

## Un nouveau Grenelle de l'Environnement et des Mobilités s'impose

Avec le 4<sup>e</sup> appel à projet, le Grenelle de l'Environnement s'achève, 13 ans après une importante concertation à l'été 2007 qui a débouché sur un programme conséquent de réformes à entreprendre et de projets à conduire.

Même si les promesses de l'État n'ont été que partiellement au rendez-vous - le 4<sup>e</sup> appel à projet se situant à mi-hauteur de l'engagement financier du premier - la démarche du Grenelle était innovante et a généré beaucoup d'espoir.

Le changement climatique est désormais présent dans les études scientifiques qui convergent toutes sur le constat de l'accélération du réchauffement. Il est perceptible dans les épisodes extrêmes des dernières années qui ont vu tempêtes, cyclones et incendies gigantesques se succéder.

La crise sanitaire a eu pour conséquence le retour massif vers les mobilités individuelles, vertueuse lorsqu'il s'agit de la marche et du vélo, alarmante lorsqu'il s'agit du report vers la voiture au détriment des transports publics, urbains et ferroviaires.

Ces derniers sortent très affaiblis, d'autant plus qu'ils sont confrontés à des transformations rapides dans les domaines énergétique et numérique.

La reconquête des voyageurs passe par une offre compétitive et une qualité de service renforcée (fréquence, ponctualité, confort et sécurité).

**Un nouveau pacte entre l'Etat et les collectivités s'impose pour répondre au défi de cette décennie.**

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

## Réduire la place de la voiture dans les zones denses

### ZFE, ZTL ou péage urbain ?



Zone à Trafic Limité (ZTL) en centre-ville de Nantes ©FM

Comment réduire la place de la voiture en ville, comme le souhaitent les citoyens en nombre croissant ? Deux approches sont nécessaires : limiter l'étalement urbain générateur de trafic automobile ; limiter la pénétration de la voiture dans les zones denses tout en préservant leur vitalité économique.

Pour atteindre ce deuxième objectif, plusieurs formules allant au-delà de la démarche des plans de déplacements urbains (FNAUT Infos 268) ont été imaginées, en France et dans les pays voisins : la zone piétonne, la zone de rencontre, le plan de circulation en marguerite, la zone à faibles émissions (ZFE), la zone à trafic limité (ZTL) et la zone soumise au péage urbain. Chacune d'elles a ses atouts et ses limites pour atteindre l'objectif d'une ville saine, vivante et apaisée. La FNAUT propose de combiner ces formules, très complémentaires et modulables localement.

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Réduire la place de la voiture dans les zones denses	2
La FNAUT propose de combiner zone piétonne, ZTL, péage urbain et ZFE	4
<b>Actualité</b> - Marches exploratoires : une pratique à développer !	5
La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)	6
Rassemblement pour la liaison Clermont-Ferrand - Saint-Etienne	7
<b>Regards sur l'Europe</b> - Les modèles économiques des chemins de fer mis à mal par la Covid	8
Avancée législative pour une ligne à grande vitesse Paris-Berlin	9
<b>Nouvelles des régions</b> - Où en sont les dessertes ferroviaires normandes ?	10
Beauvais - Le Tréport, Etaples - Saint-Pol : des horaires inadaptés	
<b>Marche et vélo</b> - Boom... Quand le vélo fait boom...	11
<b>Actualité</b> - Mobilité des femmes et Covid	12
Le livre noir de la SNCF : galère normande à Noël	

# Comment réduire vraiment la place de la voiture en ville ?



Nantes, centre-ville ©FM

**Restreindre la circulation automobile est un objectif ancien, le retard français est évident. Il s'agit à la fois de désencombrer et pacifier l'espace public urbain pour le rendre aux habitants ; valoriser le patrimoine historique ; assurer la sécurité des piétons et cyclistes ; faciliter la circulation des bus et tramways ; réduire le bruit et la pollution de l'air ; limiter les émissions de carbone. Une panoplie de modèles est disponible.**

## La zone piétonne

C'est, en France, la première tentative visant à restreindre la circulation automobile (rue du Gros Horloge à Rouen). Tôt le matin, les résidents, artisans et livreurs peuvent accéder à la zone piétonne en voiture ; dans la journée, seuls peuvent y accéder les piétons, les services de sécurité et d'urgence, parfois les bus et les tramways, souvent les cyclistes. Une zone piétonne est d'abord destinée aux piétons, le transit motorisé est impossible, mais ces zones sont souvent entourées de parkings largement dimensionnés.

