



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°93
Octobre 2017



***Paris-Mont-Saint-Michel via Villedieu :
une commercialisation sacrifiée au profit du TGV***

ÉDITO - Un été ferroviaire calamiteux

Non, ce n'est pas le titre d'une pièce de théâtre jouée par la troupe de l'ADPCR mais le récit en quatre actes de la réalité vécue cet été, en Normandie, par les usagers du train. Réalité qui me ferait douter du bien-fondé d'un précédent éditorial où je vous demandais d'aimer et de défendre le train.

Premier acte : Le triangle des Bermudes.

Tout commence à la mi-juin, quand nous sommes alertés par plusieurs de nos membres affolés. Désirant prendre pour cet été des billets au départ du Sud-Manche vers Caen, ils se trouvent dans l'incapacité de l'obtenir. Les agents SNCF ne peuvent plus en délivrer pour les trains entre Caen et Rennes. Ces derniers ont disparu des écrans. Disparus en gare mais aussi sur Internet et même sur VSC (Voyages-SNCF.com). On va même leur dire que la ligne va disparaître. Au mieux, il leur est proposé, pour se rendre du Sud-Manche à Caen, d'aller prendre le train à Dol-de-Bretagne, de passer par Rennes et le Mans, avec en prime le TGV et la tarification qui correspond.

Deuxième acte : Quand le train pour Caen ?

Le changement d'horaire a lieu le 2 juillet, jour de grand départ et jour de fête pour les Bretons et les défenseurs du rail qui inaugurent, avec le Président de la République, la nouvelle ligne TGV qui met Rennes à 1h 15 de Paris. Petit bémol, le Président annonce une pose indéterminée dans la réalisation des lignes nouvelles au profit des «trajets du quotidien». Alors, que va devenir le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie ? Projet assurément vital pour les Normands.

Qui dit changement d'horaire dit nouveaux horaires. Surprise, les Caen-Rennes sont toujours aux abonnés absents. Et pourtant les trains circulent normalement ! Aux abonnés absents aussi les fiches horaire financées par la Région. Et après plusieurs interventions de l'ADPCR tant auprès de SNCF que de la Région, enfin, le 18 juillet, elles sont mises dans les gares à la disposition des voyageurs. Malheureusement elles sont bourrées d'inexactitudes.

Troisième acte : Raz-de-marée à Granville.

A son tour, la ligne Paris-Granville allait être touchée par le flot des em... Chaque week-end de l'été, cette ligne fait le plein d'estivants venant respirer le bon air de la

Manche et admirer le Mont-Saint-Michel. Hélas, cette année, les travaux réalisés sur la banlieue Montparnasse vont interrompre, presque tous les week-ends d'été, la circulation des trains entre Paris et Dreux. Comme un malheur ne vient jamais seul, les premiers jours d'août connaissent la panne du siècle en gare Montparnasse avec bien entendu la suppression des trains au départ de Vaugirard. Si on ajoute à cela les rares week-ends où les trains circulent normalement, quelques surcharges soi-disant par manque de matériel disponible et quelques pannes avec le sentiment que les voyageurs sont abandonnés à leur triste sort, le coefficient de la marée des rancœurs devait être à son plus haut niveau. Hélas non, ni vu ni connu, le «deux juillet» faisait encore une nouvelle victime. Vous découvrirez en lisant ce bulletin comment, au milieu d'un enfumage informatique, le nouveau TGV breton pulvérisa la desserte normande du Mont-Saint-Michel et sa commercialisation qui pourtant se voulait incitative.

Pendant ce temps là, tels les «Shadoks», les membres du bureau de l'ADPCR ont pompé, pompé pour essayer de sauver ce qui pouvait encore l'être. Comment voulez-vous que le déficit de la ligne qui représente 50% du déficit total des trains Intercités normands ne s'accroisse encore ?

Voulant terminer sur une note optimiste, je vous invite également à lire le plan «feuilles mortes» concocté par la SNCF. Plan qui sera mis en vigueur entre le 14 octobre et le 9 décembre.

Croisons les doigts pour que le réchauffement climatique soit cette fois du côté des usagers !

Quatrième acte : On joue à guichet fermé.

La Région Normandie ayant décidé de prendre, dès 2020, la gouvernance des trains Intercités se trouve dans l'obligation de reprendre le déficit correspondant soit environ 35 millions d'euros/an. A juste titre, la Région pense qu'avec une bonne gouvernance des économies sont possibles et a demandé à SNCF de réduire sans attendre le montant de ses factures. Comme cela se pratique dans de nombreuses entreprises divisées en centres autonomes de coûts ou de profits, la main d'œuvre productive fait généralement l'objet des premières coupes budgétaires. Dans le cas particulier de la SNCF, cela se traduit par la fermeture des guichets de vente suivie de



la réduction du nombre de trains. Pour SNCF, la vente par internet est le nouveau Graal qui devrait tout régler. Hélas, dans l'immédiat, les deux premiers actes de cet éditorial prouvent le contraire. La fermeture programmée, dès cet été, des guichets des gares moyennes comme Villedieu et Lison ou la réduction des effectifs à Saint-Lô se feront au détriment des nombreux voyageurs qui ne pratiquent pas couramment Internet. Elle se fera également au détriment des agents commerciaux SNCF, dont le désarroi est réel et qui, comme nous, constatent que plus SNCF réduit ses coûts de production à la base plus les frais de structure s'envolent. De nombreux élus sont inquiets pour le devenir

de leur gare. A tous ceux que nous avons rencontrés cet été, nous avons redit l'importance de la gare comme outil de mutualisation de l'information de l'ensemble des moyens de transport et du tourisme. Nous pensons qu'il y a là des pistes d'économie et d'augmentation de la fréquentation des trains normands.

Rideau

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

SOMMAIRE

Paris-Mont-Saint-Michel : Le décryptage d'une arnaque ou comment la SNCF favorise le TGV breton au détriment des trains normands !	4
Les travaux entre Avranches et Dol	7
Paris-Argentan-Granville : Le projet «Adhérence» ou la guerre aux feuilles mortes	8
Tarifcation à la SNCF : Qu'est-ce que le yield management ?	10
A la bonne heure !	12
Une délégation de l'ADPCR a visité le technicentre de Granville.	16
François DIGARD nous a quittés le 30 juillet dernier à l'âge de 68 ans.	18
La Première guerre mondiale et les chemins de fer (suite 8)	
Les trains blindés en 1914-18	19
Catastrophe ferroviaire de Saint-Michel-de-Maurienne	20
Revue de presse	22
Tribune libre de la mobilité	24

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2018, RÉSERVEZ DÉJÀ LA DATE !

La prochaine assemblée générale de l'ADPCR se déroulera à **GRANVILLE**, le **samedi 3 février 2018**, à partir de 14h, salle Saint-Nicolas. Toutes les précisions sur le déroulement de ce moment important dans la vie de notre association seront communiquées en fin d'année.

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-MONT-SAINT-MICHEL : LE DÉCRYPTAGE D'UNE ARNAQUE OU COMMENT LA SNCF FAVORISE LE TGV BRETON AU DÉTRIMENT DES TRAINS NORMANDS !

Le 6 juillet 2016, Intercités et la Région Normandie mettaient en place une nouvelle relation entre Paris et le Mont-Saint-Michel via Villedieu-les-Poêles afin d'offrir une solution normande à faible coût (35 €) à la clientèle sans l'obliger à recourir au TGV et aux autocars bretons via Rennes certes légèrement plus rapides mais beaucoup plus chers.

Malgré l'ouverture, fin juillet 2016, d'une ligne concurrente (OUIBUS) directe de Paris au Mont (filiale de la SNCF), la fréquentation était au rendez-vous avec une moyenne journalière d'environ 40 personnes. Cette offre apparaissait bien en évidence sur le site Voyages-sncf.com.



Le 21 avril 2017, à Paris, nous rencontrons Monsieur Succab, Directeur TET Normandie et Monsieur Piatte, Directeur de la ligne Paris-Granville. Ils nous ont fait part de la volonté de la direction Intercités de développer la

desserte du Mont-Saint-Michel via la ligne Paris-Granville et Villedieu, jugeant que cette liaison était un des outils permettant le retour à l'équilibre financier de la ligne. C'est pourquoi ils ont pris la décision de mettre en place une politique commerciale incitative avec en particulier un prix de 27 €, inférieur à toutes les autres propositions utilisant le TGV via Rennes.

Malheureusement, tout s'est gâté en ce mois de juillet. Nous pensons que la SNCF, souhaitant profiter au maximum de sa nouvelle offre TGV entre Paris et Rennes, a volontairement sacrifié la desserte normande au profit de la voie bretonne. Voici comment :

Dès la mise en service de la nouvelle LGV pour Rennes, la relation via Villedieu, disparaît du site Voyages-sncf.com, sauf le samedi et seulement dans le sens Paris-Le Mont-Saint-Michel. Les chauffeurs de cars interrogés sont abasourdis devant une telle situation. Les voyageurs se comptent sur les doigts d'une main pendant que les cars TER Bretagne enregistrent une très bonne fréquentation renforcée par la mise en service de la LGV et le report du dernier départ du Mont à 18 h 05, comme par hasard à la même heure que celui de Villedieu. Certains jours, le car ne circule pas au départ de Villedieu, par absence de voyageurs.

Un samedi, seul jour figurant sur le site, 44 personnes ayant décidé de faire l'aller et retour, ont fait part de leur mécontentement lorsque le soir, elles ont dû emprunter le car breton à plus de 70 € alors que celui de Villedieu est parti à vide ! Ceci nous conforte dans le fait que le personnel des gares ignore, ou feint d'ignorer,

l'existence de cette desserte Intercités au profit du TGV.

Sur le site Voyages-sncf.com figure désormais la mention :

«Pour retrouver votre train INTERCITÉS à 27€ pour Le Mont Saint Michel, renseignez MONTPARNASSE 3 VAUGIRARD comme gare de départ.»

