



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°96
Octobre 2018



Non à la mort des guichets
Une nouvelle commercialisation qui ne répond pas
aux besoins des usagers

ÉDITO - Un verre à moitié vide ou à moitié plein ?

La réforme ferroviaire

La réforme ferroviaire a été définitivement votée en juillet 2018. Elle fixe les grandes lignes du cadre institutionnel dans lequel s'exercera dorénavant l'activité ferroviaire en France.

Maintenant, il nous faudra être vigilants sur les textes d'application et ne pas oublier qu'un cadre juridique ne définit pas une politique ferroviaire et encore moins une politique des transports. En particulier, l'Etat devra respecter le calendrier de ses engagements financiers en reprenant, dès 2020, la part de la dette qui n'aurait jamais du plomber les comptes de RFF et ensuite de SNCF Réseau car correspondant au financement d'infrastructures nouvelles (LGV) vitales pour l'aménagement du territoire français.

La reprise de cette dette doit impérativement être mise à profit par l'exploitant du réseau pour diminuer très sensiblement le coût des péages et donc celui du km/train facturé aux Régions. Ramenée au total des kilomètres parcourus par tous les trains sur l'ensemble du réseau, cette diminution correspond à environ 10% du prix du km/train soit près de la moitié des 20% des économies que devrait faire la SNCF pour se retrouver au niveau de nos voisins européens. On voit là, l'importance du rôle de l'Etat dans le financement des infrastructures. Si demain l'Etat considère que la reprise de la dette est le point final de son intervention dans la réforme ferroviaire, laissant aux Régions ou aux entreprises privées, le soin de financer seules les infrastructures, soit on arrêtera l'aménagement du territoire (adieu la LNPN), soit on reviendra rapidement à la case départ !

Restent les autres 10% à trouver au sein même de SNCF Mobilités. Imaginer que la disparition du statut des cheminots règlera tous les problèmes serait une grave erreur. Ce n'est pas le statut qui plombe la SNCF mais le manque de connaissance du métier par certains des hauts dirigeants de l'entreprise, une direction devenue pléthorique qui trop souvent laissent à penser que c'est en réduisant l'offre que l'on réduira les coûts de production alors que c'est le contraire. Enfin, une organisation en silo (c'est-à-dire par activité) engendre de multiples doublons et des rigidités entre les activités.

Enfin, redisons-le encore une fois, il est important que la nouvelle convention collective de branche en cours de négociation, moyennant de justes contreparties, permette plus de polyvalence, de flexibilité et de promotion au mérite. Sans cela, dans un monde ouvert à la concurrence des autres modes de transport, le ferroviaire, même avec l'ouverture à la concurrence, restera sous la menace de la fermeture des lignes les moins rentables et le cheminot ne retrouvera pas la fierté de bien faire son métier c'est-à-dire offrir aux

usagers un service de qualité et des trains à l'heure. Alors oui la réforme sera une véritable **remise en forme** et non une **mise au rebut** comme il est d'usage à la SNCF quand celle-ci met à la réforme un matériel usagé ou devenu obsolète.

La nouvelle desserte Caen-Granville-Rennes (Voir article page 8)

Le service d'hiver qui débutera le 9 décembre aurait dû être marqué d'une pierre blanche.

Suivant les propositions de l'ADPCR, la Région a décidé de faire transiter les trains Caen-Rennes par Granville. Il nous paraissait vital pour la pérennité de la ligne d'intégrer le bassin granvillais au reste de la Normandie en lui apportant ainsi un supplément significatif de fréquentation.

Avec dans un premier temps, la mise en service de 4 trains AR Caen-Granville quotidiens, nous devrions être satisfaits et penser que le verre sera plutôt plein. Hélas, en même temps, tournant le dos à nos propositions, la SNCF dans un but d'équilibre financier propose à la Région une réduction de la desserte ferroviaire du Sud-Manche et des modifications de celle du Centre-Manche dégradant fortement les correspondances vers Paris. Cette fois, impossible de ne pas voir le verre à moitié vide et de réagir vigoureusement jusqu'à demander au Président Morin de différer la desserte via Granville si aucune amélioration n'était plus possible.

La nouvelle tarification ferroviaire et le yield management en Normandie

La Région a souhaité mettre en place une nouvelle tarification TER. Cette dernière ne fait pas que des heureux. Faite pour attirer les jeunes on devrait se réjouir et voir un verre relativement plein. Malheureusement, vu d'Avranches où, pour un petit kilomètre de trop, on paie 4 € supplémentaires ou vu du côté des abonnés à qui on a supprimé l'abonnement hebdomadaire, le verre est particulièrement vide. Même constat pour le yield management et la politique des petits prix. Alors qu'il existe des tarifs attractifs pour se rendre de Paris au Mont-Saint-Michel, ces derniers sont mal ou pas commercialisés sur les sites de vente SNCF. Enfin, la fermeture précipitée des guichets prive une bonne partie de la clientèle, même si elle est connectée, de ces avantages qui rendent le train beaucoup plus attractif que la voiture voire le car Macron. Ici encore verre à moitié plein et à moitié vide.

Quel avenir pour le transport ferroviaire en Normandie ?

Je conclurai mon propos en rappelant ce que j'ai expliqué aux journalistes qui m'interrogeaient sur les conséquences du rapport Spinetta préconisant la

fermeture des petites lignes. Nous avons la chance que la plupart des petites lignes normandes aient déjà fait l'objet d'une modernisation approfondie et en particulier la ligne Caen-Rennes. Donc de ce côté là pas de soucis immédiats. Par contre, il est fort probable que l'Etat se défasse totalement sur la Région pour les financements nécessaires à l'entretien et là danger. Danger d'autant plus grand que les lignes sont ou seront faiblement circulées ce qui est déjà le cas de la ligne entre Folligny et Dol-de-Bretagne.

Il est donc primordial que nous nous battions pour obtenir une desserte ferroviaire, à coûts réduits, mais cadencée entre Granville et Dol-de-Bretagne. En d'autres mots un nouveau «Ligne Baie» digne du Mont-Saint-Michel.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

Le nouveau Pacte Ferroviaire	4
Que deviennent les guichets de nos gares ?	6
L'évolution des plans de transport au 9 décembre 2018	8
Les enjeux de la mobilité à l'échelle du territoire régional	12
Quelques interrogations de l'ADPCR sur la future tarification Caen-Rennes	16
OUIGOLAND : acte 2	17
Paris-Granville	18
Coutances joue l'intermodalité	19
Le futur technicentre de Sotteville	20
Un premier train Omneo Premium en cours de test en Normandie	20
Visite du poste d'aiguillage (PRS) de Paris-Saint-Lazare	21
Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)	22
La saga des cars Macron et volet routier des transports publics régionaux	22
En bref : Valognes, mise en accessibilité PMR de la gare	22
Ils nous ont quittés	23
La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 10 et fin)	24
Tribune libre de la mobilité	28

Un ADPCR-INFOS en moins en 2018

Plusieurs membres se sont alarmés de ne pas recevoir leur ADPCR-INFOS en juillet. En effet, en accord avec le conseil d'administration, j'ai décidé de reporter la parution du N° 96 au mois d'octobre et ainsi, en 2018, de ne proposer à nos membres que 3 numéros au lieu des 4 habituellement.

Plusieurs raisons à ce choix

Pour cause de grève, certaines décisions engageant l'avenir des dessertes entre Caen-Granville et Rennes ont été reportées de plusieurs mois par la Région. En l'absence de réponses à nos objections et nouvelles propositions, le bouclage du bulletin de juillet n'était plus possible. Autre raison, nous restons toujours en attente du versement de plusieurs subventions dont celle de la Région. Sans ces aides financières, l'équilibre budgétaire de l'ADPCR pourrait être remis en question. Il était de mon devoir d'envisager une compression de nos frais, le bulletin étant le poste le plus lourd de notre budget.

Cependant, nous avons prévu, en compensation, une augmentation sensible de la pagination des prochains bulletins.

Merci de votre compréhension.

Xavier Jacquet



LE NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

La Ministre chargée des Transports, Elisabeth BORNE, a présenté, le 15 juin dernier, le nouveau Pacte Ferroviaire. Ce pacte est l'engagement de l'Etat dans la mise en marche de la réforme ferroviaire, réforme qui a fait couler beaucoup d'encre au printemps sur fond de grève SNCF.

Ce pacte ferroviaire s'appuie sur le constat fait dans le rapport « Spinetta » : une infrastructure vieillissante et sous-entretenu, une qualité de service qui se dégrade, des coûts qui s'envolent et une dette qui se creuse dangereusement. Il scelle l'engagement de l'Etat qui fixe pour objectif « d'avoir un meilleur service public ferroviaire, au meilleur coût pour les voyageurs et les contribuables ».

Le nouveau pacte ferroviaire repose sur 4 piliers : les investissements, l'ouverture à la concurrence, une convention collective de branche et la reprise de la dette associée à la réforme de la SNCF.

Investir pour remettre le réseau ferroviaire en bon état

L'Etat affiche une mobilisation financière de 3,6 Md€ par an sur la période 2017-2026 pour renouveler les rails, les caténaires, moderniser les systèmes de signalisation et décongestionner certaines sections de lignes. Ces investissements concerneraient également des axes Fret. Ce dernier point mériterait plus de précisions.

L'Etat confirme ses engagements sur les petites lignes au travers des contrats de plan Etat - Régions (CPER) couvrant la période 2015-2020, soit 1,5 Md€. Au-delà, la loi prévoit la remise au Parlement d'un rapport analysant l'état du réseau ferroviaire et des circulations sur les lignes les

moins empruntées comme support à la préparation des prochains contrats de plan Etat - Région. Ce n'est pas pour autant une garantie pour l'avenir des « petites lignes ».

Donner le choix aux voyageurs et aux régions en ouvrant le secteur à la concurrence

L'Etat met en avant les mérites de l'ouverture à la concurrence, comme quoi, ce sera « positif pour les voyageurs, avantageux pour les Régions et stimulant pour la SNCF ».

Pour les TGV, à partir de décembre 2020 les autres compagnies ferroviaires, sur une même ligne, pourront proposer leur offre en complément de celle de la SNCF.

Il est à noter que les tarifs sociaux nationaux (Familles nombreuses, handicapés...) s'appliqueront à l'ensemble des opérateurs.



Pays de Galles, gare de Blaenau Ffestiniog : un train régional exploité par le groupe privé Arriva (avril 2018).

Des règles de péréquation des péages seront définies pour permettre une attractivité du plus grand nombre des destinations, des conventions avec les Autorités Organisatrices (Etat, Régions) permettront de définir les obligations de service public.

Pour les trains régionaux, les Régions conservent leurs compétences pour décider et financer leur offre des trains régionaux. L'ouverture à la concurrence se fera sous le régime de la délégation de service public (DSP) par appels d'offres avec un seul exploitant par ligne.

Les Régions disposent d'un calendrier élargi pour tenir compte des contrats existants. Dès décembre 2019, si elles le souhaitent, elles peuvent ouvrir leurs lignes à la concurrence. Elles ont jusqu'en décembre 2023 pour continuer à contracter avec la SNCF avec des conventions ne pouvant avoir une durée supérieure à 10 ans. Au-delà de décembre 2023, l'ouverture à la concurrence sera obligatoire.