Une zone piétonne ne peut être étendue à toute la ville. Il est difficile, en effet, de priver les résidents de la possibilité d'approcher de leur domicile en voiture pour le transport des personnes âgées, malades ou handicapées, des objets encombrants, des bagages lors des vacances.

Le bilan des zones piétonnes est limité géographiquement mais globalement positif. À Grenoble, ce sont les commerçants qui ont réclamé l'extension de la zone piétonne. Les commerces de luxe et les restaurants y sont devenus plus nombreux, on y observe des nuisances nocturnes mais aussi un regain du commerce de proximité qui évite une fuite des habitants vers les grandes surfaces commerciales périurbaines.

## La zone de rencontre

Il s'agit, en Belgique, en France, en Suisse et en Autriche, d'un ensemble

de voies ouvertes à tous les modes de déplacements, mais où les piétons ont la priorité absolue (sauf sur le tramway) et sont autorisés à circuler sur la chaussée, même si des trottoirs sont présents. La vitesse des autres usagers est limitée à 20 km/h.

## Le plan de circulation « en marguerite »

Des boucles limitent volontairement l'accès automobile à la desserte locale et empêchent le transit. C'est le cas à Lille depuis 2016. À Gand, pour passer d'un quartier à un autre en voiture, il faut emprunter un périphérique : la méthode réduit la pollution de l'air et favorise le report modal.

## La zone à faibles émissions

En France, diverses formules ont successivement défini des zones urbaines réservées aux véhicules peu polluants, le seul objectif étant de limiter la pollution de l'air.

En 2010, la loi Grenelle 2 a défini les ZAPA ou zones d'actions prioritaires pour l'air. En 2016, sont arrivées les zones à faibles émissions ou ZFE. Fin 2019, la LOM a rendu obligatoire la création de ZFE dans les métropoles d'Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg, Rouen, Lyon (il en existait déjà à Paris depuis 2015, dans le Grand Paris et à Grenoble).

Barbara Pompili, ministre de l'Environnement, vient de décider que, d'ici 2025, les ZFE seront obligatoires dans

35 autres agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Une ZFE restreint la circulation des véhicules les plus polluants en fonction de leur vignette Crit'Air, lors des épisodes de pollution ou de manière permanente.

Une vignette Crit'Air doit être apposée sur le pare-brise du véhicule. Il existe 6 catégories de vignettes suivant la motorisation du véhicule, son âge... Tous les véhicules routiers motorisés peuvent être concernés : deux et trois roues, voitures, utilitaires, camions, bus et cars. Les véhicules « non classés », immatriculés avant 1997, sont interdits dans la ZFE.

La ZFE de Grenoble a d'abord concerné le centre-ville et les seuls véhicules utilitaires légers et poids-lourds (le transport des marchandises est une source importante de pollution à Grenoble : 22 % des km parcourus, 33 % des particules fines émises et 48 % des NOX). En mai 2019, la ZFE a été élargie à d'autres communes et interdite aux poids-lourds et utilitaires de vignette Crit'air supérieure à 4. La limite sera abaissée progressivement jusqu'aux vignettes Crit'air 1 en 2025.

## La zone à trafic limité (ZTL)

L'accès à une ZTL est réservé aux véhicules vraiment indispensables : seuls y pénètrent les piétons, les cyclistes, les transports publics et, à vitesse réduite, les voitures des riverains, les véhicules d'urgence (pompiers, police, ambulances), les taxis, les livreurs le matin et les particuliers titulaires d'autorisations.

L'accès est gratuit et se fait sur la base de vignettes attribuées aux ayants-droits définis par la ville.

Il existe des ZTL à Bruxelles, Anvers, Gand, Barcelone, et surtout en Italie depuis 50 ans (on en trouve 228),

à Bologne, Turin, Milan et dans de multiples petites villes, malgré l'opposition initiale des commerçants.

## La ZTL de Nantes

Elle a été créée en 2012, la ville ayant répondu à une demande d'expérimentation du ministère des Transports. C'est un élément d'une politique globale suivie depuis plus de 30 ans par une équipe opposée aux pénétrantes urbaines et favorable à une reconquête du centre : déviation du trafic routier, création de parkings relais (bientôt 10 000 places).

Pas de paiement, mais des risques de contravention si on pénètre dans la ZTL en voiture, les contrôles sont fréquents, il faut gérer l'accès permanent ou occasionnel.

La création de la ZTL, s'est accompagnée d'un net renforcement des transports publics avec le lancement de 7 lignes de chronobus (large plage horaire, fréquences élevées, itinéraire aménagé mais non toujours réservé).