Lorsque nous demandons comme destination : Paris (Toutes gares intramuros), MONTPARNASSE 3 VAUGIRARD devrait y figurer.

Le meilleur prix du jour apparaît mais il n'est pas tenu compte de l'offre à 27€ via Villedieu.

En revanche, les trajets par OUIBUS qui proposent des billets pour le Mont-Saint-Michel à moins de 27€ sont bien mentionnés !

En outre, il est à noter que la mention citée ci-dessus n'apparaît pas sur les smartphones.



Sans attendre, l'ADPCR a porté ce grave dysfonctionnement à la connaissance des responsables de la SNCF et du Conseil régional de Normandie avec copie aux élus concernés : parlementaires, conseillers départementaux, maires, communautés de communes et d'agglomérations.

De son côté, la FNAUT Normandie est également intervenue auprès de la SNCF et du Conseil régional de Normandie.

Voilà les réponses reçues de la SNCF. Elles sont surréalistes.

Le 2 août :

«Nous comprenons votre mécontentement.

Le problème est identifié depuis plusieurs semaines et les équipes de Voyages-sncf.com mettent tout en œuvre pour le résoudre.

Voyages-sncf.com est l'un des plus importants sites marchands français, qui gère un moteur d'itinéraire les plus complexes de E-commerce avec des combinaisons de trajets et de transporteurs qui intègrent des milliers de combinaisons chaque jour. L'offre touristique qui a

été montée pour se rendre au Mont Saint Michel est un assemblage de transport « ad-hoc » qui a bénéficié d'un montage particulier - qui subit certains effets d'affichages difficiles à identifier avant leur production.

Les solutions d'affichages palliatives (bandeaux informatifs) mises en place fin juin ne sont pas suffisantes en effet, et les ventes du produit Paris Mont Saint Michel via Villedieu ont diminué au mois de juillet : 528 ventes étaient enregistrées au 29 juillet 2017, soit un niveau à peine supérieur à juillet 2016 (454 trajets) alors que les mois précédents, elles étaient en progression.

Voyages-sncf.com est actuellement en train de réaliser les tests d'une solution qui devrait permettre de résoudre le problème.

Dès que la solution aura été validée, nous ne manquerons pas de vous confirmer la date de mise en production.»

Le 4 août :

Ce mail pour vous informer que bien que les équipes de Voyages-sncf.com aient réalisé de nombreuses investigations, elles ne sont malheureusement pas parvenues à résoudre le problème identifié à ce stade - et nous sommes toujours dans l'obligation de saisir la gare de Vaugirard pour accéder à notre offre Paris Mont St Michel via Villedieu les Poêles.

Ceci est lié au fait que les algorithmes de VSC ne peuvent pas prioriser une offre en correspondance si elle remonte comme moins pertinente en termes d'horaires arrivée/départ par rapport à un autre transporteur : le moteur de recherche ne remonte que les trajets dits « optimisés », ce qui explique pourquoi l'offre « disparaît » certains jours au profit de TGV ; si le moteur de recherche trouve une solution qui part plus tard et arrive plus tôt depuis les gares des localités demandées, il ne remonte que la deuxième solution. C'est malheureusement notre cas d'espèce :

- Intercités + Autocar : Départ 7H38 de Paris Vaugirard et arrivée au Mont Saint Michel à 11h25,
- TGV+Autocar : Départ à 7h40 de Paris Montparnasse et arrivée au Mont Saint Michel à 10h55.

Un projet d'envergure est mené pour modifier cet état de fait mais il s'avère long et complexe car il touche à l'ensemble de l'outil itinéraire/horaire de tous les transporteurs SNCF (donc avec de nombreux effets de bord qui ne peuvent se modifier sans développements informatiques complexes et coûteux).

Cette difficulté n'apparaît pas en revanche quand le client fait une requête pour un trajet direct (tous les trajets sont remontés dans ce cas) ou quand le client fait une requête sur une gare spécifique : c'est pour cela qu'en saisissant la gare de Paris Vaugirard, l'offre apparaît.

Nous savons que cette réponse n'est pas satisfaisante, aussi les équipes recherchent-elles d'autres solutions

(offre de bout-en-bout en affichage direct, notamment) et nous vous tiendrons informés dès que le problème sera résolu.

Monsieur Jean BIZET, Sénateur de la Manche a écrit à Guillaume PEPY, Président de la SNCF (avec copie à Madame BORNE, Ministre chargée des transports) pour obtenir des explications sur ce dysfonctionnement préjudiciable à la clientèle qui est ainsi privée d'une offre plus intéressante que via la Bretagne malgré l'engagement financier de la Région Normandie pour l'acquisition des 15 rames Régiolis. A ce jour, nous n'avons pas reçu de réponses à ces deux courriers. Nous le remercions pour ces interventions qui prouvent l'intérêt des élus pour cette cause.

Avec ses explications techniques, la SNCF ne nous convainc pas, elle se dédouane en quelque sorte de ce dysfonctionnement mais avec les moyens informatiques actuels, une solution devrait pouvoir être trouvée rapidement mais encore est-il qu'il faudrait en avoir la volonté.

Ne s'agit-il pas d'une volonté délibérée de la SNCF qui privilégie le TGV qu'elle fait circuler pour son propre compte, au détriment de la liaison normande pour laquelle il y a des autorités organisatrices de transport, l'Etat pour Paris-Granville et la Région Normandie pour l'autocar Villedieu-Le Mont-Saint-Michel ? Il est plus intéressant pour elle d'encaisser un billet, à plus de 100€ certains jours, rentrant dans son escarcelle et celle du Conseil régional de Bretagne que de contribuer à la diminution du déficit de Paris-Granville qui, de toute façon, est compensé par la collectivité. En fait, il suffirait d'indiquer tous les trains classés par ordre de départ et de faire en sorte que la gare Montparnasse 3 Vaugirard apparaisse quand on saisit Paris (Toutes gares intramuros).

Ceci est très inquiétant pour l'avenir de cette relation normande. Face aux résultats de l'été catastrophique, sera-t-elle maintenue ou abandonnée au seul profit de la liaison bretonne ? Toute une clientèle à faible pouvoir d'achat se trouve ainsi pénalisée et on peut penser aussi que ceci pourrait aussi remettre en cause la desserte de la ligne Paris-Granville si son déficit continuait à se creuser.



Enfin... le 22 septembre, nous recevons le mail suivant : «Ce message pour vous informer que notre offre Paris Mont St Michel via Villedieu les Poêles est de nouveau visible pour toute recherche sur Voyages SNCF.com. Nous attendons une date de mise en production en ce qui concerne la résolution de l'anomalie sur le site mobile et les tablettes.»

En résumé, une saison estivale complètement loupée pour ce service attrayant, la clientèle visée ayant dû renoncer à son voyage ou se résoudre à payer le prix fort.



LES TRAVAUX ENTRE AVRANCHES ET DOL

Les travaux de mise en voie unique entre Avranches et Dol se dérouleront du lundi 20 novembre 2017 au vendredi 30 mars 2018 :

- pose de 3 appareils de voie (1 à Avranches et 2 à Pontorson),
- passage en voie unique sur tous les passages à niveau (repositionnement des pédales d'annonces) et dans les postes de Pontorson, Dol et Avranches,
- mise en service du block automatique à permissivité restreinte (BAPR).

Pendant toute cette période, les trains de l'axe Caen-Rennes seront limités à Coutances.



La voie 1 (à droite) va être déposée



L'ancienne signalisation mécanique va laisser place à la signalisation lumineuse



Principes retenus pour le plan de transport adapté :

- maintien de l'ensemble de l'offre ferroviaire Caen / Saint-Lô / Coutances (75% des voyages annuels de l'axe Caen-Rennes),
- mise en place d'une substitution routière entre Coutances et Rennes.



Les grands principes sont les suivants :

- du lundi au jeudi : des autocars de substitution : Coutances / Folligny / Avranches / Rennes (complétés par des transports à la demande (TAD) entre Avranches et Pontorson),
- du vendredi au dimanche : des autocars de substitution : Coutances / Folligny / Avranches / Pontorson / Rennes,
- le vendredi et le dimanche : des autocars de substitution : Caen / Avranches / Rennes,
- gare de Dol non desservie. Les clients de Pontorson vers Rennes peuvent se reporter sur la ligne Illenoo Pontorson-Dol puis sur les TER Saint-Malo-Rennes.

Les principes retenus sont conformes aux propositions de l'ADPCR qui a aussi demandé qu'une information complète soit largement diffusée à la clientèle afin de ne pas connaître une chute de fréquentation comme on a pu le constater lors des précédentes fermetures pour travaux.





PARIS-ARGENTAN-GRANVILLE : LE PROJET «ADHÉRENCE» OU LA GUERRE AUX FEUILLES MORTES

Après les épisodes catastrophiques des feuilles mortes des automnes 2015 et 2016, la SNCF a mis en place un projet dénommé «adhérence», au niveau national et normand. Ce projet réunit des experts de tous les métiers concernés par le sujet dans le groupe ferroviaire (matériel, infrastructure, circulation, etc) et intégrant des expertises externes au groupe.



L'objectif de ce projet est d'améliorer la circulation des trains circulant sur des rails rendus glissants par la chute des feuilles mortes. Comme nous l'avons expliqué dans un article du bulletin n°90 que je vous invite à relire, rouler sur des feuilles mortes peut conduire à une perte d'adhérence dont les conséquences sont dommageables, tant pour le matériel que pour la voie.

Le 27 juin, SNCF Réseau et SNCF Mobilités convoquèrent à Argentan, les associations d'usagers de la ligne

Paris-Granville afin de leur présenter les conclusions des analyses et le plan d'action automnal 2017 qui sera en place sur la ligne Paris-Granville.