En Ile de France, la situation est plus complexe. Il est prévu une ouverture à la concurrence des lignes Transilien, hors RER, sur une période de 10 ans allant de 2023 à 2033. Pour le RER le calendrier est détaillé : Ligne E 2025, Lignes C et D entre 2033 et 2039, lignes A et B 2039.



Allemagne, Hambourg : un train régional assuré par la compagnie privée Metronom (juin 2018).

Mettre de l'équité entre tous les salariés du secteur ferroviaire

Construire un socle de droits communs pour tous les salariés du secteur ferroviaire et aboutir à une convention collective de Branche applicable au 1er janvier 2020 est le chantier qui est en cours entre les partenaires sociaux et l'UTP.

Si une région décidait de retenir un autre opérateur que la SNCF, des garanties sociales pour les cheminots ont été prises, notamment le transfert, en priorité, sur la base du volontariat, la garantie du niveau de rémunération, le maintien du régime spécial de retraite et la garantie de l'emploi.

Donner à la SNCF tous les atouts pour être plus efficace et plus performante

Le sujet épineux de la dette est enfin pris en compte. L'Etat s'engage à reprendre 35 Md€ de la dette SNCF Réseau sur un montant total de 50 Md€. Cet engagement vaut sur le quinquennat actuel avec un rachat en deux temps : 25 Md€ en 2020 et 10 Md€ en 2022.

En contrepartie, au 1er janvier 2020, la SNCF passera du statut d'EPIC au statut de Société Nationale à Capitaux Publics intégralement détenus par l'Etat.

La Nouvelle SNCF sera composée de deux filiales : SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Les gares dont les responsabilités étaient dispersées seront réunifiées au sein d'une filiale dédiée rattachée à SNCF Réseau.

Enfin, la nouvelle SNCF devra réduire de 2/3, d'ici 2020, son écart de compétitivité par rapport à ses concurrents.

Espérons que l'Etat saura tenir ses engagements financiers car c'est le point déterminant pour relancer la dynamique du système ferroviaire et ne pas laisser les Régions seules à le porter.

E.V.





QUE DEVIENNENT LES GUICHETS DE NOS GARES ?

En raison du développement des ventes de titres de transport via internet, l'activité «vente» des agents SNCF a diminué. Voyant là l'opportunité de réaliser des économies, la SNCF et la Région Normandie ont décidé la suppression d'un certain nombre de points de vente ou la réduction des heures d'ouverture. Il s'agit là d'une logique purement comptable car il n'est pas tenu compte des nombreux renseignements que les agents étaient amenés à délivrer, qui ne se concrétisaient pas forcément par une transaction financière mais qui avaient leur importance pour l'organisation d'un voyage, le tourisme etc... ni du fait que 30% de la population ne dispose pas d'un accès internet ou n'en maîtrise pas l'usage.

Le point sur les suppressions

Des décisions prises trop rapidement sans se soucier de l'avenir !

Avranches : depuis le 31 mars, le guichet est fermé. Pour obtenir un billet, on doit se rendre à l'office de tourisme, indiqué comme étant proche de la gare ! Depuis août, un distributeur automatique est mis en place mais, comme l'office de tourisme, il ne délivre que les billets régionaux ou à destination de Paris. A défaut d'internet, pour un autre trajet, il faut se rendre à Granville ! A noter également, le manque total d'informations écrites, au 28 août, les fiches-horaires en vigueur depuis le 6 juillet n'étaient toujours pas mises à disposition, le panneau d'affichage restait désespérément vide. Quand on rentre dans la gare, il n'est même pas indiqué la présence d'un distributeur

automatique sur le quai. Un voyageur qui l'aperçoit lorsqu'il se rend sur le quai pour prendre son train n'a plus le temps de prendre son billet et risque de se voir infliger un supplément à celui délivré par le contrôleur. Des négociations sont en cours entre l'office de tourisme et la SNCF pour améliorer le service rendu aux usagers.

Pour une complète information sur ce sujet, l'ADPCR se doit de mentionner l'existence d'une agence de voyage qui délivre des titres de transport (soumis à des frais d'émission) pour toute la France : Visages du Monde au 6 rue du Pot d'Etain 02 33 89 05 89.



Pontorson : là aussi, la suppression du poste de vente est intervenue, le 14 septembre à 17 h 30. Il devrait toutefois subsister pour la période estivale, sur le site TER Normandie, il est indiqué : «fermeture saisonnière du 15 septembre 2018 à mi juin 2019» ! La Ville de Pontorson,

consciente de la nécessité de conserver un service de qualité au niveau de la gare, est en pourparler avec la SNCF et la Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie pour envisager l'avenir qui passe par la création d'un pôle d'échange multimodal.

Lison : C'est le 1er octobre que la vente cessera en gare de Lison. Le transfert d'une partie du service pourrait être envisagée chez un commerçant local mais là également, il sera limité au minimum : billets régionaux et vers Paris.

Coutances : pas de vente les samedis, dimanches et fêtes (jours d'affluence) bien que des agents soient présents mais occupés à d'autres tâches. A noter que l'office de tourisme situé en centre-ville délivre les billets régionaux et vers Paris. S'agit-il d'une prémisse ?

Vire Normandie : La fermeture, prévue initialement à la fin de cette année, interviendra seulement lorsque le projet de la Ville aura abouti. L'idée est de passer de la gare ferroviaire à la maison de la mobilité (se reporter à notre bulletin ADPCR-INFOS n° 95 page 11) avec création d'une plateforme multimodale, porte d'entrée sur le territoire. Les négociations avec la SNCF, pour mise à disposition de la gare, semblent en bonne voie... Ce type de projet est amené à être reproduit dans d'autres gares et nous pensons évidemment à celle de Pontorson-Mont-Saint-Michel.



Villedieu-les-Poêles : Un terrain d'expérimentation ?

L'année dernière, lors de la présentation des nouvelles instances de concertation avec les élus et les associations d'utilisateurs (conférence d'axe) à la demande de la Région, la SNCF nous avait présenté son projet de gare du «futur». Ce projet concernait en priorité les gares faiblement fréquentées. Il devait être à la fois source d'économie et éviter aux agents commerciaux de passer de longues journées sous-occupées. Internet et le visio-guichet allaient avantageusement remplacer le guichetier. Immédiatement, nous avons dénoncé un projet qui visait à supprimer toute présence humaine dans la majorité de nos gares normandes, faisant fi de la sécurité et des clients occasionnels (environ 90% des clients) ou n'ayant pas de liaison internet (+/-30% de la population).

Peu de temps après, nous rencontrons la conseillère départementale de Villedieu inquiète des bruits de couloir annonçant la fermeture prochaine du guichet de sa gare. Nous la mettons en garde et lui suggérons de faire une contre-proposition associant la ville à la SNCF pour transformer la gare en un pôle multimodal

au service de la mobilité. Hélas, deux mois plus tard, le Président de Villedieu Intercom nous annonçait avoir reçu les responsables de la Région et de la SNCF et accepté la fermeture du guichet dès la fin 2017 contre la promesse de la transformation de la gare en gare du «futur» avec un nouveau système de visio-guichet et la vente des billets régionaux par l'office de tourisme*. Chose dite, chose faite, après une période fermeture pour travaux, du 26 mars à fin septembre, pendant laquelle les voyageurs ont été abandonnés aux intempéries et même, depuis le 12 septembre, sans aucune possibilité de prendre un billet, la borne TER ayant été enlevée.



Aujourd'hui, nous voyons donc ce qu'est cette nouvelle gare expérimentale. Notre déception est à la hauteur des promesses. La salle d'attente de la gare a été coupée en deux par un double mur. La demi-salle côté guichet est condamnée, mettant à mal définitivement le guichet. Dans l'autre moitié est aménagée une ouverture donnant sur le quai mais sans porte alors qu'un système d'ouverture et fermeture automatique avec contrôle vidéo était annoncé. Dans cette salle sont installés un distributeur ne délivrant que des billets régionaux et pour Paris, de nouveaux sièges, dépense inutile les sièges préexistants étaient en bon état, un distributeur de friandises et de boissons et le fameux visio-guichet. Une sorte de boîte noire encadrée dans le mur et comportant en façade un grand écran et un petit micro !!! Nous espérions trouver un distributeur de billets qui, grâce à l'assistance vidéo, serait capable de répondre aux questions et de fournir des billets nationaux voire internationaux. Hélas, rien de tout cela, juste un gadget capable de fournir des renseignements voire une aide pour prendre un billet sur son smartphone alors que cet outil est destiné en priorité aux 30% de la population non connectée. Nous déplorons l'absence de fiches-horaires et de panneau d'affichage des tableaux-horaires.

Les responsables SNCF que nous rencontrons ce même 12 septembre nous ont demandé de ne pas juger avant d'avoir testé le système. Dont acte !

Mais si la Région veut ramener les usagers de la route vers le rail ce n'est pas avec ce gadget et ce service minimum qu'elle y parviendra. Habitants de Villedieu, si vous avez encore besoin de vous rendre par le train hors Normandie, il ne vous reste qu'une solution : prendre votre voiture ou le train pour Granville, aux heures d'ouverture du seul guichet qui reste encore ouvert dans le Sud-Manche.

* Office de tourisme de Villedieu-les-Poêles, 8 place des Costils
02.33.61.05.69

L'ÉVOLUTION DES PLANS DE TRANSPORT AU 9 DÉCEMBRE 2018

Ligne Paris-Granville

Le président Morin s'est engagé à ne pas toucher à la desserte de cette ligne pendant sa mandature c'est-à-dire jusqu'en 2022. Les 5 allers et retours journaliers sont donc maintenus. Toutefois, l'ADPCR, avec le Comité des usagers de la ligne Paris-Granville (CULPAG), réfléchit à une meilleure desserte, intégrant l'interface avec la ligne Caen-Tours et une arrivée plus tôt à Flers, Vire, Villedieu et Granville le matin pour répondre aux besoins des usagers, notamment des entreprises.

Ligne Caen-Rennes

Depuis 2011, 3 allers et retours desservent cette ligne. Afin d'en améliorer l'attractivité, l'ADPCR a souhaité que ces trains passent par Granville, bassin de population de 45 000 habitants. Le conseil régional de Normandie, autorité organisatrice des trains régionaux (TER), a répondu partiellement à notre demande en scindant la ligne en deux tronçons : Granville-Caen et Granville-Rennes, avec **trains directs** ou aménagement de correspondances en gare de Granville. Seulement, le compte n'y est pas.

En ce qui concerne la section nord, on peut se réjouir de la création de 4 allers et de 5 retours entre Granville et Caen, ce qui répond à une réelle demande, mais en ne favorisant que les relations domicile-travail/études, la qualité des relations avec Paris se trouve fortement dégradée.

En ce qui concerne la section sud, la desserte ferroviaire, réduite à 2 allers-retours par train et 1 seul les week-ends, est fortement dégradée et ne répond plus aux besoins des touristes se déplaçant entre le Mont-Saint-Michel (voire Saint-Malo) et Bayeux (Plages du Débarquement). Ceci ne correspond pas du tout aux propositions que nous avons faites en avril dernier tendant à obtenir, pour à peu près le même nombre de kms/trains, 2 AR

Granville-Dol, avec correspondance pour Rennes, 1 AR Granville-Rennes complétés par un autocar AR Granville-Dol. D'ores-et-déjà, l'ADPCR milite pour le retour du 3ème aller-retour dès le service d'été 2019.