La ZTL nantaise comprend les axes stratégiques Nord Sud et Est Ouest situés entre deux grandes zones piétonnes, soit environ 100 ha au total. Ce n'est pas une ZTL de surface, comme en Italie ou en Belgique, mais une ZTL d'axes s'appuyant sur des zones piétonnes riveraines. Elle oblige à contourner le centre.

La ZTL et les zones piétonnes de Nantes provoquent un transfert modal progressif car les modes actifs et les transports publics bénéficient de l'espace libéré. Le stationnement vélo s'y multiplie. La fréquentation, y compris pour les loisirs et le tourisme, est importante. Des commerces s'y implantent, y compris des supérettes de quartier.

L'usage de la voiture y devient contraignant pour les visiteurs et résidents (on n'y a pas le droit de stationner durablement, sauf en garage privé ou collectif).

ZTL et zones piétonnes ont contribué à un contrôle de la circulation et des émissions dans l'agglomération : malgré le poids des trafics routiers périurbains, l'agglomération ne se voit pas imposer une ZFE. L'absence de fort relief et la fréquence des vents jouent aussi.



Londres, centre-ville ©Skitterphoto - Pixabay

ZTL et zones piétonnes sont maintenant rentrées dans les usages. Un retour en arrière serait impossible.

Le fait que les interdictions s'imposent à tous, sans critère financier, contribue à leur plébiscite, de même que le retraitement des espaces publics et la qualité des transports publics.

## Le péage urbain

Le péage urbain consiste à délimiter une zone urbaine et à péager l'entrée des voitures (péage cordon) ou la circulation à l'intérieur de la zone (péage de zone). Il a été introduit dans des villes très diverses : à Singapour dès 1975 puis à Londres (FNAUT Infos 129, 131, 137, 185, 256, 268). On peut aussi péager les pénétrantes autoroutières.

Les modalités du péage sont décidées localement (définition de la zone péagée, montant du péage et des amendes, modalités et plages horaires de perception, exemptions).

Introduire le péage urbain suppose évidemment que les aménagements cyclables et les transports publics soient déjà assez développés pour que l'automobiliste dispose d'une alternative crédible.

## Le péage urbain répond à des objectifs complémentaires :

- Péage de congestion : c'est une extension du stationnement payant ; l'espace disponible sur la voirie est un bien rare qui doit être tarifé ;
- Péage environnemental : l'automobiliste paie (une partie de) ses coûts sociaux et environnementaux ;

- Péage de régulation intermodale : diminuer le trafic automobile libère de l'espace pour les autres modes ;

- Péage de financement des transports collectifs : redevance de voirie, son produit peut être préaffecté.

## Le péage urbain rencontre plusieurs types d'oppositions :

- le péage « brime » l'automobiliste (en fait, il économise du carburant et la durée de son trajet est fiabilisée, le trafic étant plus fluide) ;

- le péage pénalise l'économie locale (il facilite au contraire les livraisons et les déplacements domicile-travail et professionnels) ;

- le péage serait un « racket » (l'automobiliste ne fait que payer les coûts liés à son choix de la voiture) ; selon Jean-Jacques Becker, membre du CGEDD, le taux de couverture du coût du trafic urbain par la TICPE est de 12 % (FNAUT Infos 188) ;

- le péage interdirait l'accès à la ville (l'accès reste possible, soit en acquittant le péage, soit en utilisant le vélo ou le transport public) ;

- le péage pénalise les ménages modestes (le péage urbain provoque une chute des nuisances auxquelles les plus démunis sont les plus exposés ; le péage payé par les ménages aisés finance les transports publics, dont les plus modestes, peu motorisés, sont les premiers bénéficiaires).

Quant à l'automobiliste modeste habitant en périurbain, il peut se rabattre sur un parking relais et limiter ainsi son trajet en voiture, puis accéder à la ville en train ou en autocar. Il doit accepter une rupture de charge mais fait des économies.



# La FNAUT propose de combiner zone piétonne, ZTL, péage urbain et ZFE

**On l'a vu, la zone piétonne n'est pas généralisable : elle est limitée au cœur commercial de la ville. Nous comparons ici les ZFE et ZTL.**

## ZFE : des objectifs limités

La pollution de l'air peut aisément franchir les frontières d'une ZFE et se répandre dans toute la ville. Une ZFE incite seulement l'automobiliste à adopter une voiture moins polluante, à la verdir jusqu'à élimination complète du diesel. Plus fondamentalement, elle n'a pas d'objectif de transfert modal ou de pacification de l'espace public, elle maintient l'accès de tous les véhicules à la ville.

Enfin elle ne peut répondre seule à l'enjeu de santé publique, elle doit s'inscrire dans un plan d'action global de mobilité et concerner aussi d'autres secteurs. Une partie de la pollution est repoussée ailleurs, chez les producteurs d'énergie et de matières premières. La ZFE ne va pas au-delà de la démarche PDU.