La SNCF a fait appel à l'expertise des professeurs de l'ESIGELEC, qui ont proposé à deux élèves ingénieurs de rejoindre le groupe de travail mis en place par SNCF. Ces derniers ont en particulier analysé les informations fournies par les logiciels installés sur les rames Régiolis et qui donnent des informations précises quant à la localisation des zones de patinage à l'accélération et d'enrayage lors du freinage. Cette cartographie des zones à risque a permis, d'une part, de définir les zones d'élagage prioritaire et, d'autre part, de mettre en évidence les principales zones d'enrayages ayant provoqué des avaries nécessitant des interventions d'entretien tel que le reprofilage des roues.



L'étude a également démontré que le nettoyage des rails par lavage à haute pression, n'était pas significativement supérieur au seul broissage.

Ceci est surprenant et mérite confirmation. Personnellement, je ne suis pas convaincu sachant que ce constat permettait de faire l'économie de l'achat d'un nouveau train laveur.



Il est également mis en évidence que le broissage ou le lavage ont une efficacité maximum sur une période de 24 h et l'efficacité reste suffisante pendant 48 h. Au-delà de cette période la perte d'adhérence est à nouveau critique.

Le retour d'expérience des deux automnes précédents a également été mis à profit pour :

- modifier le matériel et en particulier les logiciels de commande des systèmes d'anti patinage,
- former les conducteurs à de nouvelles procédures de conduite spécifique au Régiolis afin de réduire les risques de patinage et d'enrayage,
- effectuer une révision générale du matériel avant l'automne 2017,
- constituer un stock d'essieux de rechange à Granville,
- faire passer le train Brosseur toutes les 48 h avec, une fois par semaine, le passage du train laveur haute pression,
- dès le 15 octobre, limiter la vitesse à 120 Km afin de réduire les efforts de freinage et de réduire les périodes d'accélération donc de patinage,
- mettre en place un plan adhérence avec suppression éventuelle de 2 AR (un TER et un TET) si un nombre de rames, dont le nombre restait à fixer, était retiré du service pour réparation et transfert vers les ateliers de Rennes pour reprofilage.



Mise en place d'un plan transport

De nouveaux horaires avec un allongement du temps de parcours d'environ 20 minutes entre Granville et Paris seront appliqués du 15 octobre au 9 décembre.

SNCF Mobilités a organisé des rencontres dans les gares de la ligne, réalisées en commun avec SNCF Réseau afin d'expliquer le plan automnal, en insistant en particulier sur les actions majeures et sensibiliser la clientèle aux changements d'horaires qui auront lieu pendant cette période.

Voici l'affiche qui annonçait ces rencontres :

ENEZ ÉCHANGER
AVEC LES DIRECTIONS DE LIGNE
SNCF RÉSEAU ET SNCF MOBILITÉS
SUR VOTRE PLAN DE TRANSPORT AUTOMNAL

Gares	Dates	Horaires
Granville	Jeudi 28 septembre	17h00 à 20h30
Villedieu Les Poêles	Lundi 9 octobre	5h00 à 9h30
Vire	Mercredi 4 octobre	6h15 à 10h15
Fliers	lundi 25 septembre	5h30 à 10h00
Briouze	Lundi 2 octobre	5h30 à 10h00
Argentan	Lundi 25 septembre	15h00 à 19h00
Surdon	Jeudi 28 septembre	7h00 à 10h00
L'Aigle	Mardi 19 septembre	16h00 à 19h30
Verneuil Sur Avre	mercredi 20 septembre	6h30 à 10h30
Paris Vaugirard	Vendredi 29 septembre	16h00 à 18h30

Conclusion

Rien ne dit que les conditions climatiques entraînant la chute des feuilles pendant près de 2 mois seront meilleures en 2017 qu'en 2016.

Espérons que les mesures prises cette année seront efficaces et que la Région n'aura pas à regretter le manque de tour de reprofilage en Normandie et l'acquisition d'un nouveau train laveur haute pression dédié à la ligne de Granville.

X.J. / J.Y.C.

TARIFICATION À LA SNCF : QU'EST-CE QUE LE YIELD MANAGEMENT ?

Lors d'une rencontre « Regards croisés » organisée par la SNCF Intercités Normandie avec les usagers de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, une présentation de la technique du « yield management » nous a été faite pour nous expliquer les variations de prix et les différentes offres faites aux clients. Car effectivement, le client qui achète un billet de train a parfois l'impression de jouer à la loterie et la tarification est devenue très obscure depuis l'abandon de la traditionnelle base kilométrique.

Le Yield Management (désigné également sous le terme de « Revenu Management » ou « Tarification en temps réel » ou encore « Tarification flexible ») est une méthode de fixation du prix qui permet de calculer, en temps réel, les meilleurs prix pour optimiser le profit généré par la vente de produits non stockables, qui ne peuvent être vendus plus tard, comme des places à bord d'un train ou d'un avion ou encore des chambres d'hôtel. La base est une modélisation et une prévision en temps réel du comportement de la demande. C'est une approche qui a vu le jour aux Etats-Unis au début des années 1980 avec la déréglementation du transport aérien.

L'objectif du vendeur est de lisser la demande pour éviter la saturation des trains en période de pointe en stimulant la demande en heures creuses. Il faut libérer des places pour les clients les plus sensibles à l'horaire en offrant des prix bas attractifs pour les trains les moins remplis. L'augmentation du trafic induit une augmentation du chiffre d'affaires.



Exemples

1er cas : pas de revenu management

10 places sont à vendre, le coût de revient est de 40€ par place soit 400€ au total. Le tarif est fixé à 50€, identique pour tous les voyageurs. 12 personnes sont intéressées.

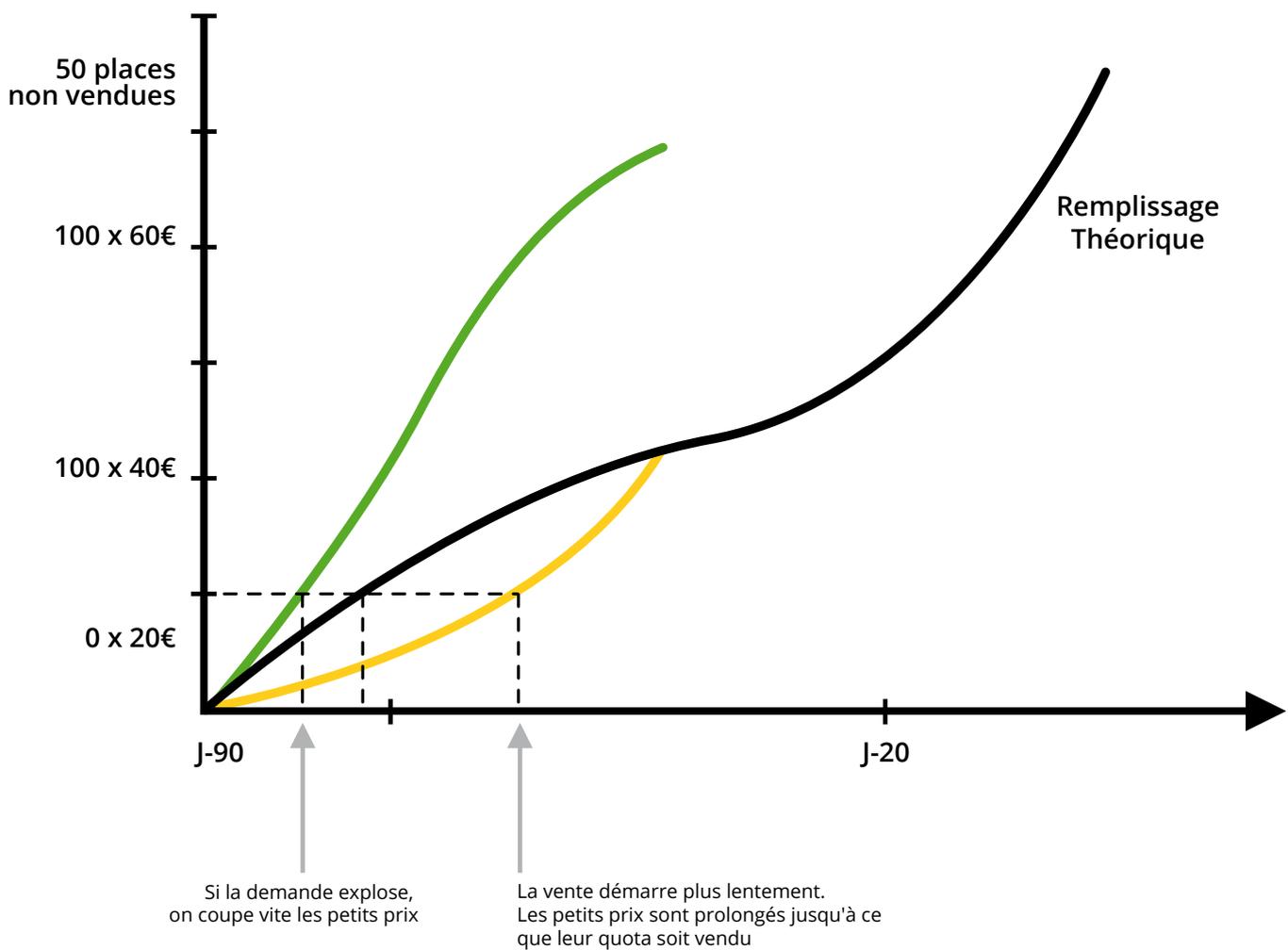
Tarif que chaque personne est prête à payer											
10€	10€	20€	20€	30€	40€	50€	50€	60€	70€	80€	100€
Ces 6 personnes renoncent au voyage						Ces 6 personnes voyagent					

La recette finale est de 6 X 50€ = 300€ soit un déficit de 100€

2e cas : Application du principe du yield management

Tarif que chaque personne est prête à payer											
10€	10€	20€	20€	30€	40€	50€	50€	60€	70€	80€	100€
2 personnes renoncent au voyage		3 personnes achètent un billet à 20€			3 personnes achètent un billet à 40€			4 personnes achètent un billet à 60€			

10 clients sur 12 effectuent le voyage. La recette est de 420€, soit un prix moyen de 42€. Le train est mieux rempli, il y a plus de recettes, avec des billets moins chers, le système est plus rentable.