Considérant que peu d'usagers effectuent le trajet de bout-en-bout, il a été décidé la mise en place de cars directs entre Caen et Rennes desservant Villedieu-Nord, (sortie 38 de l'A84) - à la demande de l'ADPCR - Avranches, Rennes-Beaulieu et Rennes SNCF, en ignorant Pontorson.

Si on ne peut que désapprouver la diminution du nombre de relations ferroviaires en direction de Rennes, on note toutefois, avec satisfaction, la création d'arrêts à la halte de Pontchaillou qui dessert le CHU et le campus universitaire de Villejean.

Autre nouveauté : la création, à titre expérimental, d'une relation routière domicile/travail/études Granville-Rennes qui devrait circuler dans les horaires suivants : 6h45-Avranches 7h10-Rennes Beaulieu 8h00-Rennes SNCF 8h30, avec un retour départ de Rennes à 17h05. Ce nouveau service répond à une forte demande et sa pérennité sera fonction de sa fréquentation, il faudra qu'il fasse l'objet d'une forte promotion par toutes les parties concernées : SNCF, Région Normandie, collectivités territoriales : Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie, Communauté de communes Granville Terre & Mer, villes... En cas de succès, l'ADPCR ne manquera pas d'exiger son remplacement par un train.

Dès connaissance de la nouvelle desserte et dans l'attente d'une offre totalement repensée pour le service annuel 2020, dans le cadre de la prise de compétence de la Région Normandie de l'ensemble des dessertes ferroviaires, l'ADPCR ne pouvait plus que demander quelques aménagements «à la marge», permettant de réduire l'impact négatif sur la clientèle. Ils figurent ci-après, avec les réponses obtenues et nos commentaires.



Propositions d'amélioration du SA 2019 suite à la réunion SNCF/ADPCR du 20 juin 2018 avec réponses de la Région Normandie et commentaires ADPCR

PROPOSITIONS SNCF	MODIFICATIONS A LA MARGE ADPCR	REMARQUES
Création d'un car Granville-Rennes le soir, sans desserte de Pontorson.	Rétablir la ligne routière Pontorson-Avranches supprimée en 2012 ou organiser un TAD.	Permettre aux usagers d'effectuer un aller et retour vers le nord de la ligne, dont les Plages du Débarquement, dans la même journée.
Réponse Région : évoquer cette possibilité avec la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie désormais compétente sur le domaine de la mobilité et qui peut trouver séduisante l'idée de s'appuyer sur l'offre régionale de transport pour établir une nouvelle offre de transport locale.		
Suppression du TER Caen 9h13-Saint-Lô 9h58-Coutances 10h20 (première relation Paris-Centre-Manche).	Rétablissement.	Première relation en provenance de Paris indispensable pour la clientèle d'affaires, la Préfecture, les touristes se rendant sur les plages de la côte ouest.
Réponse : ne peut pas être rétabli car d'autres trains empruntent une partie de ce sillon.		
Commentaire ADPCR : cette information semble inexacte, à notre connaissance, il n'y a pas de circulations susceptibles de gêner, le TER départ Coutances 9h33 étant repositionné à 8h33.		
Suppression du TER Coutances 8h25-Caen 9h36 qui permettait une correspondance à Caen avec l'IC 3338 (Caen 10h07-Paris 12h19 desservant Lisieux, Bernay et Evreux) et le TER Caen 10h20-Rouen 12h00). Son remplacement par un TER Coutances 9h33- Caen 10h43 sans aucune correspondance à Caen n'est pas pertinent.	Nous suggérons le maintien du train actuel mieux positionné, dans un sillon Coutances 8h33-Caen 9h43.	Permettrait une correspondance à Caen avec l'IC 3338 (Caen 10h07-Paris 12h19 desservant Lisieux, Bernay et Evreux) et le TER Caen 10h20- Rouen 12h00).
Réponse Région : repositionné à 8h33.		
Suppression du train Coutances 10h48-Saint-Lô 11h09-Lison 11h25-Caen 11h57.	Rétablissement dans son horaire initial : Coutances 10h33-Saint-Lô 10h55-Lison 11h11-Caen 11h43 (plusieurs correspondances à Caen).	Ce train donnerait une excellente correspondance à Lison avec l'IC 3304 du lundi au jeudi (Paris A 13h48) et une correspondance à Caen pour Rouen (D 12h16) et Tours (D 13h04). Le vendredi, il y aurait correspondance à Caen vers Paris avec IC 3340 (Caen D 11h50- Paris A 13h48).
Réponse Région : ne peut pas être rétabli car d'autres trains empruntent une partie de ce sillon.		
Commentaire ADPCR : cette information semble inexacte, à notre connaissance, il n'y a pas de circulations susceptibles de gêner.		

Suppression du TER 852626 Coutances 13h35-Caen 14h43 qui donnait une excellente correspondance avec l'IC 3308 à Lison (A 14h11/D 14h19 Paris A 16h48).	Création d'un autocar Coutances-Saint-Lô-Lison.	Rétablir la correspondance à Lison avec l'IC 3308.
Réponse Région : la Région prend en compte la demande de création d'un autocar Coutances-Lison-Saint-Lô en correspondance à son terminus avec le train en direction de Paris vers 14h10.		
TER 852854 Rennes 9h57-Granville 11h28/11h38-Coutances 12h04.	Départ de Granville à 12h02 pour se recalcr dans le sillon Coutances (12h34)-Caen (13h41).	Départ de Granville mieux positionné offrant une relation Granville-Caen plus attractive. Ce choix dégrade la relation Rennes-Coutances mais favorise la relation Granville-Caen susceptible de toucher une clientèle plus large. Pour les usagers venant de Rennes, il est possible de faire une rapide pause déjeuner à Granville contrairement à Coutances où il n'y a aucun commerce à proximité de la gare.
Réponse Région : acceptation de la demande de marquer 30 minutes de correspondance à Granville plutôt qu'à Coutances pour les voyageurs en provenance du Sud de la Manche et à destination de Caen.		
Les samedis, dimanches et fêtes : TER 853431 Caen 16h01-Granville 17h49 desservant tous les arrêts et une correspondance à Granville avec un autocar Granville 17h59-Avranches 18h17-Rennes Beaulieu 19h08-Rennes 19h38.	Il nous paraît plus judicieux de faire circuler, les samedis, dimanches et fêtes le TER 853433 Caen 17h13-Coutances 18h34 Granville 19h01 avec une correspondance à Granville avec un autocar Granville 19h11-Avranches 19h36-Rennes Beaulieu 20h11-Rennes 20h41. Ceci entraîne, le samedi, le départ du TER 853432 à 19h08 au lieu de 19h00, (horaire du dimanche).	Cette offre laisse une après-midi complète à Caen et serait plus attractive notamment pour les étudiants qui, encore plus qu'aujourd'hui, risquent de se tourner vers le covoiturage. Le samedi, correspondance avec l'IC 3347 en provenance de Paris.
Réponse Région : pour la liaison Caen-Granville le samedi, la grille horaire 2019 ne peut être adaptée pour répondre aux besoins évoqués, pour des questions de ressources d'une part et d'autre part à cause des limites de capacité de l'infrastructure au niveau des voies de Coutances.		
Commentaire ADPCR : pas de réponse pour le dimanche.		
Suppression du TER 852860, le samedi : Coutances 17h35-Caen 18h43 qui donnait correspondance avec l'IC 3316 Paris 21h19	Retarder d'une heure le TER 853420, départ Granville 17h07 au lieu de 16h07.	Le rétablissement de cette correspondance est important sinon le dernier train vers Paris de est à 12h34 au départ de Coutances et à 12h58 au départ de Saint-Lô.
Pas de réponse de la Région.		
Commentaire ADPCR : une réponse positive est impérative pour éviter une dégradation significative de la desserte du Centre-Manche.		

<p>Le TER Saint-Lô 12h11-Caen 13h05 est au service actuel avancé de 12 mn le vendredi.</p>	<p>Maintenir le sillon actuel le vendredi : Saint-Lô 11h59-Caen 12h53 pour donner une correspondance avec l'IC 3306 (Caen 13h02- Paris 15h19).</p> <p>Avancer de 10' le car en provenance de Coutances.</p>	<p>La proposition d'un sillon avancé d'une heure le vendredi Saint-Lô 11h11-Caen 12h04 ne permet pas la correspondance avec l'IC 3340 qui part de Caen à 11h50.</p>
--	---	---

Réponse : proposition acceptée.

<p>On constate des horaires quasiment similaires avec le train et le car :</p> <ul style="list-style-type: none"> • train : Avranches 8h26-Rennes 9h33, • car : Avranches 8h29-Rennes 9h49. <p>Et dans le sens Rennes-Avranches, des horaires similaires avec le car pour Granville et celui pour Caen :</p> <ul style="list-style-type: none"> • car pour Caen : Rennes 17h00-Avranches 18h21, • car pour Granville : Rennes 17h05-Avranches 18h30. 	<p>Nous demandons de retarder de 13' (horaire du dimanche), le départ du car Caen 17h00-Rennes 19h49 afin de relever la correspondance de l'IC 3311.</p> <p>Nous regrettons l'absence de desserte de la ville de Saint-James (sortie 32) qui serait a minima utile pour les relations domicile/travail/études et en conséquence, nous vous demandons d'y créer un arrêt pour les cars de la ligne Granville-Rennes.</p>	<p>Nous avons bien noté que les temps de parcours routiers sont à affiner. A notre avis, l'aller retour Granville-Rennes qui permet les relations domicile/travail/études ne doit pas être modifié tandis que les horaires de la ligne Caen-Rennes via l'A84 doivent être conçus pour offrir une alternative entre Avranches et Rennes.</p> <p>Nous notons également que la desserte routière Granville-Rennes est dissymétrique avec 2 allers et 1 retour. On en déduit que des trajets «à vide» seront organisés, dans ce cas, il faudrait mieux créer un sillon ouvert aux voyageurs.</p>
--	---	--

Réponse : la Région a demandé à SNCF que la liaison routière Caen-Rennes comprenne, en semaine, un autocar au départ de Caen à 17h13 pour relever la correspondance de l'IC en provenance de Paris.

Sur cette même liaison, la Région doit mettre en œuvre à Villedieu Nord un point d'arrêt sur l'aire de covoiturage, cohérent avec le réseau Manéo et un point d'arrêt sur le campus de Rennes Beaulieu.

Pour 2019, la Région de prévoit pas d'arrêt du même type à Saint-James et préfère observer les comportements de mobilité sur la ligne et mesurer la vitesse commerciale avant de procéder à de nouveaux investissements.

Commentaire ADPCR : pas de réponse sur la dissymétrie de la desserte routière Granville-Rennes.





LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Cet article a été rédigé à partir de diverses interventions de M. Eric Chareyron, directeur de la prospective Modes de vie et mobilités dans les territoires chez Kéolis auquel a été intégré le point de vue de l'ADPCR.

La mobilité est un élément important de l'attractivité d'un territoire. Elle doit bénéficier au plus grand nombre.

Quels sont les enjeux de la mobilité ?

Pour aborder cette question, il est intéressant de regarder la situation d'un territoire comme celui de Granville Terre & Mer.

Un chiffre illustre le défi à relever : 22 % des plus de 12 ans ont des difficultés pour se déplacer,

- 3400 foyers sont sans voiture,
- 3600 couples ne disposent que d'un seul véhicule,
- 2000 à 2500 personnes sont adolescents ou jeune adulte.