## ZTL, ZFE : des objectifs distincts

Les deux démarches ne s'excluent pas : à Nantes, on pourrait envisager une ZFE nettement plus large englobant ZTL et zones piétonnes. Pour la pacification des espaces publics, l'avantage est à la ZTL : elle écarte tous les véhicules non essentiels à son fonctionnement. Contrairement à la ZFE, la ZTL permet des avancées dans la promotion des alternatives à la voiture.

Les ZTL (Italie, Nantes) sont bien acceptées par les commerçants des centres-villes, très fréquentés par les piétons, les touristes, les cyclistes et les usagers des transports publics.

Cependant de très grandes ZTL heurteraient frontalement le mode de déplacement dominant. Une extension progressive semble préférable.

Ni la ZFE ni la ZTL n'invalident le péage urbain. Certes plus difficile à faire accepter, il reste une solution de fond, surtout dans les grandes agglomérations : plus de 300 000 habitants dans la loi Grenelle 2 ou plus de 100 000 dans la première version de la LOM (FNAUT Infos 185 et 270). Si l'une d'elles adoptait le péage, il se répandrait sans doute rapidement, comme le tramway...

Selon Guillaume Thibault, directeur international de Keolis : « les villes qui adoptent le péage urbain se donnent un moyen extrêmement fort de déployer une politique cohérente de mobilité ».

Certes le péage urbain a des objectifs limités : il ne vise pas à limiter le trafic automobile à ce qui est indispensable ; son impact sur les nuisances, les accidents, le report modal, le partage de la voirie, la pacification de l'espace public... n'est pas optimisé. On le vérifie à Londres, où la circulation est encore dense, malgré un péage pourtant élevé.

## Combiner les méthodes

Le péage et la ZFE peuvent s'appliquer sur de grandes surfaces et englober une ZTL. Le péage resterait producteur de recettes ; dans une ZTL, où seuls subsistent les trafics essentiels, on ne pourrait percevoir qu'un faible péage, car le nombre de résidents est limité.

Aucune formule n'est universelle et miraculeuse, chacune a ses avantages et ses limites (Milan combine ainsi ZTL et péage urbain). La meilleure est une combinaison des différentes formules :

- zone piétonne centrale, entourée d'une zone « à marguerites » ;
- ZTL (la circulation est limitée aux véhicules indispensables) ;

- péage urbain sur une zone large englobant la ZTL (pour qu'il dégage une ressource significative tout en restant modéré, les automobilistes concernés étant nombreux, ce qui faciliterait son acceptation) ;

- une ZFE se superposerait à la ZTL, le péage étant indexé sur la vignette Crit'Air, cette incitation financière s'ajoutant aux contraintes de la ZFE et de la ZTL ;

- et, bien entendu, développement massif des aménagements cyclables et des transports publics pour garantir une possibilité de report modal.

Des mesures complémentaires restent souhaitables : circulation apaisée à 30 km/h et développement massif de l'autopartage.

Le péage urbain reste très utile. Il a trois atouts : il fait payer légitimement l'automobiliste car son mode de déplacement coûte cher à la collectivité (son rôle pédagogique est important, il envoie un message clair) ; il provoque une forte baisse du trafic automobile, des nuisances et des accidents et facilite donc le partage de la voirie ; enfin il peut contribuer significativement au financement du transport public et des modes actifs, ce qui est fondamental dans la situation actuelle car le report modal, sur le transport public en particulier, implique des investissements énormes, les besoins de mobilité augmentant et les retards d'équipement s'étant accumulés.

On peut sans doute réduire fortement le trafic automobile sans péage, comme à Gand, mais le partage de la voirie est alors plus difficile car la voiture occupe plus d'espace. Et l'expérience (Londres, Stockholm) montre que le péage est rapidement adopté par l'opinion.

**Dominique Romann, Jean Sivardière avec la collaboration de Michel Quidort** ■

# Marches exploratoires Une pratique à développer !

**Le ministère chargé des Transports a publié en novembre 2020 un guide méthodologique sur les marches exploratoires visant à renforcer la lutte contre les violences sexistes dans les transports et l'espace public.**

**Ce guide est le fruit d'un travail collectif auquel la FNAUT a participé.** Il faut rappeler que la FNAUT a déjà réalisé des études sur la question du harcèlement sexiste dans les transports (FNAUT infos 261 et 286) et proposé différentes solutions pour améliorer les conditions de transport des usagères et leur permettre un véritable droit à la mobilité, dont les marches exploratoires.