Lorsque la demande est très forte, très rapidement, les petits prix sont très vite épuisés. Par contre, si la demande est inférieure au remplissage prévu, la période de vente des petits prix est allongée.

Cette démarche de vente nécessite une connaissance au jour le jour, en temps réel, de la commercialisation du train. L'offre est ajustée si le comportement des clients diffère de l'approche estimée. Celle-ci est établie sur la base de l'année n-1, le type de train, son taux d'occupation, le profil des clients et leur sensibilité au prix. Il faut donc mieux connaître la demande et les clients d'où la très forte orientation vers la réservation incitative devenant quasi généralisée par le système de vente.

Des prix réduits sont proposés pour favoriser le plus possible l'anticipation de l'achat. Mais s'il reste des places invendues, le client peut trouver des billets « happy hours » en dernière minute.

Enfin, pour favoriser le remplissage de certains trains en flaneur, dans un contexte très concurrentiel (covoiturage, bus « Macron »...) SNCF Intercités Normandie avait commencé par mettre en place une offre de Paris vers la Normandie avec des petits prix 100% « Prem's », non échangeables et non remboursables. A la demande de l'ADPCR, l'offre a été étendue pour que les Normands puissent également en bénéficier pour profiter d'une journée à Paris. Ces billets à prix réduit concernent les IC 3302 (Cherbourg 7h33 - Paris 10h47) et 3323 (Paris 20h44 - Cherbourg 00h05).

Les responsables SNCF ont reconnu que finalement la clientèle est plus importante au départ de la Normandie vers Paris avec l'offre ciblée sur les deux trains précités.

D.G.



A LA BONNE HEURE !

L'association française des amis des chemins de fer (AFAC) est certainement la plus ancienne association de défense et de promotion du chemin de fer français. Elle édite une revue bimestrielle fort bien documentée. Je lui dois beaucoup car depuis plus de 50 ans, avec la Vie du Rail, ils ont nourri ma perception du monde ferroviaire. Cet été, dans le numéro 565 son président Christophe KESELJEVIC sous le titre «A la bonne heure» a publié un éditorial en tout point remarquable. Ce dernier nous ayant donné l'autorisation de le publier, je me fais un plaisir de vous en proposer la lecture.

Xavier Jacquet

En cette période post-électorale où chacun attend de savoir quelles seront les orientations du nouveau gouvernement en matière ferroviaire, la parution d'un audit sans concession, réalisé par un collège d'experts - indépendants aussi bien qu'issus de la SNCF-, pose - enfin ! - clairement le diagnostic de la mauvaise régularité observée sur le réseau et propose des solutions pour y remédier.

Les termes employés sont sans appel : il y est fait mention entre autres du fait que «le respect à la minute près de l'horaire devrait être un objectif commun à tous», de «processus de production ferroviaire peu ou pas piloté, faute de responsable... et d'obligation de résultat», que «le comité a constaté, lors des entretiens, que la conscience parmi les dirigeants du coût de la minute perdue était peu, voire pas présente», de «perte

progressive de compétences système et d'ingénierie d'exploitation» ou encore de «responsabilités fragmentées tout au long de la chaîne managériale, rarement en cohérence avec le processus», voire d'outils informatiques «de facture ancienne, incompatibles entre eux et aux interfaces peu engageantes».

On ne peut que se réjouir de voir, après des lustres où la dégradation du service a été niée au sein d'un brouillard savamment entretenu à coup de com, un rapport officiel commandé et rendu public par la SNCF confirmer ce que nous dénonçons depuis longtemps et que la clientèle observe quotidiennement. Et ce d'autant que les recommandations du rapport rejoignent les idées souvent défendues tant pas notre Association dans ce magazine que par d'autres et notamment la FNAUT : le gestionnaire d'infrastructure - SNCF Réseau - doit être le seul pilote et responsable de l'exploitation, les ingénieurs doivent reprendre la main sur l'exploitation, y compris dans le dialogue avec les clients que sont les Régions, l'organisation doit être décloisonnée au profit d'une organisation par ligne, le personnel doit être responsabilisé.

Cela étant, il ne faut pas se faire d'illusion : mettre en œuvre ces recommandations, enrayer la spirale infernale du déclin et de manière générale remettre le système d'aplomb est une tâche énorme qui exigera une volonté et une ténacité sans faille des dirigeants, lesquels devront sortir de la culture «posture et éléments de langage». Et pour être crédibles vis-à-vis des

échelons moyens et inférieurs, ces réformes, là comme ailleurs, devront commencer par le haut, ce qui suppose un renouvellement des équipes par la promotion de responsables motivés, en premier lieu par l'intérêt qu'ils portent au chemin de fer et leur foi dans l'avenir de ce mode de transport, loin du culte du seul diplôme ou de tout phénomène de cour si présents dans nos grandes bureaucraties. Les fonctions de support, administratives, juridiques et financières, pour indispensables qu'elles soient, doivent céder le pas aux techniciens dans la conduite des opérations, car on observe trop souvent des prises de décisions irrationnelles sur le plan ferroviaire, donc in fine ruineuses pour la collectivité, consécutives à la perte d'influence progressive de ceux qui connaissent le système. Et, soit dit en passant, il serait souhaitable que la SNCF ne serve plus de tremplin de carrière à des hauts fonctionnaires venus y faire un tour entre deux affectations, sans volonté ni compétence ou intérêt pour la complexe machinerie ferroviaire, et donc tentés de ramener les problématiques à leurs seuls aspects financier, administratif ou institutionnel qui leur sont familiers. Tout ceci aggravant la lourdeur du fonctionnement de l'ensemble et démotivant encore davantage le personnel. Les exemples ne manquent pas sur lesquels nous n'aurons pas la cruauté de revenir ici. En regard, les bonnes volontés sont aussi présents à tous les niveaux, elles ne demanderont qu'à s'employer au sein de structures allégées, pour peu qu'elles soient motivées et responsabilisées. C'est donc bien une révolution culturelle qui s'impose mais c'est la condition sine qua non pour restaurer la crédibilité de notre mode de transport – surtout dans ses aspects tant médiatisés du «quotidien», TER et Transilien.

Par ailleurs, il faut rompre avec l'antienne malthusienne complaisamment répandue pas de nombreux «directeurs» dont le système n'est pas avare, tendant à démontrer qu'il faut fermer des lignes et passer à une desserte routière. Qui peut croire qu'il n'y a pas de potentiel sur un Nantes-Bordeaux ou un Grenoble-Gap correctement exploité et cadencé, lorsque l'on voit les niveaux de trafic observés sur des lignes de même potentiel suisses ou allemandes ? Cesser de saboter quantitativement et qualitativement les dessertes pour justifier ensuite les fermetures de lignes, voilà par où commencer. Les énergies et ressources trouveront là bien mieux à s'employer. Quant aux dirigeants qui ne

croient au Rail, libre à eux d'aller exercer leurs talents dans des secteurs d'activité plus conformes à leurs goûts. De toute façon, on gagnera à faire maigrir les frais de siège tout à fait excessifs qui plombent la compétitivité.

Le diable étant dans les détails, nous suggérons ci-après, à l'appui des recommandations de ce rapport, un certain nombre de mesures susceptibles d'être mises en route rapidement et allant dans le sens d'une amélioration de la qualité de service dont la régularité est le premier critère.

Revenir à un mode de conduite dynamique, faisant pleinement usage de la vitesse maximale et à des horaires calculés en conséquence. Là comme ailleurs, une remise en tension du système s'impose, a contrario des errements actuels favorisant une conduite molle. Il est anormal en outre de constater de grandes différences du mode de conduite d'un mécanicien à un autre, et il y a là un suivi de terrain à reprendre. Le respect de l'horaire doit revenir au centre, et non pas la crainte de dépasser de quelques km/h la vitesse maximale. Le chemin de fer n'est pas en danger parce que l'on brièvement «mordu le trait» pour tenir un taux de vitesse maximale mais il perd de sa compétitivité si l'on roule systématiquement par précaution «en-dessous», y compris en cas de retard, comme fréquemment observé. A ce titre, la décision d'automatiser la conduite sur la LGV SE comme sur le RER A nous paraît un bon outil pour homogénéiser la marche des trains sur ces lignes très chargées, au profit de la capacité et de la ponctualité. Pour autant, rendons aux conducteurs une marge d'initiative et cessons de les embêter sur des détails : leur motivation y gagnera. A cet égard, l'acquisition actuelle de matériel TER dont la capacité d'accélération descend jusqu'à $0,53 \text{ m/s}^2$ est une hérésie, puisque aucun matériel comparable en Europe ne descend au-dessous de $0,8$ à 1 m/s^2 , valeur qui était celle des Z 3700 et 3800 de Paris-Le Mans en 1937 !

La chasse aux détenteurs excessives doit être entreprise. Il est anormal par exemple de pouvoir tenir sans problème l'horaire d'un train tracé V 200 en cas de remplacement par un engin de traction limité à 160, car alors à quoi ont servi les investissements importants (suppressions de PN, référentiels d'entretien renforcés)



consentis ? Dans le même ordre d'idée, le «mitage» des zones à 200 par des LTV à 160 durant parfois des années, comme à Châtellerault ou à Colmar, est une anomalie dont la persistance est significative du fait que la structure s'accommode de cet état de choses jusqu'à oublier l'origine de cette dégradation de performance. Un peignage ligne par ligne s'impose donc pour y remédier et revenir au statu quo ante.