Lieux de résidence	% ménages sans voiture
Granville	24%
Bréhal	11%
Périurbain	5%
Rural	6%

A Granville, on recense 6450 personnes âgées de plus de 75 ans dont 4070 femmes qui n'ont plus forcément l'habitude de conduire. On dénombre également 3450 collégiens et lycéens.

Il y a des fragilités individuelles invisibles, non revendiquées, mais bien réelles. Si elles ne sont pas prises en compte, les personnes s'enfoncent progressivement dans leur isolement.

Les jeunes ne sont pas tous des scolaires. Sur l'année, il y a plus de jours sans cours que de jours scolaires. Le début des cours à 8h ou 9h ne concerne pas toujours les mêmes jeunes. Ils ont des activités périscolaires : ils font du sport, vont au cinéma, retrouvent leurs amis au centre-ville.



Les salariés du centre-ville stationnent leur voiture à proximité de leur lieu d'activité : il faut se libérer des voitures « ventouses » pour renforcer l'attractivité du centre.

Ces aspects se retrouvent dans la plupart des territoires.

Granville et ses environs constituent un pôle touristique dont les retombées économiques sont indispensables.

On estime la fréquentation touristique à plus de 200 000 visiteurs mensuels, au maximum, en hiver de :

- 13 000 par jour,
- 60 000 par semaine,
- 105 000 par quinzaine.

La fréquentation atteint 240 000 visiteurs mensuels en été (soit environ les 2/3 de la fréquentation de Cancale ou Dinard).

Les excursionnistes viennent pour la ½ journée ou la journée. Leur relative proximité leur permet de revenir facilement. La mobilité des touristes est un élément incontournable à prendre en compte dans la construction des offres de solutions de transport.



Partant de cet exemple, il est intéressant d'élargir le propos à l'échelle du territoire régional.

Pour élaborer une offre de transport, les décideurs en matière de mobilités doivent éviter les erreurs d'appréciation en collectant des données fiables et actualisées, en les analysant et en cernant bien les enjeux réels. Il faut notamment :

1) Bien apprécier les flux domicile-travail/études

La plupart de nos structures de référence datent des années 1970, époque où il y avait peu de chômage et où la société était plus jeune. De plus, on a peut être conduit à faire trop confiance à ce que l'on voit facilement.

Pour les flux domicile-travail/études, il est fréquent de penser que les flux principaux sont dirigés vers le pôle le plus important, or cela ne correspond pas forcément à la réalité :

Flux domicile-travail : Evreux vers Rouen : 256
Rouen vers Evreux : 775

Valognes vers Cherbourg : 500
Cherbourg vers Valognes : 500

L'opérateur de transport voit les flux mais pas les individus.

Quand on aborde la question des usagers pendulaires, il faut prendre en compte les évolutions du monde du travail. Ils ne sont plus qu'un tiers environ à travailler du lundi au vendredi, de 8h à 17h ou de 9h à 18h. Le développement des métiers de service, du télétravail, du travail le samedi ou le dimanche ont fait voler en éclat le schéma traditionnel : aujourd'hui, une majorité d'actifs travaille en horaires variables, décalés, en demi-journée ou journée longue. On ne retrouve pas les mêmes individus tous les jours ni même lors de la pointe du matin et la pointe du soir. Le nombre d'individus utilisateurs du service est beaucoup plus important que la fréquentation observée.

2) Prendre en compte la diversité des besoins de déplacements occasionnels

Quand on construit une grille de desserte, il y a un risque de surestimer les déplacements domicile-travail/études car les pointes de trafic sont facilement observables. Or, en France, un habitant sur deux de plus de 25 ans ne travaille pas. Cette proportion atteint 57 % dans la communauté de communes Granville Terre & Mer.

Globalement, les déplacements domicile-travail/études ne représentent que 20 % des déplacements, tous modes confondus. Les déplacements occasionnels représentent 80 % des déplacements : même si on travaille, on ne se déplace pas que pour le travail, ainsi la moitié des déplacements d'un adulte ayant une activité professionnelle n'est pas liée au travail.

Des enquêtes ont été réalisées dans 7 villes, Besançon, Bordeaux, Caen, Dijon, Lille, Rennes, Strasbourg. De manière constante, 65 % à 70 % des habitants du département viennent au moins une fois par mois dans la métropole. Dans les grandes agglomérations, il y a en 10 jours autant de visiteurs que d'habitants.

Dans le Calvados, $\frac{3}{4}$ des habitants se rendent à Caen au moins une fois par mois, sans motif professionnel. Depuis la Manche, 4500 personnes se rendent quotidiennement à Caen pour le travail, mais 90 000 personnes par mois s'y rendent pour d'autres motifs que le travail.

Sur 100 déplacements tous modes et tous motifs confondus :

- 30 % sont effectués en heure de pointe, du lundi au vendredi,
- 44 % à un autre moment de la journée du lundi au vendredi,
- 26 % le week-end.

Ces proportions sont identiques d'un bassin à l'autre comme à Caen (réseau Twisto) ou à Lyon (réseau TCL).

Les schémas de desserte ne doivent pas être seulement centrés sur les pointes quotidiennes mais aussi assurer une offre cadencée en cours de journée.

L'ADPCR attire l'attention du conseil régional et de SNCF Mobilités sur la question des correspondances entre les trains TER et les trains Intercités. Les voyageurs occasionnels assurent 87 % des recettes. 30 % des clients des trains Intercités ont une correspondance avec un train TER pour arriver à destination et 30 % des utilisateurs du TER ont une correspondance avec un Intercités. La construction des schémas de desserte doit impérativement organiser les correspondances sous peine de voir la clientèle s'évaporer vers le covoiturage et les recettes se dégrader. Le projet de service annuel 2019 qui crée des relations Caen Granville et Granville Caen, supprime les deux correspondances actuelles du samedi après-midi du Centre-Manche vers Paris. Cela va contre les besoins des habitants du territoire et du tourisme. Cela risque de nuire à l'équilibre économique de la ligne par la perte des recettes.

Certains services hors pointe peuvent a priori paraître être peu fréquentés (faibles flux) alors qu'ils concernent un nombre d'utilisateurs plus important. Par exemple, la faible fréquentation apparente ligne 5 du réseau de bus de Quimper en soirée (6 à 8 voyageurs par soir), a amené les

élus à se poser la question du maintien ou non du dernier service alors que 21 personnes différentes l'ont utilisé du lundi au mercredi et 51 personnes sur la semaine 1. Sur la semaine 2, 60 personnes ont pris ce dernier bus, dont seulement 12 étaient déjà là la première semaine. Au total, 172 bénéficiaires ont été dénombrés sur un mois. Les personnes utilisatrices n'ont pas forcément d'autres solutions...



3) Prendre en compte les visiteurs de passage et les touristes

Les solutions de mobilités doivent prendre en compte les visiteurs de passage, qu'ils soient touristes (nuitées sur place) ou excursionnistes (ne passent pas la nuit). Le nombre de touristes peut être sous-estimé si l'on ne prend en compte que les hébergements dans le secteur marchand (hôtels, campings, chambres d'hôtes, gîtes) alors que 70 % des hébergements sont chez la famille ou des amis. Ces flux diffus sont globalement ignorés des opérateurs de transports publics qui ne prennent en compte que la population des actifs et les scolaires, sauf dans le cas d'événements ou grandes manifestations où les touristes sont nombreux donc visibles.

Il faut mettre en place des offres attractives pour ces voyageurs occasionnels, améliorer les plans et la signalétique, développer le multilinguisme pour mieux accueillir les nombreux touristes étrangers (anglais, allemand...).

A ce titre, l'ADPCR insiste sur la nécessité d'une offre attractive, cohérente et bien coordonnée pour la desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel. Les perspectives du service annuel 2019 sont loin de répondre à ces enjeux.





L'ADPCR constate que la nouvelle tarification mise en place par le conseil régional a bien ciblé les abonnés, jeunes ou adultes, même si la disparition des abonnements hebdomadaires est regrettable. Par contre, la tarification pour les voyages occasionnels, au prix de 4 € pour 25 km, avec un plafonnement à 52 €, est dissuasive pour les longues distances : qui va encore prendre le train pour un A/R Coutances-Rouen à 88 € pour une personne seule ou 176 € pour un couple ? La région Bourgogne-Franche-Comté, sur un schéma similaire, a plafonné le tarif à 35 € quelle que soit la distance à partir de 200 km et au-delà. Dans cette même région, les jeunes de moins de 26 ans bénéficient de 50 % de réduction sur simple présentation d'une pièce d'identité. L'ADPCR est favorable à une évolution de cette tarification avec des offres plus attractives pour doper la fréquentation des trains hors la pointe du matin.

Les déplacements en Normandie :

- les 20 000 abonnés du TER/Intercités assurent 37 % du trafic mais seulement 13 % des recettes, (l'usage fréquent est moins contributif !),
- 720 000 Normands utilisent le train chaque année,
- 50 000 tous les jours ou presque,
- 45 000 plusieurs fois par mois,
- 90 000 une fois par mois,
- 160 000 quelques fois par an,
- Sur les 535 millions de déplacements occasionnels, tous modes de transports confondus, comptabilisés en Normandie (origine ou destination de la Normandie), nombreux sont les déplacements inférieurs à 50 km où les transports publics ne sont pas la référence. 90 millions de déplacements sont captables par les transports publics.

D.G.





QUELQUES INTERROGATIONS DE L'ADPCR SUR LA FUTURE TARIFICATION CAEN-RENNES

Cette concurrence des cars Macron nous amène à aborder le problème du tarif applicable à compter de décembre sur les autocars entre Caen et Rennes. Sera-t-il calculé en prenant le kilométrage ferroviaire actuel : 252 km soit 38,30 € ou via Granville : 282 km soit 41,90 € ou le kilométrage routier 193 km soit 31,20 € ? Sur cette relation, en partie hors Région Normandie, c'est le barème kilométrique national qui s'applique et non le tarif TEMPO normand à 4 € par tranches de 25 km.

En ce qui concerne le tarif TEMPO, prenons l'exemple d'Avranches-Caen :

- la prise en compte du kilométrage ferroviaire direct : 151 km (dépassement de 1 km entraînant une dépense

supplémentaire de 4 €) donnerait 28 €,

- la prise en compte du kilométrage ferroviaire via Granville : 181 km donnerait 32 €,
- la prise en compte du kilométrage routier : 103 km (dépassement de 3 km entraînant une dépense supplémentaire de 4 €) donnerait 20 €.

Si l'on veut que cette relation soit fréquentée, il est indispensable de faire payer à l'usager le prix le plus favorable sinon une voie royale s'ouvre pour les cars Macron qui offrent des prix nettement plus avantageux.

J.Y.C.