## Objectifs des marches exploratoires :

- permettre aux femmes de s'exprimer grâce à des diagnostics de terrain sur les difficultés rencontrées au quotidien, au cours de leurs déplacements dans l'espace public et les transports,
- identifier les éléments qui sont à la source de leur sentiment d'insécurité,
- développer la participation directe des femmes et permettre une réappropriation de l'espace public,
- sensibiliser les décideurs et la population,
- améliorer la qualité du service du transport.

Les marches exploratoires reposant sur l'expertise des femmes permettent de prendre en compte les caractéristiques des transports et de considérer ses usages, sous l'angle du genre. Les femmes ont en effet une mobilité spécifique du fait de leurs conditions de vie et de travail ainsi que de leur exposition au risque de harcèlement.

L'expérience montre que leurs propositions, loin de ne concerner qu'elles-mêmes, sont de nature à bénéficier à toutes les catégories de la population.

Si ces marches ont été réalisées au départ par des groupes de femmes, elles peuvent être étendues à tous les usagers, pour repérer collectivement les obstacles et proposer des améliorations. Les collectivités ou les opérateurs qui ont lancé cette démarche ont formé selon le contexte local, des groupes mixtes ou exclusivement féminins.

## Infrastructures des réseaux et pôles d'échanges multimodaux

Comme le rappellent les études de la FNAUT, les infrastructures du réseau de transports en commun (quais, couloirs d'accès, souterrains, halls de gare...), les zones aux alentours et les accès piétonniers arrivent en tête de la liste des lieux où les usagères connaissent des situations de harcèlement.

Il est tout à fait possible d'améliorer ces espaces souvent anxiogènes par la mise en place d'une signalétique bien visible, des éclairages appropriés, un entretien régulier, l'installation de dispositifs de secours ainsi que par une meilleure organisation des lieux au service des usagers (conception des cheminements et des abris, accessibilité et confort du déplacement, renforcement de la présence humaine...).

Une meilleure attention portée en particulier aux aménagements des pôles d'échanges multimodaux (PEM) faciliterait et sécuriserait les déplacements. Elle encouragerait les usagers à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et donc à privilégier les transports collectifs.

## Rôle des associations

La FNAUT pour qui le report modal est un objectif incontournable de toute politique écologique des transports encourage l'organisation des marches exploratoires qui peuvent contribuer à l'amélioration de la qualité du transport public.

Le guide publié par le Ministère chargé des Transports est un outil utile et pratique dont les associations peuvent s'emparer pour lancer des initiatives au niveau local. Les marches qui ont déjà été organisées en partenariat avec les collectivités et les opérateurs, ont mis en évidence le rôle indispensable des associations sur le terrain, pour une meilleure collaboration avec les institutions et un vrai suivi des préconisations dégagées par ces marches.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire et la LOM ont institué des comités de suivi des dessertes et des comités de partenaires dans lesquels les associations d'usagers sont représentées (FNAUT infos 287). Les questions relatives au harcèlement sexiste devront être mises à l'ordre du jour et des propositions précises formulées pour améliorer la sensibilisation et la prévention. Ces différentes instances devront promouvoir la mise en place du dispositif de marche exploratoire et la prise en compte des résultats.

Le guide « marches exploratoires » ainsi que l'actualisation du guide « arrêt à la demande » sont disponibles sur le site du ministère chargé des Transports ainsi qu'une nouvelle vidéo de présentation du dispositif de la descente à la demande.

<https://tinyurl.com/y352q6yp>

**Christiane Dupart** ■

# La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

Gare de Perpignan ©Cayambe - Wikipedia

Dès sa nomination, le Premier ministre a déploré que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) soit reportée à une échéance lointaine. Ce projet n'est pas abandonné : le plan de relance l'a ignoré mais une consultation publique a été ouverte le 2-11- 2020 (<http://lalignenouvelle.com>).

Le projet, porté par SNCF Réseau, était attendu par la FNAUT (FNAUT Infos 277) : le réseau des lignes nouvelles est encore incomplet, les liaisons internationales voyageurs et fret doivent être privilégiées, seuls les grands projets ferroviaires pouvant provoquer des reports modaux massifs à longue distance.

## Le projet LNMP

Il consiste à construire 150 km de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan et 30 km de raccordements aux lignes classiques. Il s'agit de répondre à une demande croissante de mobilité régionale, nationale et internationale (fret et voyageurs) et à la congestion de la ligne littorale d'Occitanie, de permettre le report sur le rail du trafic de fret en provenance d'Espagne et d'assurer la continuité de la grande vitesse Espagne-Italie. Le projet LNMP est en effet situé sur le corridor européen Méditerranée du Réseau Trans-européen de Transport (RTE-T), comme la liaison Lyon-Turin : il prolonge la LGV Barcelone-Perpignan.