Le calcul des retards doit être effectué de manière transparente et loyale par le gestionnaire d'infrastructure et non plus par le(s) exploitant(s). Il faut savoir que toute suppression de train, et Dieu sait si elles sont nombreuses sur les TER et Transilien, améliore la régularité selon lequel un train n'ayant pas roulé ne pouvant donc être en retard, il n'y a pas lieu de le compter comme tel. Or, c'est typique d'un faux raisonnement qui vise à protéger l'exploitant plutôt que de rechercher la satisfaction d'un client/usager : d'une part, on peut rétorquer qu'un train n'ayant pas roulé n'est pas non plus à l'heure, et d'autre part que le voyageur ayant dû l'emprunter enregistrera bien, lui, un retard au moins égal à celui le séparant du train suivant. L'efficacité rejoindra donc la plus élémentaire justice en comptant le retard de tout train supprimé comme équivalent au temps le séparant du suivant, augmenté le cas échéant du retard propre à ce dernier, conséquence par exemple des arrêts prolongés dus à sa surcharge pour récupérer le surplus de voyageurs provenant du convoi supprimé. Car enfin, si on fait des statistiques de régularité, c'est pour mesurer le service rendu in fine au client/contribuable qui fait

vivre notre système ferroviaire... Et ces statistiques doivent avoir pour but de pousser l'exploitant à améliorer sa performance, pas à couvrir sa paresse intellectuelle.

D'autres mauvaises habitudes doivent disparaître, comme celle consistant à détendre excessivement les horaires sur les sections terminales peu fréquentées afin de rattraper les retards pris sur le tronçon commun et exciper ainsi d'une arrivée ponctuelle au terminus, alors que 90% des voyageurs auront été en retard aux arrêts intermédiaires. Ce genre d'artifice doit être exclu d'une relation saine avec le public. Les usagers de la ligne D sur Corbeil-Malesherbes sauront de quoi il s'agit.

Toutes ces propositions ont pour caractéristique de ne rien coûter, en n'exigeant aucun investissement. De ce fait, elles peuvent de surcroît être mises en œuvre rapidement, pour peu que le désir de «faire l'heure» revienne au centre des préoccupations de tous. Leur adoption sera la meilleure preuve que l'on a décidé de passer du dire au faire en commençant sans tarder par des choses simples qui ne dépendent pas de crédits toujours longs et incertains. Espérons.

L'exemple des Chemins de fer Corses montre qu'il est possible de progresser : depuis le 31/12/2011, date de départ de la SNCF et création de la SAEM, et jusqu'au 31/12/2016, l'offre en trains-km a augmenté de 40% et le nombre de voyageurs de 75%, le tout avec une contribution publique de la Communauté Territoriale de Corse en légère diminution ! Et une régularité qui



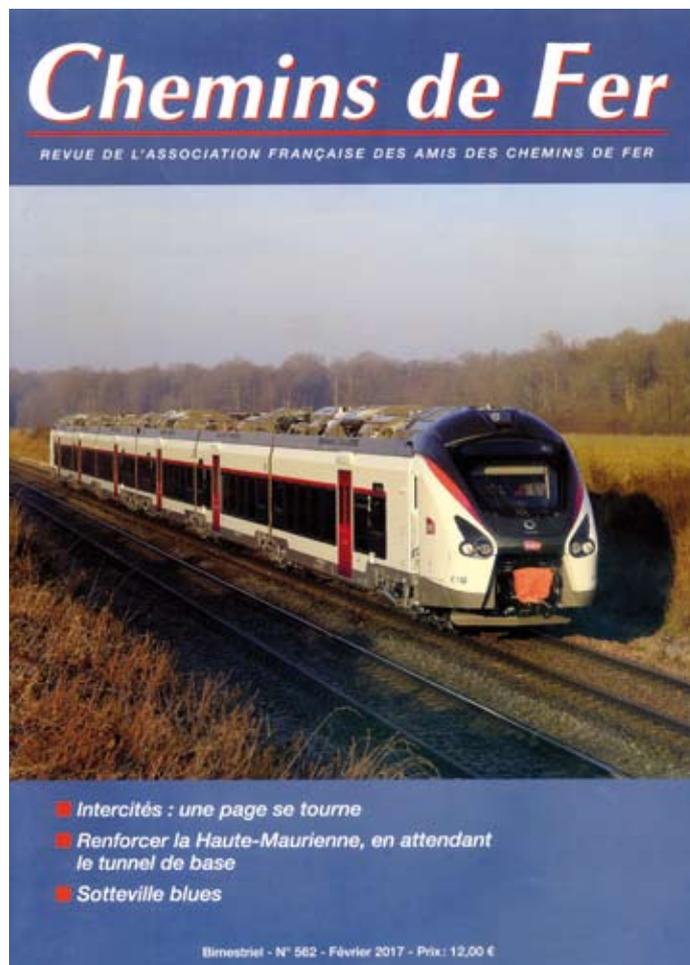
s'établit de loin au meilleur niveau de tous les TER, sur un réseau de montagne qui connaît des conditions climatiques rudes, le tout dans un environnement social qui n'est pas réputé être des plus faciles. Ce résultat a été obtenu grâce à une organisation dédiée à son objet et à des dirigeants ayant la volonté d'aboutir. Les billets sont systématiquement contrôlés pour enrayer la fraude. Une leçon à retenir.

Un mot encore : on fait Paris-Bordeaux depuis début juillet à 260 de moyenne, c'est-à-dire à la vitesse maximale des premiers TGV PSE de 1981. Qui l'eût cru ? Il faudra veiller à ce que les grosses chaleurs (toujours «exceptionnelles» bien entendu, quoique normales en été) cessent de justifier des pannes d'installation fixes aboutissant à des détresses de plusieurs heures dès le premier jour d'exploitation. Il fait chaud l'été et froid l'hiver, ça n'est pas nouveau, et cela n'empêche ni les avions de voler, ni nos autos de rouler. Alors ?

Bonne rentrée à tous.

AFAC, Association Française des Amis des Chemins de fer

GARE DE L'EST,
Place du 11 novembre 1918
BP 70296
75464 Paris cedex 10
www.afac.asso.fr





UNE DÉLÉGATION DE L'ADPCR A VISITÉ LE TECHNICENTRE DE GRANVILLE

Le vendredi 9 juin, les membres du conseil d'administration ont visité le technicentre de Granville accueillis par Monsieur Olivier Clément, chef de site, à qui nous adressons nos plus vifs remerciements pour la qualité de son accueil et les renseignements communiqués.



Avant la fusion des deux Normandie, la Région Basse-Normandie, en plus des 148 millions d'euros pour l'acquisition des 15 rames RÉGIOLIS, avait décidé d'investir 20 millions d'euros dans la construction d'un atelier de maintenance à Granville. La localisation de l'atelier en bout de ligne favorise une maintenance de proximité, gage d'une plus grande disponibilité du matériel et aussi de pérennité de la ligne. C'est une équipe de 32 personnes qui est y affectée afin que les circulations des Régiolis en direction de Paris se déroulent dans de bonnes conditions.

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

La Région a décidé d'investir dans l'électrification de la voie dans la continuité de l'atelier afin que la plus grande partie de la maintenance et du pré-conditionnement des rames se fasse en mode électrique (25 000 volts). Le bénéfice est double : moins de bruit et moins d'émissions de CO2 dans l'environnement. De plus, l'isolation phonique de l'atelier a été inscrite dans le programme de construction.

Des locaux modernes, adaptés aux dernières technologies ferroviaires

Situé sur la halle marchandise, ce nouveau site comporte un hall de maintenance de 2 400 m², 450 m² de locaux techniques et 700 m² de locaux de vie et bureaux.



L'atelier est constitué de :

- 2 voies sur fosse de 120 mètres,
- 1 pont roulant de 6,3 tonnes, • des passerelles fixes permettant l'accès aux organes se situant en toiture,
- un système de distribution d'air comprimé, huile et liquide de refroidissement,
- un système de dépose des essieux.



En plus de l'atelier, des faisceaux de voies ont été aménagés pour assurer certaines opérations de maintenance et un tiroir de manœuvre a été créé côté Granville. Les travaux ont consisté en :

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

Un projet en harmonie avec l'environnement

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

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

Réduction de l'empreinte énergétique :

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

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

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

Par ailleurs, le dépôt dispose de pièces de rechange pour la maintenance et de plusieurs essieux en réserve.

Nous espérons que tous ces moyens, humains et techniques, permettront, au niveau du matériel roulant, de faire face cet automne aux aléas provoqués par la chute des feuilles.

J.Y.C.



FRANÇOIS DIGARD NOUS A QUITTÉS LE 30 JUILLET DERNIER À L'ÂGE DE 68 ANS



Quelques lignes pour évoquer son engagement pour la défense de la ligne Caen-Rennes et son action au sein de l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Saint-Lô-Rennes.

Le 7 décembre 1990, Guy FONTENELLE et quelques amis organisent une réunion à Saint-Lô afin d'évoquer le devenir de la ligne Caen-Rennes. François DIGARD, conseiller municipal d'opposition de Saint-Lô et vice-président du conseil régional de Basse-Normandie, est présent à cette réunion.

Ce soir-là, une association appelée l'ADPCR est constituée. Guy FONTENELLE en devient le président et François DIGARD son vice-président. J'intègre le conseil d'administration ainsi qu'une dizaine de personnes issues d'horizons très différents.

Le tandem, constitué de ces deux hommes aux profils très différents, a travaillé de concert et sans relâche pour préserver la ligne Caen-Rennes. François DIGARD batailla fermement sur le plan politique y compris en bousculant ses amis pour sauver la ligne puis la moderniser. Il sera assidu aux conseils d'administration de l'association. Sa présence aux réunions concernant le devenir de la ligne Caen-Rennes pour épauler Guy sera d'un précieux secours. Guy apportant ses compétences techniques.

François DIGARD n'hésita pas à prendre les pancartes et défilier dans la rue quand il le fallait ou bloquer des trains en descendant sur les voies comme ce fut le cas à Folligny.