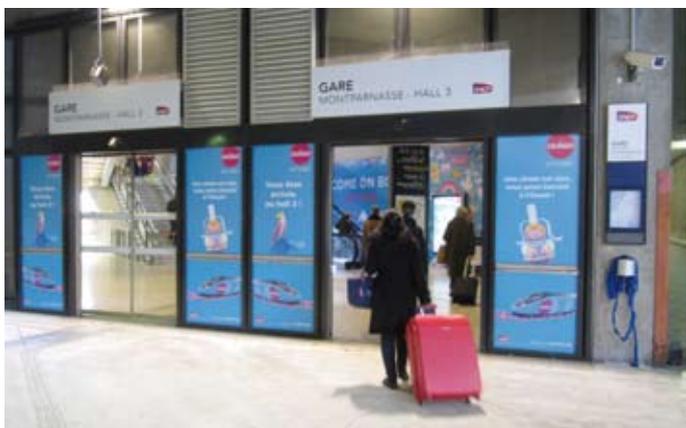
OUIGOLAND : ACTE 2

Dans un précédent bulletin je vous racontais comment les voyageurs en provenance de la ligne de Granville étaient interdits d'accès à l'espace accueil de la gare Vaugirard alors que la SNCF procédait à l'embarquement des voyageurs empruntant les TGV OUIGO à destination de Nantes et de Bordeaux.

Souvenez-vous que le Président de la Région Normandie s'était engagé à obtenir le retour des trains normands en gare Montparnasse 1. Informé par courrier du régime discriminatoire dont faisaient l'objet les voyageurs normands, la réponse que j'ai reçue laissait espérer un proche retour des trains provenant de Granville en gare Montparnasse 1.



Suite aux interventions de l'ADPCR et du Comité des usagers de la ligne Paris-Granville (CULPAG) les choses semblaient s'arranger. La SNCF avait mis un balisage sécurisant la circulation des voyageurs le long du quai 24 et un accès en salle d'accueil était rendu possible aux usagers des trains en provenance de Granville. Hélas, l'embellie fut de courte durée, la cohabitation étant sans doute jugée indécente pour le «OUIGO Traveller» bénéficiant des tarifs low-cost et risquant de subir les sarcasmes des Normands qui eux ont le privilège de voyager lentement, aux pleins tarifs et trop souvent en retard.



Conclusion retour à la case départ

Lors de la visite du chantier de Sotteville (voir article dans ce bulletin), je profitais de la présence du Président Morin et de Monsieur Dupont, Directeur SNCF en charge de la

Normandie, pour à nouveau les interroger sur le sujet et leur redire l'urgence du retour des trains normands en gare Montparnasse 1. La réponse fut : on y travaille, le dossier avance et on a bon espoir. Quelques jours plus tard, la réunion «Regards croisés» réunissait à Paris les usagers de la ligne Paris-Granville avec les directeurs TET et TER des lignes normandes. Belle occasion de faire un nouveau test en prenant le train de Granville qui arrive à 12 h 05 soit en plein milieu des opérations d'embarquement du TGV OUIGO pour Bordeaux. Hélas, pas de surprise, la gare était toujours interdite aux Normands. Du coup, nouvelle occasion de poser la question qui fâche : Pour quand le retour des trains de Granville à Montparnasse 1 ? Cette fois la réponse fut une véritable surprise : La gare Vaugirard se révèle être trop petite pour embarquer les 1000 passagers d'un OUIGO en toute sécurité, aussi il est envisagé de les faire partir de Montparnasse 1, qui donc ne serait pas aussi saturé que l'on veut bien nous le dire, et ainsi les trains normands et sans doute tous ceux de la ligne du Mans se retrouveraient définitivement à Vaugirard !!!



Epilogue mais pas fin du feuilleton

Comme le dit si bien une humoriste célèbre «On ne nous dit pas tout». Et pourtant tout cela relève d'une grande logique. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence SNCF mise sur le développement de ses TGV OUIGO pour garder sa part de marché dans la grande vitesse.

Que ce soit gare de l'Est, gare Montparnasse et demain gare de Lyon, il est normal que la future vitrine de la SNCF ne soit pas reléguée dans des gares annexes et sans âme.

De plus, dès 2023, l'ouverture à la concurrence pourrait se traduire par une première délégation de service public (DSP) de l'axe sud (Paris-Granville, Granville-Rennes et Caen-Le Mans-Tours), et l'on imagine facilement que SNCF verrait d'un bon œil le nouveau venu cantonné à Vaugirard loin des ses TGV INOUI et autres OUIGO.

Alors, Monsieur le Président, je n'ai peut-être pas encore perdu notre pari ? Un pari que j'aimerais tellement perdre au profit d'une arrivée en gare Montparnasse 1.

X.J.



PARIS-GRANVILLE

Le plan automnal mis en place l'an dernier ayant porté ses fruits en termes de régularité, moyennant une limitation de vitesse à 120 km/h, il a été décidé de le reconduire cette année. Ainsi, selon les trains empruntés, le temps de trajet sera majoré d'au moins 20 minutes. Inconvénient certes mais il vaut mieux subir un voyage plus long que d'arriver avec des retards exorbitants ou pas du tout. Autre effet négatif : les cars, ex-départementaux devenus régionaux, perdent des correspondances avec les trains.

Le président Morin s'est engagé à ne pas toucher à la desserte de cette ligne pendant sa mandature c'est-à-dire jusqu'en 2022. Les 5 allers et retours journaliers sont donc maintenus. Toutefois, l'ADPCR, avec le Comité des usagers de la ligne Paris-Granville (CULPAG), réfléchit à une meilleure desserte, intégrant l'interface avec la ligne Caen-Tours et une arrivée plus tôt le matin à Flers, Vire, Villedieu et Granville pour répondre aux besoins des usagers, notamment des entreprises.

Par ailleurs, nous avons la confirmation que les rames Régiolis mises en service en 2014, ne seront pas remplacées par un nouveau matériel. En revanche, elles seront transformées intérieurement pour les rendre plus confortables, sièges, cloisons, prises... Une étude est actuellement menée par la Région, la SNCF. Les associations d'usagers ont été consultées le 12 septembre, dans le cadre des réunions de concertation «Regards Croisés». Voici les propositions faites à la Région par l'ADPCR et le CULPAG :

Modifications à demander en termes de confort :

- pose de tablettes devant toutes les places où c'est possible comme sur les Coradia,

- installation d'une prise de courant par siège,
- pose d'une porte de séparation entre salle et plateforme et 2 portes automatiques entre les voitures,
- changement des assises, problème pour les allonger,
- insonorisation des compartiments sur les moteurs thermiques,
- création de compartiments vélos,
- pose de vitres à pénétration des ondes pour capter le wifi.

Et l'ouverture à la concurrence ? Le président Morin, aussi président de Régions de France, s'est récemment exprimé au sujet de l'ouverture à la concurrence de lignes normandes, à partir de 2023. Si le choix des lignes n'est pas encore connu, tout permet de croire que ce pourrait être l'axe Paris-Granville, avec Granville-Dol-(Rennes ?) et Caen-Le Mans-(Tours ?). En effet, ce regroupement, présente des avantages certains : axe sud relativement isolé du reste du réseau normand, présence d'un atelier de maintenance, et desservant les deux sites prestigieux que sont Versailles et Le Mont-Saint-Michel, il pourrait être une vitrine intéressante pour un nouvel opérateur.

Et pour finir, il semble que la ligne Ouibus Paris-Granville via Caen et Saint-Lô n'ait pas obtenu le succès escompté car elle est suspendue ! Il est vrai que le trajet de 7 h 20 est plutôt dissuasif, d'autant plus qu'avec les tarifs Prem's sur les trains, cette relation ne présente aucun intérêt.

COUTANCES JOUE L'INTERMODALITÉ

Le nouveau service de transport urbain de Coutances, appelé Cosibus, a démarré le lundi 3 septembre. A cet effet, une convention de délégation de service public a été signée, le 3 avril 2018, entre la Ville de Coutances et Normandie Voyages (groupe Transdev).

Un minibus de 23 places part de la Louverie, au nord de la ville pour se rendre au Pont-de-Souilles, au sud. Il dessert la gare, le centre-ville, les zones commerciales, le pôle de santé et les quartiers les plus denses de la ville, comme le quartier Claires-Fontaines. Il circule du lundi au samedi.

Son tarif attractif de 0,50 € par trajet devrait attirer un grand nombre d'usagers. L'abonnement mensuel est lui de 5 €, avec la carte Atoumod, support unique pour tous les déplacements sur le réseau Cosibus et dans la région Normandie.

Pour les abonnés annuels, le service est accessible gratuitement sur demande.

Pour plus de renseignements : <https://www.ter.sncf.com/normandie/gares/nos-services/ter-velo/%5btabs%5dstationnersonveloengare>



Autre bonne nouvelle, un parking sécurisé pour les vélos est opérationnel à la gare, grâce à la participation de la Ville et de la SNCF.

Le service est accessible à tous les détenteurs d'une carte Atoumod, deux formules sont proposées :

- La formule trimestrielle à 3€,
- La formule semestrielle à 5€.



LE FUTUR TECHNICENTRE DE SOTTEVILLE

Le 6 septembre, l'ADPCR était invitée à une visite du chantier de construction de l'atelier de maintenance de Sotteville-lès-Rouen, en présence de Fabienne Buccio, préfète de Normandie, Hervé Morin, président de la Région Normandie, Frédéric Sanchez, président de Rouen Métropole et Jean-Philippe Dupont, directeur régional de la SNCF. Dans un premier temps, cet atelier est destiné à couvrir les besoins propres au matériel TER mais, dès sa phase de conception, il intègre la maintenance de l'ensemble des matériels dont celle des futurs trains OMNEO Normandie. Ce futur technicentre intègre aussi la possibilité d'une extension ultérieure pour répondre aux

projets normands à venir tels que la LNPN, bien que les dernières décisions reportent encore sa réalisation !

En plus des installations permettant le transfert de la maintenance opérée actuellement à Clichy, il comportera aussi une machine à laver les rames et un tour pour le reprofilage des roues qui sera bien utile en hiver en évitant d'avoir recours aux régions voisines pour qui le matériel de Normandie n'est pas prioritaire. De 150 à 200 agents travailleront sur ce site qui doit ouvrir au printemps 2019. Son coût s'élève à 63 millions d'€, financé principalement par la Région mais aussi par la SNCF et Rouen Métropole.