Le gain de temps du TGV serait de 24 minutes sur le trajet Montpellier-Narbonne et 39 minutes sur le trajet Montpellier-Perpignan. La SNCF prévoit 1 million de voyageurs TGV nouveaux par an.

## La phase 1 : Montpellier-Béziers

La phase 1, seul objet de la consultation, concerne l'itinéraire de 52 km Montpellier-Béziers et 7 km de raccordements. Elle est bien conçue.

- Le tracé évite les zones lagunaires et maritimes traversées par la ligne classique avec ses risques de submersion et d'érosion.

- La ligne classique sera déchargée de certains TGV et des trains de fret qui seront reportés sur la ligne nouvelle.

- Les déplacements quotidiens gagneront en régularité et en vitesse. Une alternative crédible sera offerte à la voiture, avec un service régional à haute fréquence pouvant atteindre un cadencement au quart d'heure sur la section Montpellier-Lunel, la plus circulée aujourd'hui. Certains TGV seront accélérés de 17 minutes entre Perpignan (ou Toulouse) et Montpellier.

- La ligne sera mixte. Il n'y aura pas de gare nouvelle sur la ligne.

Tout en approuvant la phase 1 (FNAUT Infos 277), la FNAUT s'étonne que 7 années d'études préparatoires soient nécessaires entre la déclaration d'utilité publique prévue en 2023 et le début des travaux prévu « à l'horizon 2030 », alors que de nombreuses études ont déjà été menées par SNCF Réseau.

## La phase 2 : Béziers-Perpignan

La FNAUT demande en revanche que la phase 2 du projet, une LGV Béziers-Perpignan (98 km), soit réexaminée rapidement sur deux points fondamentaux : la non-mixité de la ligne ; l'implantation prévue de deux gares nouvelles, à Béziers et Narbonne.

Le projet actuel date de 2009, il est incompatible avec les ambitions renforcées de la France et de l'Union européenne en matière de développement du fret ferroviaire et d'action contre le changement climatique. La non-mixité de la phase 2 détruit en effet la cohérence d'un axe fret performant Espagne-Italie. Très coûteux, le projet sera inefficace.

## La non-mixité : une grave erreur

- La ligne littorale existante, de capacité limitée, n'offrira qu'une possibilité restreinte, et non massive, de report sur le rail de l'énorme trafic de camions observé sur l'A9 en provenance d'Espagne.

- SNCF Réseau ne prévoit qu'une augmentation modeste, de 10 à 15 %, du volume du fret ferroviaire après l'ouverture de la ligne nouvelle, à comparer au report modal, de l'ordre de 50 %, attendu de la liaison Lyon-Turin. En Suisse, le nombre de camions en transit sur l'axe nord-sud est passé de 1 300 000 à moins de 1 million (l'objectif étant de 600 000).

- Continuer à écouler un important trafic de fret sur la ligne classique relève d'une approche à court terme : cette ligne est fragilisée, de plus en plus affectée par les intempéries et les inondations liées au réchauffement climatique (FNAUT Infos 282).

- Le trafic de fret doit pouvoir se reporter sur une ligne nouvelle mixte car les chargeurs ont besoin à la fois de fiabilité et de vitesse (la vitesse des trains de fret serait plus élevée sur une ligne nouvelle mixte).

- On ne comprend pas pourquoi la phase 1 de LNMP est mixte alors que la phase 2 ne l'est pas. La mixité doit être homogène sur l'axe Barcelone-Milan, de Barcelone à Nîmes puis sur la ligne reliant Lyon au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin, de telle sorte qu'une exploitation souple soit possible en jouant sur un doublet de lignes, classique et nouvelle.

## Un compromis est indispensable

- La phase 2 Narbonne-Perpignan est conçue pour des TGV circulant à 320 km/h. La réalisation d'une ligne acceptant des trains de fret coûte plus cher, les rampes étant plus faibles (10 % contre 35 %). Une solution intermédiaire doit être étudiée (TGV à 220-250 km/h ;

fret à 120-160 km/h), permettant des rayons de courbes plus réduits, donc un coût réduit, et une augmentation du débit de la ligne, l'écart de vitesse entre TGV et fret étant plus faible.