La plus belle image que je retiendrai est celle d'une manifestation à Dol-de-Bretagne où nous étions d'opinions politiques très différentes et où François DIGARD manifesta en tête avec la même pancarte que les membres du PC et de la CGT. Cela m'a beaucoup marqué.

Toutes ces actions ont permis de sauver la ligne. François DIGARD tenait beaucoup ainsi que Guy bien sûr à l'indépendance politique de l'association.



Homme jovial, il s'amusait parfois dans la bonne humeur à blaguer affectueusement voire titiller les membres du CA d'opinions politiques loin de ses propres pensées. Ceux-ci faisant de même. Je n'ai jamais vu de conflit entre François DIGARD et les membres du CA. Un seul sujet nous rassemblait : sauver la ligne.

François DIGARD considérait qu'un territoire sans trains est un territoire qui s'enferme et meure à petit feu.

Lorsqu'il fut élu maire de Saint-Lô en 1995, il démissionna de la vice-présidence de l'ADPCR mais son soutien resta constant. Il mit au profit de l'association son poids politique et il sut motiver les maires des villes de la ligne.

Nous lui devons son action auprès du conseil régional de Basse-Normandie que ce soit sous la présidence de René GARREC ou sous celle de Laurent BEAUVAIS.



Ses actions :

- la mise en place du comité de ligne Caen-Rennes,
- la modernisation de la gare de Saint-Lô et l'électrification de la ligne de Lison à Saint-Lô,
- l'embellissement de la place de la gare de Saint-Lô devenue, selon son souhait, place Guy FONTENELLE,
- la mise à disposition de l'association d'un local à Saint-Lô dans l'école Jules Ferry.

Ayant côtoyé, pendant 27 ans, François DIGARD et pas seulement au sein de l'ADPCR puisque je l'ai accompagné dans son action municipale à la ville de Saint-Lô pendant 19 ans, je conserve l'image d'un homme extrêmement engagé dans tous les combats, actions et projets qu'il a pu mener. L'ADPCR a bénéficié de la volonté et de la ténacité de cet homme qui a concouru à faire aboutir les combats de l'association.

Philippe VILLEROY

Xavier JACQUET, président de l'ADPCR, ainsi que le conseil d'administration, présentent à la famille ses condoléances les plus attristées.

Les trains blindés en 1914-18

À la déclaration de guerre en août 1914, l'Etat-Major français n'envisage pas l'utilisation de trains blindés, même si cette «arme» existe depuis quasiment 60 ans. L'échec, en novembre 1914, d'une guerre courte de mouvement et l'installation dans une guerre de position, appelée guerre des tranchées, rendit encore plus improbable l'utilisation de ce moyen guerrier des temps modernes.

Une première utilisation pionnière en Belgique en automne 1914 sur Anvers.



Train blindé en septembre 1914 engagé en Belgique avec le concours de la Royal Navy (R.U.)

La France avait conçu, en septembre 1914, un train blindé composé de 15 voitures de différentes affectations, protégées par des traverses de voie ferrée, mais il fut rapidement endommagé par l'artillerie allemande dès le premier mois de guerre. Quant aux Britanniques, ils avaient déjà une certaine expérience suite à leurs guerres coloniales et ils l'utilisèrent dans leurs opérations en Irlande face aux «troubles» qui secouaient l'île. C'est l'armée belge qui fut la pionnière dans ce type de matériel. Une locomotive blindée au centre, une voiture blindée avec mitrailleuses en queue de train, une voiture à l'avant avec des parapets blindés percés de nombreuses embrasures pour le tir au fusil et à la mitrailleuse, le tout était desservi par un équipage composé de 57 hommes, soit officiers, soldats du rang, artilleurs et spécialistes. Lors de leur débarquement, les Britanniques s'allièrent aux Belges pour mettre en œuvre 3 trains blindés lourds en 1914. Mais ceux-ci ressemblèrent davantage à une variété d'Artillerie Lourde sur Voie Ferrée (ALVF).

«Navires de guerre» ferroviaires et croiseurs ferroviaires

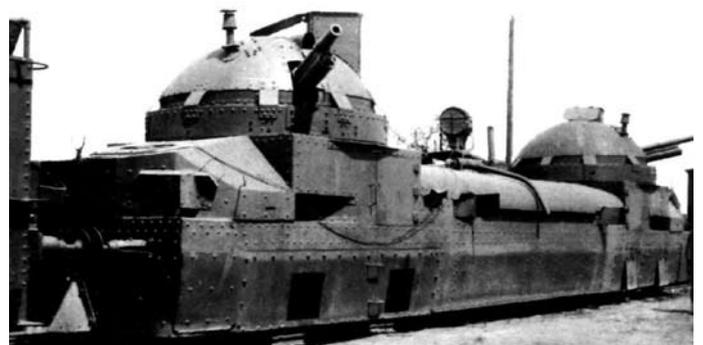
Le «croiseur ferroviaire» fut une innovation allemande inspirée, oh ironie, des engins civils français automoteurs construits en 1916. Les wagons qui abritaient les personnels militaires sont souvent blindés de sacs de sable mais les locomotives restaient sans protection spéciale.

Quant aux Russes, ils ont déjà une certaine expérience, et les vastes plaines de l'Est se prêtent mieux à l'utilisation de ce «cheval de fer» guerrier. Les résultats militaires de ces «rames» blindées furent tels, que les Austro-Hongrois décidèrent d'en construire 12. La conception des configurations type «navires de guerre» était plus élaborée avec une ou plusieurs tourelles à canons et de nombreuses mitrailleuses en lieu et place des meurtrières pour fusils. La 2ème brigade ferroviaire Zaamurskiy du front du Sud-Ouest face à l'Autriche-Hongrie peut compter sur 8 trains opérationnels à la fin de 1915, fabriqués aux ateliers ferroviaires de Kiev. Les trains blindés de type classe Khunkhuz s'appuyaient sur une locomotive blindée entre 2 wagons blindés. Les Russes réussirent quelques opérations de prise de tunnels ou de fortins ennemis, mais celles-ci ne furent jamais décisives.



Le khunkhuz, 1er train blindé russe standardisé engagé à partir de septembre 1915.

Pendant la guerre civile russe, après Octobre 1917, les trains blindés furent pleinement utilisés. Trotski chef de l'Armée rouge, organisa les opérations militaires à bord de son train blindé.





Nous constatons que, pour le haut commandement, le chemin de fer de guerre ne fut pas la priorité, à l'exception de la question du transport des troupes, des matériels et ravitaillement. Seuls les wagons équipés de canons, matériel précieux, furent vraiment blindés. Les wagons plats étaient équipés de canons de moyen calibre ainsi que de mitrailleuses, comme des sortes de «navires de guerre» ferroviaires, mais leur blindage restait quelque peu «bricolé». Rare était le matériel conçu sur une planche à dessin en tant que matériel spécifique. On utilisait plutôt du matériel roulant normal qui était militarisé à la demande. Au final, les effets de ces engins ne furent que ponctuellement efficaces. Il en fut de même pour les énormes pièces d'ALVF, malgré leur aspect spectaculaire voire monstrueux.

Le Zaamurets fut le modèle le plus abouti, un «croiseur» ferroviaire russe, impressionnant, construit à Odessa en 1916. Engagé sur le front du Sud-Ouest dans les Carpates, il est capturé lors de la guerre civile par la Légion Tchèque qui combattait aux côtés des Russes Blancs en juillet 1918 sur la Volga. Rebaptisé Orlik, il circula sur le transsibérien que contrôlait la Légion Tchèque, mais se retrouva en Chine après le repli des Tchèques sur Vladivostok en 1919, en Extrême-Orient sibérien.

Lors du second conflit mondial, les trains blindés furent de nouveaux utilisés. Le film «La Bataille du rail» utilisa un de ces véritables trains, un train allemand. Comme l'ALVF, il est probable que le rail ne reverra jamais ces dinosaures ferroviaires plutôt destinés à faire peur qu'à être vraiment efficaces.

G.L.

Catastrophe ferroviaire de Saint-Michel-de-Maurienne

Fin 1917, la guerre en est à sa 3ème année de massacres et de boucherie. Les soldats n'en peuvent plus d'inhumanité et les mutineries de l'année, quoique minoritaires, montrent aux états-majors qu'il faut faire «baisser la pression». On décide donc en haut-lieu de profiter des fêtes de fin d'année (à l'époque il s'agissait surtout de Noël) pour accorder des permissions, entre autres sur le front italo-autrichien, (où la France et ses alliés ont envoyé des renforts pour sauver la situation) devenu assez calme après Caporetto...

A Modane, le 12 décembre 1917 :

Deux trains, à marche lente, arrivent du Piémont et se rangent au long des quais pour embarquer de nouveaux permissionnaires à destination de la région parisienne. Le matériel roulant est italien, sauf la locomotive, son tender et le fourgon de queue, mais les hommes sont des soldats français. Ils sont 1025 et manifestent leur plaisir de vivre (...encore...) dans le vin, les chansons et le chahut. Les trains sont composés de voitures anciennes de voyageurs pour les officiers, et d'autres plus rustiques pour la troupe (certains parlent des fameux wagons : « chevaux 8, hommes 40 »). Quelques-uns seulement sont équipés du frein continu Westinghouse, le responsable de l'expédition des trains ayant décidé de mettre celui-ci sous le régime « marchandises »... De plus, entre la gare précédente et Modane des flexibles de freins ont claqué et ont été bricolés avec du caoutchouc. L'autorité militaire décide que les deux trains seront raccordés pour n'en faire qu'un seul, le n° 612. Une locomotive type 230 C compound du PLM est choisie pour remorquer le tout

jusqu'à Chambéry (une 2ème était demandée en retenue à l'arrière du convoi, mais fut attribuée à un train de munitions, «prioritaire»...). Le mécanicien-adjutant Girard désigné, expérimenté et titulaire de sa machine, refuse d'abord de prendre en charge un train de 526 tonnes, mal freiné, sur un profil difficile avec des pentes de 30/1000. Il se voit, classiquement, menacé de mise en forteresse en cas de refus de départ. Fataliste, il monte donc en cabine avec son chauffeur, et un officier, non cheminot, ne voulant pas perdre la face devant une rebuffade, donne l'ordre de départ : il est 22 h 47 (le train M.L. a 4 h 47 de retard).