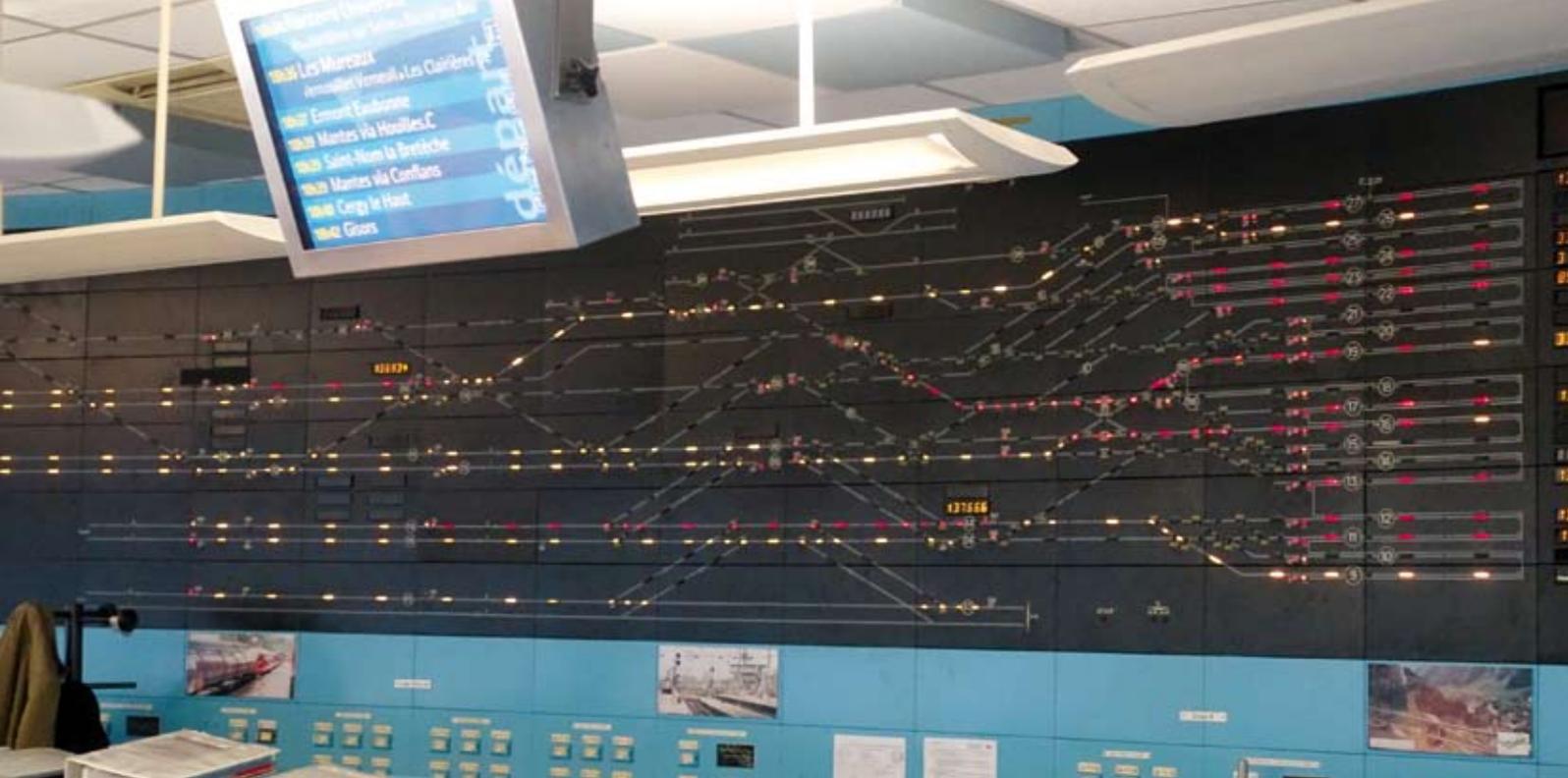
UN PREMIER TRAIN OMNEO PREMIUM EN COURS DE TEST EN NORMANDIE

Les futurs trains OMNEO destinés aux lignes Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre entrent en scène.

Une première rame est en cours de test entre CAEN et CHERBOURG. Dans notre prochain numéro, nous reviendrons longuement sur ce matériel car une délégation de l'ADPCR est invitée à découvrir ces nouveaux trains en avant-première dans l'usine Bombardier de Crespin dans les Hauts-de-France.



Rame OMNEO expérimentale aperçue en gare de Caen



VISITE DU POSTE D'AIGUILLAGE (PRR) DE PARIS-SAINT-LAZARE

Dans le cadre des rencontres «Regards croisés» entre la direction Intercités Normandie et les usagers de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, la découverte du poste d'aiguillage était organisée le mercredi 5 septembre 2018. La visite a été guidée par M Thomas Murua, dirigeant du site.

Le poste, a été construit et mis en service en 1966, à l'époque de l'électrification de la ligne Paris-Rouen-Le Havre. C'est toujours le même équipement, dépourvu de tout système informatique, qui permet d'assurer la circulation des 1500 trains quotidiens (un train toutes les 28 secondes) entre le km 0 et le km 3,2 pour les trains normands et les Transiliens des groupes V (Paris-Mantes par Poissy) et VI (Paris-Mantes et Gisors par Conflans-Sainte-Honorine, ligne J).

Cinq aiguilleurs gèrent l'ensemble des circulations :

- Un pour le groupe II (voies 1 à 4),
- Un pour le groupe III (voies 5 à 8),
- Un pour le groupe IV (voies 9 à 12),
- Deux pour les groupes V et VI (voies 13 à 27) dont celles d'où partent et sont réceptionnés les trains normands (voies 19 à 27).

Les aiguilleurs tracent les itinéraires en suivant un schéma préétabli appelé Graphique d'Occupation des Voies (GOV). Les installations de Paris-Saint-Lazare sont complexes avec un point critique majeur constitué par le cisaillement des voies du groupe V et celle du groupe VI à l'entrée de la gare. L'entrée d'un train en retard peut bloquer le départ d'un autre dont il coupe l'itinéraire. Le moindre retard en heure de pointe peut avoir des conséquences en cascade qui nécessitent des adaptations réalisées en temps réel. C'est pourquoi, derrière la rangée des aiguilleurs, les superviseurs sont chargés de l'interface avec les autres

services : l'escale pour l'affichage des trains, les permanents Intercités qui gèrent les matériels roulants, les conducteurs et les agents commerciaux («contrôleurs»).

Depuis le poste en surplomb des voies, on assiste au ballet incessant des trains arrivant ou partant certain pour un court trajet en Ile de France, d'autres s'élançant pour un voyage un peu plus long vers le bord de mer au Havre, Trouville-Deauville ou Cherbourg.



Le remplacement de ce poste ancien n'est pas encore à l'ordre du jour. Par contre l'idée de supprimer le cisaillement des groupes V et VI paraît essentiel pour améliorer la fluidité des circulations. Cela nécessite la construction d'un saut-de-mouton ⁽¹⁾ à hauteur de Clichy, dans un environnement complexe. Il reste à faire les études et assurer le financement de l'ouvrage !

⁽¹⁾ Saut-de-mouton : ouvrage ferroviaire permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par-dessous.

LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE (LNPN)

Le ministère des Transports a dévoilé, le 11 septembre, le volet programmation de la future loi d'orientation sur les mobilités. C'est un juste milieu entre les scénarios 1 et 2 du rapport du Comité d'orientation des infrastructures (COI), présidé par Philippe Duron, qui a finalement été retenu.

Pour la Normandie, le scénario 2 retient, au niveau ferroviaire, le projet LNPN, avec le phasage suivant :

- 2027 : aménagement de la gare Saint-Lazare et ligne nouvelle Paris-Mantes,
- 2032 : section Rouen-Barentin avec la nouvelle gare de Rouen, sur le site de l'ancienne gare Rouen-Orléans, rive gauche,
- 2037 : sections Barentin-Yvetot et Mantes-Evreux,
- au-delà de 2037 : Y de l'Eure (au-delà d'Evreux en direction de Caen et Rouen).

Ce calendrier a été contesté par les élus normands (conseil régional, conseils départementaux et agglomérations)

notamment sur les délais de mise en œuvre de la nouvelle gare de Rouen et de la section Mantes-Evreux.

Il faudra donc patienter pour obtenir une réduction des temps de trajets qui, rappelons-le, étaient, en 1970, avec les turbotrans, de 1 h 49 pour Paris-Caen et de 2 h 59 pour Paris-Cherbourg !



LA SAGA DES CARS MACRON ET VOLET ROUTIER DES TRANSPORTS PUBLICS RÉGIONAUX

A noter, la création de 2 nouvelles lignes en service librement organisé (cars Macron), par Ouibus : Paris-Cherbourg et Paris-Granville. A ce jour, la ligne Paris-Cherbourg propose un aller et retour en 6 h 30, du vendredi au dimanche, pour un prix compris entre 16 et 38 €. Quel est l'intérêt de ce type de liaison quand Intercités propose des trajets à partir de 24 € pour un temps de trajet divisé par deux ?

Quant à la ligne Paris-Caen-Saint-Lô-Granville, ouverte début avril et offrant un aller et retour du vendredi au dimanche, en 7 h 20, elle a disparu des écrans, le site indique : « Oups... Ouibus n'effectue plus ce trajet. Mais restez connecté, il risque de rouvrir à tout moment ! ».

Ces lignes, avec celles déjà ouvertes, captent une partie de la clientèle en se positionnant sur les périodes les plus attractives et en ajustant leur desserte en fonction de la fréquentation. Il ne s'agit pas d'un service public, les tableaux horaires ne sont pas publiés et la vente ne se fait que via internet, les temps de trajet sont parfois très longs. Malgré tout, la clientèle captée peut mettre en péril l'équilibre financier de certaines relations conventionnées. Ainsi, les cars Caen-Avranches-Rennes qui seront mis en place en décembre prochain par le conseil régional de Normandie seront impactés directement par la présence de services librement organisés par FlixBus.



EN BREF...

VALOGNES : MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR DE LA GARE

La commission permanente du conseil régional de Normandie a attribué à SNCF Réseau 2,7 millions d'euros (60 % du montant des travaux) pour le financement des travaux de la mise en accessibilité Personnes à Mobilité Réduite de la gare de Valognes.



ILS NOUS ONT QUITTÉS

Deux anciens membres du conseil d'administration nous ont quittés, auxquels nous voulons rendre hommage pour leur engagement au sein de l'ADPCR durant de nombreuses années.

Jacqueline GUILLEMET



Elle était de tous les combats, écologiste aussi, elle a cavale à plusieurs reprises, devant les C.R.S. à Notre-Dame-des-Landes, elle était pacifiste et donc antimilitariste, anarchiste un peu, très

sociable et solidaire, attentive au sort des autres, elle était espérantiste, elle luttait pour le sort des «sans-papiers» et celui des exclus de notre société, réfugiés divers et elle avait fait un travail de secrétariat remarquable auprès de l'ADPCR malgré ses multiples engagements et donc tâches à remplir. Sa vie professionnelle avait été du même ordre avait-on pu le savoir. Elle et son mari avaient passé leur vie à «couiner» contre les injustices et les gabegies de notre société «avancée», (son mari ayant même fait revivre cette activité autrefois indispensable d'écrivain public). Ils avaient installé dans leur canton des boîtes de mise à disposition gratuite de livres de bibliothèques, bref leur vie était en grande partie consacrée aux «AUTRES». Ils avaient chez eux des animaux venus là pour y trouver refuge. Ils étaient admirables et on pouvait être plein d'un profond respect pour elle et lui.

Elle s'appelait Jacqueline GUILLEMET (67 ans), elle habitait une maison planquée sous les frondaisons, plein d'animaux variés (pas des N.A.C. «tendance») à Quetteville-sur-Sienne, et elle est non pas «disparue» ou «nous a quittés», comme on l'entend si souvent, mais décédée des suites d'un cancer et non pas d'une «longue maladie» comme on se plaît de nos jours à évoquer la Mort.

A son inhumation, il y avait plus d'une centaine de personnes de tous bords, y compris son adversaire local et gagnant, aux dernières élections départementales, pourtant à l'opposé de son engagement politique et qui d'ailleurs, par un sort ironique, l'a rejointe à son tour quelques semaines après...

Pas de fleurs, ni couronnes, ou plaques diverses, seulement d'humbles fleurs des champs. Une chorale où elle chantait en parfait accord avec ses convictions, interprétait des chansons antimilitaristes ou un poil révolutionnaires, dont bien sûr «la chanson de Craonne» si symbolique...

Il y avait de quoi avoir les larmes aux yeux...

Comme disait Sacha Guitry de son épouse : «C'était un grand bonhomme !...»