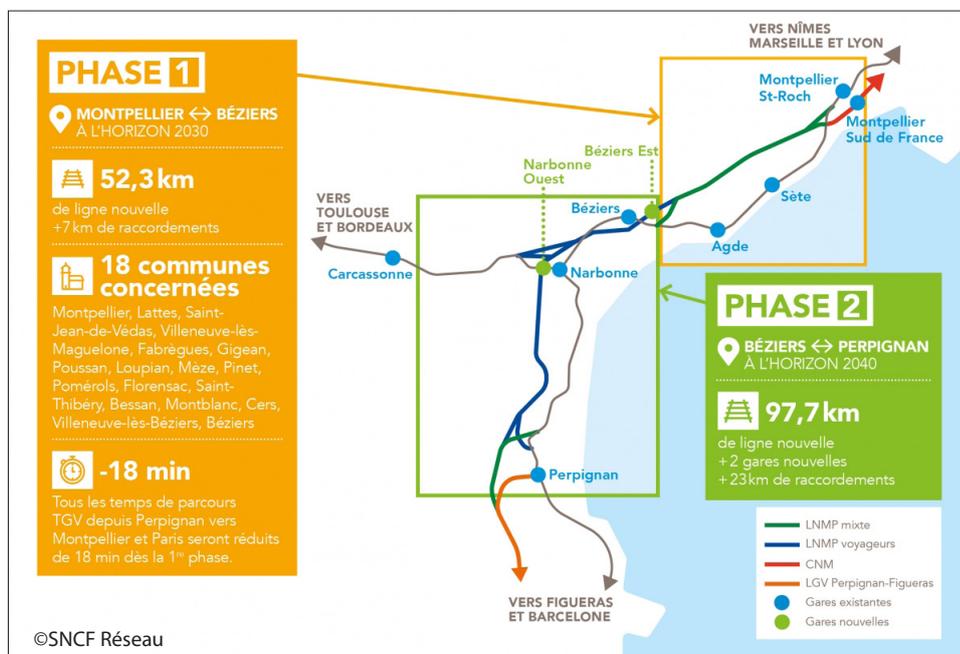
- Le « temps perdu » par les TGV circulant sur une ligne mixte serait faible, de l'ordre de quelques minutes, négligeable par rapport à la durée d'un trajet Paris-Perpignan.

### Les gares nouvelles

- Les gares nouvelles doivent être abandonnées. Elles n'apporteront rien au développement local. N'étant pas desservies par les transports publics locaux, elles ne feraient que compliquer les correspondances avec le TGV. Certains TGV devant les desservir, la desserte des gares centrales de Béziers et Narbonne serait affaiblie. Ces gares centrales peuvent être très bien desservies : il n'y a aucune gare nouvelle sur la LGV Tours-Bordeaux.

- Les gares nouvelles ne reposent que sur des simulations de parc à thème (Béziers) ou de contacts soi-disant facilités avec le réseau routier (Narbonne) ; la gare du Futuroscope, près de Poitiers, dédiée à un parc de loisirs, est médiocrement utilisée. La gare nouvelle de Narbonne exigerait même un rebroussement des trains Montpellier-Toulouse !

- Une déqualification des quartiers gares lorsqu'une gare nouvelle est implantée en périphérie a été observée. Il n'est pas souhaitable d'accroître cette tendance alors que l'État apporte son soutien à la revivification des quartiers centraux.



- Les gares nouvelles détruiraient massivement des espaces agricoles de qualité... au moment où le gouvernement veut lutter contre l'artificialisation des terres.

- Enfin ces gares auraient un coût important : coût de construction (y compris les travaux de voirie : raccordements routiers et parkings, à la charge des autorités régionales ou locales) et coûts annuels d'exploitation (à la charge de SNCF Mobilités). L'absence de connexion entre les trains de grandes lignes et les transports collectifs de proximité entraînerait des pertes de trafic et de recettes importantes.

La présidente du Conseil régional d'Occitanie, le maire de Béziers et d'autres maires ont exprimé leur opposition aux gares nouvelles.

En conclusion, la phase 2 doit être revue et basée sur une mixité de bout

en bout : le projet LNMP n'a d'intérêt que s'il provoque un report significatif du trafic routier sur le rail : sa mixité intégrale est donc indispensable. Les gares nouvelles ne feraient que compliquer les correspondances entre TGV et transports locaux.

Une ligne mixte serait certes plus coûteuse qu'une LGV (elle nécessiterait un tunnel d'une dizaine de km sous les collines des Corbières, des courbes de rayon plus élevé, des rampes plus faibles). Mais l'abandon des deux gares nouvelles dégagerait de sérieuses économies.

Au total, le surcoût, important, de la mixité pourrait être de l'ordre du milliard d'euros : mais il permettrait un report efficace du trafic de camions sur le rail, ce qui est l'enjeu essentiel du projet LNMP.