Ce qui était prévisible commence assez vite à se manifester et le convoi prend de la vitesse malgré le renversement de la vapeur et le freinage actionné en permanence, pratiquement inefficace. L'énorme poids des wagons en roues libres pousse le train à accélérer en continu. Le sifflet à l'intention des serre-freins hurle sans arrêt, trahissant ainsi la détresse du mécanicien. Le chef de gare de La Praz, à 6km, assiste au passage du train déjà bien au-delà de la vitesse normale et téléphone en urgence à son collègue de Saint-Michel-de-Maurienne où un train de soldats écossais peut être stoppé in extrémis, et aiguillé sur une voie de service. Les passagers voient entre les lattes des planchers, les sabots de freins et les roues portés au rouge, dans un crissement assourdissant de métal torturé, le tout dans une nuit noire d'enfer. Tout d'abord, c'est le silence oppressant dans les wagons puis quelques plaisanteries idiotes proférées pour se rassurer, enfin ce sont les cris de terreur, les jurons de rage et, pour parfaire le tableau, les gerbes d'étincelles volent autour du train,

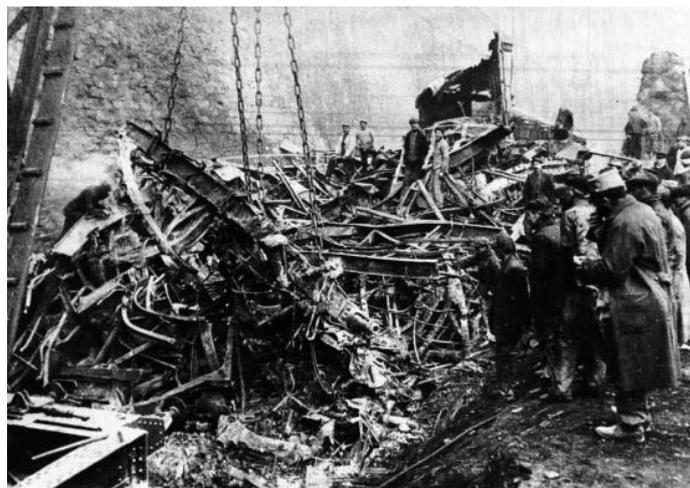
les pierres du ballast projetées contre les murs de soutènement ricochent et viennent briser les vitres des wagons. Certains soldats conscients de la catastrophe imminente, se jettent hors du train et sont tués, broyés contre les murs bordant la voie, où on les retrouvera plus tard.

Curieusement, la locomotive qui a rompu son attelage au convoi fou puis de son tender, par cause des efforts subis au passage de courbes et contre-courbes avec certains wagons déjà déraillés, reste sur les rails et atteint la gare de Saint-Michel-de-Maurienne, intacte, le mécanicien constatant qu'il n'a plus de train derrière lui ! Le reste du convoi voit ses 19 véhicules venir s'embrocher les uns sur les autres derrière une voiture qui s'est mise en travers dans une courbe bordée par un mur de soutènement. Comble de malheur, un incendie se déclare et ce gigantesque brasier mettra la journée suivante à s'éteindre. Il était alimenté hélas par des bougies d'éclairage, des munitions et grenades «souve-nirs» qu'emportaient les permissionnaires... Des scènes dantesques s'offrent à la vue des sauveteurs civils et militaires qui accourent de partout, dont les Ecossais en attente à Saint-Michel-de-Maurienne. L'odeur de chair grillée flotta longtemps sur les lieux. Des malheureux coincés dans les carcasses s'auto-amputaient pour échapper aux flammes. C'était tout simplement l'Enfer au vrai sens du mot. Il fallut 4 jours pour que la circulation des trains reprenne.



On a estimé la vitesse du train entre 130 et 150 km/h (le «flamand» n'ayant pas résisté à l'épreuve), le mécanicien lui-même ne pouvant en donner une approximation. Le bilan n'a jamais été déterminé précisément car on n'a pas pu identifier toutes les victimes, certaines ont disparu avant l'accident, ou après, en se sauvant, peut-être devenus fous de terreur ou de douleur. Des permissionnaires sont montés discrètement dans le train en cours de route, quelques-uns, avinés, sont restés dans les tavernes, ou les maisons «accueillantes» de Modane, qui avaient été dévalisées lors de l'attente du départ. Et, surtout du fait de la chape immédiate de silence imposée par l'armée dans tous les domaines qui a été lentement ouverte au bout de... plusieurs dizaines d'années, les chiffres n'ont pu être affinés... On estime donc les morts à un minimum de 425 (identifiés) et jusqu'à 600, «à la louche», ainsi que 207 blessés (officiellement...). C'est la plus grande catastrophe ferroviaire de tous les temps sur le vieux continent, et

probablement dans le monde hormis, peut-être, dans les pays «émergents» où les trains ont souvent plus de «voyageurs» sur les toits des wagons qu'à l'intérieur...



Le mécanicien, mis hors de cause dans un premier temps, a été inculpé 8 mois plus tard... L'officier qui avait donné le départ contre toute logique, et craignant peut-être une émeute des soldats en cas de retardement du train «libérateur» tant espéré, n'a plus donné de ses nouvelles : était-il du voyage ?... Tous les «intervenants» dans cette affaire sont passés devant les tribunaux, militaires ou civils, mais tous ont été innocentés.

Les 6 serre-freins affolés et ne pouvant rigoureusement rien faire ont vu 2 des leurs tués. L'un a sauté en marche et a survécu...

Une fosse commune a été creusée, les voix humaines et les nouvelles ont été muselées (il ne fallait pas démoraliser le «piou-piou» et les citoyens) et on n'a plus parlé de l'affaire. Beaucoup plus tard, un mémorial, sommaire, a été érigé sur les lieux du drame. Un procès opposa longtemps la Cie PLM, qui n'était pas «toute blanche» dans l'histoire, à l'Armée. De fait, le bilan humain et les circonstances exactes de cette catastrophe n'ont jamais été déterminés. Les historiens et les diverses revues relatant les faits, ne sont pas d'accord entre eux. A l'époque, seul «le Figaro» a été autorisé à citer l'accident, sans aucune précision, ainsi qu'un journal savoyard qui a bravé la censure mais sans précisions non plus. Les archives sont consultables mais semblent sans conclusions incontestables, hors de critiques...

Cet accident ressemble un peu (vers la fin de la guerre pour celui-ci) à celui qui avait ouvert les hostilités la veille de la déclaration de guerre, dans notre belle campagne de Bricquebec, malgré l'énorme différence du nombre de victimes : «l'atmosphère» était assez semblable. Le bulletin de l'ADPCR en a relaté en son temps, les circonstances.

Cette catastrophe a littéralement disparu des mémoires et des livres d'histoire, et elle a eu un tel bilan qu'elle semble incroyable, comme le naufrage du Titanic dans les heures qui l'ont suivi.



«TEMPO NORMANDIE» : LA RÉGION ET SNCF DÉVOILENT LA NOUVELLE TARIFICATION RÉGIONALE POUR LE RÉSEAU TER

27 SEPTEMBRE 2017

Jean-Baptiste Gastinne, Vice-Président de la Région Normandie en charge des transports, et Jean-Philippe Dupont, Directeur Régional SNCF Mobilités Normandie, ont présenté, ce jour, au Conseil régional à Rouen, la nouvelle tarification régionale pour le réseau TER. Nouvelles offres pour les voyageurs occasionnels, tarifs - de 26 ans en baisse... la nouvelle gamme tarifaire « Tempo Normandie », effective à compter de début janvier 2018, se veut plus simple et plus attractive. Autre nouveauté : avec son extension dans le Calvados, l'Orne et la Manche, la carte Atoumod devient le support unique pour voyager sur le réseau TER en Normandie.

DES TARIFS ATTRACTIFS POUR LES - DE 26 ANS SUR TOUT LE RÉSEAU TER

La mise en place de la nouvelle gamme tarifaire « Tempo Normandie » se traduit par une baisse d'environ 20 % sur tous les produits à destination des jeunes de - de 26 ans :

- A un prix attractif de 10 euros, la carte jeune permet d'acheter des billets avec 50 % de réduction tous les jours et désormais disponibles sur smartphone,
- Des abonnements annuels plus avantageux (3 mois gratuits),

A titre d'exemple, l'abonnement annuel pour les trajets Rouen - Le Havre, passe à 69,60 euros par mois au lieu 100,20 euros et celui pour les trajets Cherbourg- Caen à 79,90 euros par mois au lieu de 115 euros.

UNE OFFRE PLUS LISIBLE ET PLUS SOUPLE POUR LES VOYAGEURS OCCASIONNELS

Création d'un carnet de 5 à 10 trajets, valable 3 mois, offrant 25 % de réduction sur un trajet identifié, utilisable tous les jours et en toutes périodes. Les billets n'étant pas nominatifs, cette nouvelle offre permet, par ailleurs, de voyager à plusieurs avec le même carnet.

En outre, afin de proposer une offre plus lisible et plus simple pour les voyageurs occasionnels, le billet plein tarif devient le billet TEMPO à 4 € tous les 25 kms en 2^{ème} classe.

LE PASS NORMANDIE DÉCOUVERTE : LE WEEK-END EN ILLIMITÉ

Mise en place à titre expérimental, en avril dernier, l'offre «Pass Normandie Découverte» sera à nouveau disponible d'avril à octobre 2018.