Bernard SEBLINE

Bernard a été parmi les premiers «pro-chemins de fer» ayant suivi Guy Fontenelle lors de la création de l'association mise... sur rails, afin d'empêcher la fermeture de la ligne Caen-Rennes, en 1992.



A l'époque il était toujours mécanicien à la SNCF sur les rames R.T.G (turbotrains) et a parcouru Paris-Caen et Paris-Dives/mer, via Deauville, probablement des milliers de fois. Il a conduit son traditionnel « dernier train » sur cette ligne et il a eu le plaisir, à ses débuts de cheminot, de connaître la vapeur, comme chauffeur puis mécanicien, alors que cette énergie lâchait ses dernières flammes et crachait les derniers panaches de fumée dans le bocage normand puisqu'il avait connu les trains de marchandises sur Caen-Vire, ligne depuis longtemps partie retrouver ses semblables au royaume des trains.

Il est resté en contact avec les «Picasso», «R.G.P 2» et autre «2400», après sa retraite de roulant, en rejoignant l'équipe d'exploitation du Train Touristique de la Suisse Normande, où il testait les candidats conducteurs, et qui durant 4 saisons anima 40 km de l'ancienne ligne Caen-Flers-Laval. Il est en même temps entré à l'ADPCR où son expertise technique de mécanicien a souvent donné réponse aux questions que le Comité de Direction de l'association se posait.

Hélas, la maladie l'a emporté dans un autre voyage sans itinéraire bien établi. Et depuis presque une dizaine d'années il n'était plus qu'un voyageur parmi d'autres. Et en plein été, par un temps splendide, il est descendu dans une halte inconnue...

M.D.

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET LES CHEMINS DE FER (SUITE 10 ET FIN)

1914-18 : Trains de permissionnaires, pénibilité du voyage.

Les permissions régulières instituées en été 1915

1915, les Poilus enlisés dans la boue des tranchées ont vu leur espoir d'une guerre courte s'évanouir. Certes l'offensive allemande de l'été 1914 avait été stoppée, mais toutes les tentatives de percée lancées par le commandant en chef des Armées, Joffre, échouent sur les systèmes de fortifications allemandes. Engagés alors dans une guerre d'usure, les Poilus vont endurer un conflit très long, dite la guerre des tranchées.



La question des permissions pour les combattants au front n'était pas prévue dans le plan d'une guerre courte. Le départ en permission c'était le passage du front à l'arrière, de la mort à la vie avec la joie de retrouver les siens pour quelques jours. Ces quelques jours de congé participaient pour beaucoup à l'entretien du moral des troupes dans une guerre totale, même si l'Etat-Major ne le dit pas, préférant insister sur les retrouvailles avec les familles. Le 30 juin 1915, une loi institue les permissions régulières, 8 jours de plein droit pour tous, mais trop souvent réduits à 4 jours par les chefs de corps. La réforme d'octobre 1916 réglemente alors à 3 permissions par an, soit 7 jours tous les 4 mois.



Face à la saturation des matériels ferroviaires, une organisation ferroviaire est mise en place en septembre 1915 par le Haut-Commandement militaire pour répondre aux rotations des permissionnaires. Des trains spéciaux de permissionnaires gratuits sont créés. Ils partent des gares situées à l'arrière du front et mis en marche sur Paris et les autres gares importantes de l'intérieur. Des correspondances sont établies notamment à Noisy-le-Sec pour éviter l'engorgement à Paris.

De la pénibilité du voyage à la crise du transport des permissionnaires

Si le départ en permission est un facteur de joie, le voyage en train devient vite une plaie. Les voyages sont lents, les retards s'accumulent. Les matériels se dégradent, wagons non chauffés, mal éclairés, sans accès à l'eau. Trains bondés, des permissionnaires voyagent debout à la fin 1916. La priorité est toujours donnée aux trains dits stratégiques par rapport aux trains de permissionnaires. La sécurité peut même être en cause. Ainsi l'effroyable accident de Modane en novembre 1917 (voir bulletin d'octobre 2017) où plus de 800 permissionnaires de retour du front italien trouvent la mort.

En 1916, les Poilus tournent en dérision le personnel ferroviaire par l'humour troupier face à la lenteur des transports et mettent en cause surtout la hiérarchie : le chef de gare, celui qui agite le drapeau jaune pour signaler le départ du train, le commissaire militaire qui chapeaute chaque gare, celui qui contrôle et multiplie les tracasseries administratives. La chanson du «chef de gare» interprétée par Mansuelle en 1912 sur l'air «il était une fois un petit navire», dont le sens est détourné, est reprise dans les trains par les Poilus, ce qui exaspère les chefs de gare. Les autorités militaires l'interdisent en été 1916 car elle est jugée subversive, mais la mesure aboutit à l'effet contraire. Elle est chantée de plus belle.

La crise des transports est manifeste à la fin de 1916 et elle éclate au printemps 1917 lors de la grande crise morale avec les mutineries et le ras-le-bol de la guerre aux cris de «A bas la guerre», «Permission ! Permission!».

A bord des trains de permissionnaires, éclatent de multiples incidents en mai-juin 1917 : indiscipline, ivresse, tenues débraillées, chahuts, graffitis, matériel cassé, cris séditieux, insultes et coups dans les gares envers les personnels. Les combattants voyagent entassés en 3e classe alors que les officiers ont des privilèges et peuvent voyager en 1ère classe. En juin 1917, jusqu'à 76 hommes sont entassés dans un couloir de voiture lors du retour au front en Lorraine, pour un voyage d'une durée de l'ordre de 12 à 16 heures. Des permissionnaires fraudent en utilisant les trains commerciaux qui leur sont interdits. Comment obtenir une place assise ? Serrer les voyageurs civils qui ont peur des poux, ils quittent alors leurs places.

Des trains sont bloqués dans l'Oise le 20 mai, des manifestations ont lieu à Bar-le-Duc les 6 et 7 juin 1917, des trains sont bloqués le 15 juin en gare de l'Est. Les gares du Nord et de l'Est deviennent un haut lieu de troubles et de désordres. Il faut savoir que fin mai 1917, ce sont chaque jour 228 000 permissionnaires qui arrivent du front dans les gares de Paris et 273 000 qui repartent vers le front.

Des tensions entre permissionnaires et cheminots au printemps 1917

Les retards accumulés dans les transports sont autant de temps perdus passés en famille. Les Poilus en ce printemps 1917 supportent difficilement les dysfonctionnements du transport ferroviaire et perçoivent les cheminots comme des embusqués éloignés des risques des combats. Même les conducteurs sont critiqués en juin 1917.

En 1914, les cheminots ayant plus de 6 mois d'ancienneté sont mobilisés à leurs postes de travail, les chemins de fer étant stratégiques pour l'acheminement des hommes, des matériels militaires et du ravitaillement dans cette guerre d'usure. Les personnels sont mobilisés comme sapeurs au 5ème Génie ou affectés aux sections des chemins de fer de campagne pour l'exploitation ou l'entretien des voies : celle des mécanos, chauffeurs et conducteurs, celle de la voie et bâtiments (entretien, signalisation, gardes-barrières), celle de l'exploitation (guichet, manœuvre des trains en gare).

C'est le personnel des compagnies ferroviaires qui assure le contrôle des titres de permission en gare pour en détacher les coupons de transport gratuit qui seront ensuite remboursés par l'Etat. Ces agents sont responsables du tampon apposé sur les titres qui date le début et la fin des permissions. Ainsi les fraudeurs sont repérés. Ceux qui grappillent des jours sont passibles de sanctions militaires comme la suspension de la prochaine permission. Quant aux cas de désertion, ils relèvent du Conseil de Guerre.

Les cheminots portent des insignes placés sur les manches et le col. Les sapeurs du 5e Génie portent une locomotive, les autres portent 2 rameaux entrecroisés autour d'une roue. S'ajoute le port d'un brassard pour permettre aux permissionnaires de connaître l'affectation des cheminots.

L'Autorité militaire est exercée dans chaque gare. Un commissaire militaire, placé au-dessus du chef de gare, est chargé de la régulation des transports. A partir de juin 1916, face aux débordements, la présence militaire est renforcée en gare par des gardes de police, souvent des soldats territoriaux, et des plantons qui contrôlent les permissionnaires.

Les réformes de Pétain en été 1917

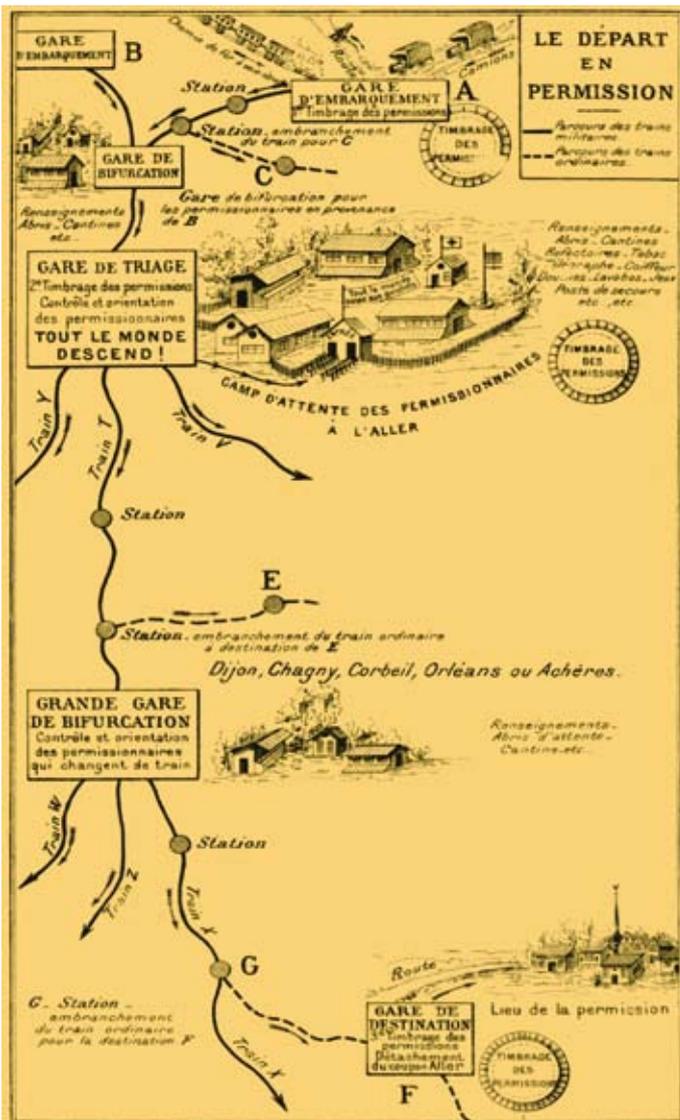
Pétain, nommé nouveau commandant en chef des Armées en remplacement de Nivelle le 15 mai 1917, rétablit les permissions et impose à ses chefs l'application de la loi d'octobre 1916 qui accorde 3 permissions par an pour rattraper les retards. Nivelle les avait supprimées en février 1917 pour préparer et lancer sa grande offensive du Chemin des Dames. Elle s'était soldée par un échec et un véritable carnage. Désormais, il est ordonné de publier les listes de départ en permission afin d'assurer l'équité. Toutefois les troupes coloniales et les soldats issus des zones occupées restent défavorisés car ils ne peuvent pas retourner chez eux.