Pendant cette période, tous les week-ends et les jours fériés (si attenants au samedi ou au dimanche), le « Pass Normandie Découverte» permet à deux adultes de circuler en illimité sur tout le réseau TER normand pendant deux jours pour un tarif unique de 20 € (gratuité pour les enfants de 4 à 11 ans, + 5 € par voyageur supplémentaire dans la limite de 3).

Les voyageurs doivent effectuer leurs voyages ensemble, en 2^{ème} classe uniquement.

L'intermodalité est favorisée en Normandie par l'utilisation de la carte Atoumod sur la totalité des réseaux situés en Seine-Maritime et dans l'Eure (TER, lignes interurbaines et lignes urbaines).

A compter de janvier 2018, la carte Atoumod remplacera la carte Onygo sur le réseau TER dans le Calvados, l'Orne et la Manche. Elle deviendra également, au printemps 2018, le support des titres de transport des réseaux Twisto (Caen la Mer) et Bus Verts (Calvados).

La Presse de la Manche, 06/10/2017

Paris-Granville. Durant la saison des feuilles mortes

Un plan antipatinage pour les trains

Après les péripéties de l'automne dernier sur le Paris-Granville, la Région et la SNCF ont annoncé, hier à Granville, un plan d'actions contre les feuilles mortes.

A l'automne, les feuilles tombent sur les voies ferrées et créent des problèmes d'adhérence pour les trains, qui patinent ou glissent sur les rails gras. L'an dernier, la ligne Paris-Granville a connu, avec les nouvelles rames Régiolis, d'importantes perturbations et des ralentissements notoires, qui ont fortement pénalisés les voyageurs.

Pour remédier à cette « crise », qui a fait rire jaune les usagers et les élus, Hervé Morin, président de la Région Normandie, et Jean-Philippe Dupont, directeur régional de la SNCF, ont annoncé, hier depuis la gare de Granville, un plan de lutte contre les feuilles mortes.

« Contrairement à ce que l'on peut penser, le train, ce n'est pas simple. J'ai découvert ainsi que le sujet qui pré-



Hervé Morin, Emmanuèle Saura et Jean-Philippe Dupont ont présenté hier un plan pour minimiser l'impact des feuilles mortes.

occupait tous les services ferroviaires du monde, c'était la chute des feuilles », a indiqué le président de Région.

Des rames « inappropriées »

La SNCF a donc planché sur le cas particulier du Paris-Granville, où la ligne est plus sujette qu'ailleurs à cette question. Le plan d'adhérence dévoilé hier liste des solutions pour sortir « du calvaire » vécu l'automne dernier. « Il comprend plus d'une dizaine d'actions. »

Le logiciel qui gère l'anti-enrayage des Régiolis (l'équivalent de l'ABS sur une voiture) a ainsi été modifié pour améliorer son efficacité, et de nouvelles sablières équipent les trains.

Sur le terrain, la campagne d'égouttage sur les secteurs sensibles est accrue, et un renforcement du nettoyage des voies est programmé pour la saison automnale afin d'éviter la formation de zones glissantes sur le rail.

« La surface des rails sera grattée toutes les 48 heures »,



La Région cherche désormais à revendre les Régiolis pour les remplacer par des trains Intercités.

a précisé Emmanuèle Saura, directrice territoriale SNCF Réseau. Tous les deux jours, alors que cette opération n'était réalisée que tous les quatre jours l'an passé.

Enfin, les trains rouleront moins vite. La vitesse de circulation est abaissée à 120 km/h pour limiter la dégradation du matériel roulant, comme la ligne en a connue l'automne dernier. Le temps de trajet d'un Granville-Paris sera donc allongé de 20 minutes, du 15 octobre au 9 décembre prochain.

« Les passagers passeront

un peu plus de temps dans le train, mais ils arriveront à l'heure ! » a justifié Hervé Morin. La Région et la SNCF veulent éviter à tout prix qu'un train tombe en rade en pleine campagne.

Les rames achetées par la Région Basse-Normandie sont « inappropriées » à la ligne Paris-Granville. « Ce sont des trains de banlieue », a commenté Hervé Morin. La Région Normandie cherche désormais à les revendre pour mettre des trains Intercités à la place.

Gilles PATRY

La presse a relaté deux réunions publiques organisées par la SNCF et la Région Normandie à Granville. Ces réunions avaient pour but de rassurer les usagers de la ligne Granville-Paris alors que la période des feuilles mortes approche à grand pas. Le sujet étant sensible, la présence du Président Hervé Morin devait confirmer que le retour à un service de qualité entre Granville et Paris est une des priorités de la Région.

A cette occasion, la presse régionale a rapporté les propos du Président de la Région qui a laissé transpirer quelques une des options qui sont actuellement en étude dans le cadre du nouveau plan de transport qui sera mis en place d'ici 2020 en Normandie. Certains propos sans doute mal relatés laissent à penser que les trains Paris-Granville passeraient par Caen pour en augmenter la fréquentation. Cela est inexact et déjà je peux vous dire qu'accordant du crédit aux propositions de l'ADPCR, la Région envisage sérieusement l'amélioration des relations entre Granville - Caen et au-delà vers le reste de la Normandie et Paris.

De tout ceci nous vous reparlerons en détail dans le prochain bulletin.

Xavier Jacquet

TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITE

« Trajet, Transport et Train du quotidien » ? Les trois nouveaux T du Président Macron.

Les vacances seraient propices à la réflexion.

Les déclarations du Président de la République lors de l'inauguration de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Paris et Rennes, déclaration relayée par la ministre des transports m'ont conduit à m'interroger sur la signification de l'expression «Transport ou train du Quotidien».

Dorénavant, on n'investira plus un centime dans les lignes nouvelles, fruits incestueux des désirs des élus et des ingénieurs. Non, la récréation est finie et l'argent public (le nôtre) ne sera dépensé qu'au seul profit des trajets du quotidien et donc des transports et des trains du quotidien.

Voilà donc une nouvelle expression qui, si j'ai bien compris notre président, va, tel un juge de paix, séparer l'ivraie du bon grain.

Pour étayer ma réflexion j'ai mené une petite enquête auprès d'un échantillon non représentatif de personnes se déplaçant comme vous et moi. Sans surprise, j'ai obtenu autant de réponses différentes que de personnes interrogées. Voici quelques une de ces réponses :

Pour le trajet quotidien : Faire ses courses, aller à l'école, faire son heure de marche quotidienne, aller au travail, rendre visite à sa voisine...

Pour le transport du quotidien : pour le citadin, le transport de ville, pour le retraité habitant la campagne, son automobile ou son vélo, pour l'élève, le bus scolaire, pour mon voisin agriculteur, son tracteur et pour ma femme sa trottinette... Je fus déçu des réponses car personne ne prenait le train quotidiennement.

Cependant, à la question : comment définiriez vous «train du quotidien» j'ai obtenu une grande variété de réponses que je peux résumer en : le train que l'on prend régulièrement quel que soit le motif du déplacement.

Voilà bien l'ambiguïté d'une expression que chacun peut interpréter à sa façon et qui au final ne fera que des déçus.

Pour illustrer mon propos, je vais prendre un exemple dans ce qui fit mon quotidien les dernières années de ma carrière professionnelle. Pendant plusieurs années, presque toutes les semaines, j'ai fait la navette entre Coutances et Lyon. Mon train du quotidien c'était le TER entre Coutances et Caen, puis l'Intercités pour Paris qui

me donnait correspondance à Mantes avec le TGV Le Havre-Marseille et à Lyon location d'une voiture pour le reste de la semaine. Au retour, TGV pour Paris-Lyon puis le métro de la ligne 14 suivi de l'Intercités pour Lison et pour conclure mes transports au quotidien le car TER entre Lison et Coutances.

Question : Lequel de tous ces moyens de transport était celui du quotidien ? Une seule réponse possible : tous. Impossible de les départager sauf à considérer que le transport du quotidien est celui qui est emprunté par le plus grand nombre d'usagers. Là encore, cette option ne correspond pas à la réalité. Si je prends les trains Intercités allant de Caen à Paris et utilisés par un grand nombre d'abonnés plusieurs fois par semaine (les pendulaires) normalement je devrais considérer ces trains comme ceux du quotidien. Malheureusement, les statistiques montrent que la majorité des voyageurs utilisant ces mêmes trains sont des voyageurs occasionnels. Alors où sont donc les trains du quotidien que notre Président veut privilégier ? Une seule réponse possible. Ils sont franciliens et s'appellent non TER mais RER. Ils représentent à eux seuls plus de la moitié du trafic ferroviaire français. Eux seuls correspondent aux nouveaux critères énoncés par la ministre des transports : Transporter d'un point A à un point B, 2000 voyageurs toutes les deux minutes avant de considérer qu'une ligne est saturée et nécessite la création d'une nouvelle infrastructure.

N'oublions pas les ambitions du Grand-Paris, n'oublions pas que la France se prépare à accueillir les Jeux Olympiques à Paris et que tout cela va mobiliser des sommes considérables au détriment des Régions et des territoires ruraux qui ne rentrent pas, mais alors pas du tout, dans les critères énoncés par notre ministre. Mon propos n'est pas défaitiste mais a pour but de mettre en garde les élus normands toutes tendances confondues. Usez de pédagogie pour faire comprendre à nos gouvernants que les transports du quotidiens en Normandie ce sont autant les trains qui circuleront sur la nouvelle LNPN Paris-Mantes que ceux reliant Paris à Granville ou Caen à Rennes.

Toutes nos lignes normandes méritent la même attention car elles font toutes parties de notre quotidien. L'Etat ne peut ignorer que le réseau ferroviaire normand doit non seulement être remis à niveau mais doit être modernisé sous peine de disparaître. Tel est le sens des propositions d'investissement faites par l'ADPCR dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Xavier Jacquet
Usager des transports publics



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