Un guide du permissionnaire imprimé à 3 millions exemplaires est remis aux combattants : Comment faire pour bénéficier au mieux des permissions ? S'y ajoute une morale sur l'importance de rentrer à l'heure pour permettre aux camarades de partir à leur tour. La publication d'un indicateur des trains des permissionnaires complète l'information.

Enfin, de nouvelles lignes sont ouvertes et des gares de triage sont créées pour répondre à l'augmentation des rotations des permissionnaires.

Si Pétain répond aux souhaits des soldats, il rétablit aussi la discipline en renforçant la garde de police dans les gares. Des mesures sont prises pour lutter contre les débits de boisson et encadrer la consommation d'alcool, l'ivresse favorisant l'indiscipline et les incidents. Un système de jetons que les soldats peuvent échanger contre du vin dans les gares est imaginé. Mais ce système est vite abandonné car des trafics de jetons s'organisent. Pour occuper les soldats qui attendent dans les gares, la projection de films remporte davantage de succès que les jeux de cartes ou les lectures.

En 1918, les réformes ont permis de réduire les incidents et les débordements mais les conditions de transports



restent mauvaises pour les permissionnaires, comme des correspondances mal assurées, des attentes encore longues en gare ou des trains bondés.

Sources : *Les permissionnaires dans la grande guerre* par Emmanuelle Cronier (2013), *Historail* de juillet 2017.

La 11^{ème} heure, du 11^{ème} jour, du 11^{ème} mois...

La demande allemande d'un armistice

Après 4 ans et demi de guerre abominable, de souffrances sans noms, de ruines et de bouleversements de société inédits, le jeudi 5 octobre 1918, à Berlin, le prince Max de Bade envoie aux Américains une note qui, en résumé, demande que tous les belligérants se concertent pour négocier «l'arrêt des hostilités qui ont trop fait verser le sang des combattants». Personne ne croit à la bonne foi des Allemands. Après moult tractations entre Berlin et Washington, les alliés européens donnent leur accord pour traiter. Le généralissime Foch est autorisé par les USA à recevoir des plénipotentiaires allemands, et leur communique les premières conditions d'un éventuel armistice. Cette initiative allemande n'est pas motivée par une défaite militaire sur le terrain, mais par un enchaînement de constatations à l'intérieur même de l'empire : famine occasionnée par le blocus des alliés, révoltes diverses et donc la hantise de la bolchevisation de l'Europe suite à l'exemple russe, lassitude des troupes devant une guerre qui s'éternise sans gains militaires, désaffection de certains pays «amis» comme l'Autriche, etc.

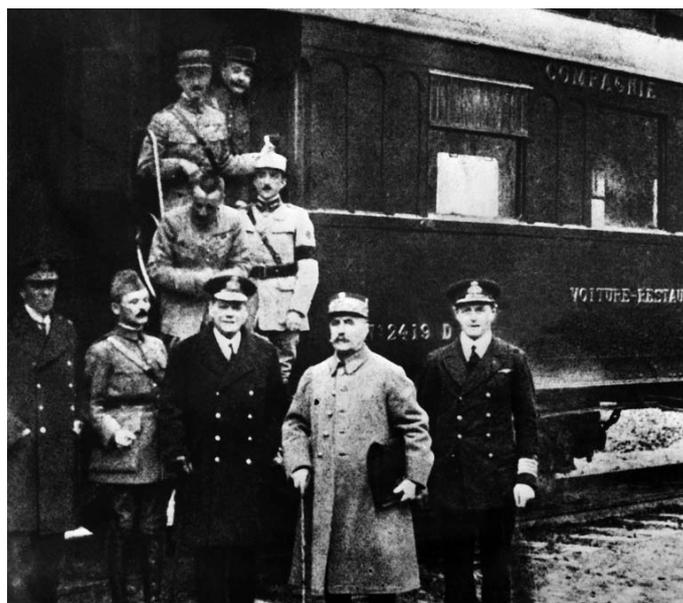
Rethondes, un épi d'artillerie appelé de «Francport»

Mais où entamer des négociations ? Paris, Versailles sont proposés par Georges Clémenceau. Il faut un lieu discret pour conférer dans le calme et éviter aux Allemands d'être pris à partie, car bien sûr les tractations ne peuvent être menées qu'en France... Foch étudie les cartes et repère, près de Compiègne, la forêt de Laigue, précisément une clairière joutant la petite gare de Rethondes. Ordre est donné de chercher un endroit où 2 trains peuvent stationner côte à côte. Les reconnaissances sur le terrain font apparaître une voie ferrée qui ne figure, par précaution, que sur les cartes d'état-major. Les délégués mandatés remontent à pied la voie cachée sous les arbres, et qui bientôt se subdivise en 2 voies (certains disent 4) amorçant une large courbe : c'est un épi d'artillerie appelé « de Francport », destiné à positionner pour le tir des pièces d'A.L.V.F qui ne peuvent être orientées qu'en site, mais pas en azimut.

Le 6 novembre la Compagnie du Nord reçoit l'ordre de convoier, du Landy à Chantilly, un train de 7 voitures de luxe (CIWL) dont une antique voiture salon, relique du train impérial de Napoléon III, totalement anachronique. Dans cette gare, 2 voitures sont attelées au convoi. De fil en aiguille celui-ci se dirige sur Soissons et s'engage au ralenti sur la voie menant à l'épi d'artillerie, tout cela dans le plus grand secret, tous les personnels civil et militaire ignorant tout de leur mission. Le train s'engage sur la voie de gauche (ouest) et stationne locomotive sous pression.

La signature de l'armistice à Rethondes le 11 novembre 1918

Durant ce temps, la délégation allemande venue en voiture de Spa en Belgique, arrive à la gare de Tergnier, ville quasiment entièrement rasée. Là, elle embarque dans un train qui l'attend et qui la convoie sur l'embranchement où attend le train «français», allant stationner sur la 2^{ème} branche (est) de l'épi, face à l'autre, il est 5 heures 30 du matin. Un chemin en caillebotis de bois, étroit, relie les 2 trains. Foch a fixé l'entrevue préliminaire à 9 heures précises. Les Allemands sont accueillis, fraîchement, par le général Weygand mais un cognac leur est offert... Ceci se passe au pied de la voiture-salon N° 2419D du train de la délégation française. Foch leur donne 3 jours pour accepter, ou non, les conditions qui sont imposées, sous peine de rupture immédiate des négociations. Les Allemands ayant oublié d'apporter une machine à chiffrer, et les écrits ne devant à aucun prix pouvoir être interceptés, ce qui risque d'arriver s'ils sont transmis en «clair» (Foch est d'accord sur ce point), un plénipotentiaire allemand repart pour Spa afin de présenter les conditions aux dirigeants de leur pays. Le 10 novembre, le kaiser Guillaume II abdique et le pouvoir est pris par un comité révolutionnaire. Il est à noter que chaque jour les 2 trains, avec leurs passagers, font l'aller-retour à Compiègne pour «faire de l'eau» (locomotive et intendance).



Dans la nuit du 10 au 11 novembre, les négociations finales commencent à 2 heures 05 du matin pour s'achever à 5 heures 12. Cette heure de fin officielle des négociations est fixée, à l'initiative de Foch, à 5 heures. Les Allemands se retirent et remontent dans leur train, toujours sous pression : l'armistice sera en vigueur à 11 heures du matin, ce même jour. A 7 heures, Foch part à Paris en voiture, porter lui-même la sacoche contenant le document officiel de l'armistice, au président Poincaré et à Georges Clémenceau. A 11 heures, son train quitte la clairière, tandis que celui des Allemands était parti à 10 h 50. La délégation allemande arrivera à sa destination de départ à 2 heures le lendemain matin. Entre temps, en gare de Compiègne un incident failli tourner au lynchage : les rideaux des compartiments étaient tirés mais un délégué allemand, curieux, regarda par la fenêtre. Les quais étaient noirs de «poilus» permissionnaires qui immédiatement re-

TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITE

USAGERS, DORMEZ TRANQUILLES

Usagers du train en Normandie ou ailleurs, soyez rassurés ! Les trains retardés, supprimés, les compositions non conformes occasionnant un voyage debout dans les couloirs ou assis sur les plateformes, la propreté laissant à désirer, c'est bientôt terminé ! Les trains de nuits abandonnés, le fret ferroviaire à l'agonie, le service auto-train réduit à peau de chagrin, les lignes ferroviaires transférées sur route, les guichets fermés à tour de rôle, la tarification complexe et illisible...

Si comme moi ça vous empêche de dormir et bien sachez que ce n'est plus un souci, car les hauts dirigeants et communicants de la SNCF sont là ! J'ai savouré la tribune de Pierre-Henri EMANGARD dans le numéro 95 d'ADPCR-INFOS, et notamment les paragraphes sur le management interne à l'entreprise. Cheminot de terrain, je suis rentré dans la «grande maison» par attachement profond au mode ferroviaire. Est-ce le cas des grands cadres, je ne sais pas ! Je note que le fossé ne cesse de se creuser entre le cheminot de base, et les dirigeants ou plutôt les «managers». Entre nous et eux, nous ne parlons plus le même langage. Dans une époque pas si lointaine, chef et non chef comprenaient et parlaient le jargon cheminot. Tout le monde connaissait le «fromage blanc» ou «l'écureuil», contribuant à maintenir une culture commune. Aujourd'hui, à la lecture du journal d'entreprise interne «Les Infos», mensuel en papier glacé, je suis obligé d'avoir un traducteur tant nous sommes éloignés ! Quelques sujets traités sont intéressants, mais beaucoup relatent ce qui s'apparente plus à des gadgets. Vous apprendrez ainsi par exemple que «la réalité mixte» (superposition d'hologrammes avec un casque) sera expérimentée pour former les futurs contrôleurs. On ne compte plus les comptes rendus de séminaires dispendieux réunissant des centaines de participants dans des lieux souvent prestigieux. Tel les «Trophées Excellence» 2014 au Casino de Paris, devant 1300 agents avec concert privé de Jean-Louis Aubert... Ou les réunions du réseau SNCF au Féminin, réunissant 300 convives à Deauville avec ponctuellement acheminement en rame Orient-Express... Les termes employés sont incompréhensibles si vous n'êtes pas dans le milieu !

Roadshow, challenge storytelling, photocall Grande Vitesse, TGV connect, phygital, cobrowsing, sérieux game pour coacher les managers, benchmark et autres mooc sur l'excellence opérationnelle ou la culture entrepreneuriale... Vous serez heureux d'apprendre que «la social room SNCF a reçu le 12 octobre 2017 un TopCom d'Or». Ou encore que des tournées pour cadres destinées à «la découverte de la vraie vie», appelées «GembaWalk, du japonais gemba là où les choses se passent» sont organisées sur les sites de production... Tout ceci est-il indispensable au fonctionnement des trains ou à l'amélioration du service pour les usagers ? Le cheminot de base qui voit les installations ferroviaires tomber à l'abandon peut-il adhérer à cette nouvelle SNCF ? On stigmatise le personnel de terrain, conducteurs, contrôleurs, agents du fret... qui coûterait horriblement cher. Mais des économies ne sont-elles pas à chercher en priorité dans les bureaux, au sein d'une entreprise qui compte plus de 50 % de cadres ? Nos parlementaires devraient exiger des comptes sur les coûts de communication et autres séminaires, dont la forme actuelle pose question quant à l'utilité pour le service public ferroviaire.

Un cheminot de Normandie



Photo DR



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 www.adpcr.fr