Jean Lenoir, Jean Sivardière,  
Jean-François Troin, Christian Perrot  
et Louis Grandjacquet ■

### Rassemblement pour la réouverture de la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) et Saint-Etienne (Loire)



Usagers et élus de l'Auvergne et de Rhône-Alpes ont manifesté le dimanche 31 janvier à Boën (Loire) pour exiger la réouverture de la ligne de train Clermont-Ferrand - Saint-Etienne. En effet la ligne est coupée sur 48 km entre Thiers et Boën et la liaison se fait par car.

Mauvaises correspondances et temps de trajet entraînent une baisse de la fréquentation et les usagers redoutent la fermeture définitive de la ligne. Le rétablissement de cette voie ferrée est pourtant une nécessité pour relier les deux métropoles que sont Clermont-Ferrand et Saint-Etienne.

La FNAUT AURA soutient le collectif de défense de la ligne. L'association des usagers des transports d'Auvergne (AUTA-FNAUT), qui se bat depuis des années contre la fermeture des liaisons ferroviaires régionales, a pris la parole lors de cette manifestation.

# Les modèles économiques des chemins de fer mis à mal par la Covid

©Pasja1000 - Pixabay

**La crise sanitaire qui dure depuis un an a profondément affecté le paysage économique de l'ensemble des pays. Les chemins de fer n'échappent pas à cette lame de fond qui bouleverse toutes les prévisions et remet en cause les évolutions récentes vers un marché ouvert et fluide destiné à armer le train dans un environnement concurrentiel intermodal de plus en plus vif.**

## Grande Bretagne : de la franchise à la délégation de service public

Le gouvernement britannique a très vite pris la mesure du phénomène et, dès le 23 mars 2020, a décidé de transformer le système de franchises et les contrats « à coût net » des exploitants en « mandat de gestion » avec reprise par le ministère des Transports des risques industriel (sur les coûts) et commercial (sur les recettes). Il ne s'est pas agi d'une renationalisation, puisque les opérateurs privés demeurent, mais d'un dispositif, tout d'abord annoncé pour 6 mois, permettant de sauvegarder les services ferroviaires.

Le bouleversement du paysage contractuel par la pandémie a incité le gouvernement à adopter dans un second temps, le 21 septembre, une réforme de fond mettant fin aux franchises telles que pratiquées depuis 1996. Le système de transition mis en place prévoit une rémunération des compagnies privées égale à 1,5 % des coûts d'exploitation avant le surgissement de la pandémie. Le cadre institutionnel prévu devrait ressembler à terme à la délégation de service public « à la française » avec une reprise en main par l'autorité organisatrice, le ministère des Transports, pour dynamiser et coordonner la politique ferroviaire du pays.

Signe positif envoyé par le gouvernement britannique : la volonté de rouvrir certaines lignes ferroviaires, pour certaines fermées depuis les années 50 et 60 (voir écho dans ce FNAUT Infos).

## Autriche : investissements massifs dans l'infrastructure ferroviaire

Première mesure dès le printemps : afin d'assurer la continuité du service, le gouvernement a modifié le régime en open access des deux exploitants ÖBB et Westbahn en concurrence sur l'axe

principal Vienne-Salzburg en compensant leurs pertes dues à la fuite de la clientèle. Autre mesure conjoncturelle : depuis le 8 octobre 2020, les services commerciaux non subventionnés (open access) sont dispensés des péages d'accès à l'infrastructure. D'une durée indéterminée, cette disposition s'applique à tous les opérateurs, ÖBB et son concurrent Westbahn principalement, ainsi qu'au transport de fret.

A ce propos, la question des péages d'accès à l'infrastructure risque de se poser aux autres Etats membres de l'Union européenne : à la fois pour relancer le trafic au terme de la pandémie, et plus largement comme élément-clé d'une stratégie ferroviaire destinée à atteindre les objectifs du Pacte Vert en attirant au chemin de fer de nouveaux voyageurs et une part substantielle du trafic de fret routier.

Pour revenir en Autriche, le plan d'investissements de 17,5 milliards d'euros décidé en octobre 2020 constitue la mesure la plus impressionnante de relance décidé par Vienne. Prévue pour les années 2021-2026, cette somme bénéficiera surtout aux transports ferroviaires régionaux et suburbains. Au-delà, l'électrification de toutes les lignes nationales devrait être achevée en 2035.

## Allemagne : soutien massif à la DB

Devant les pertes de la Deutsche Bahn (DB) causées par la pandémie, de 11 à 13,5 milliards d'euros, le gouvernement a décidé de recapitaliser l'entreprise à hauteur de 8,4 milliards. L'objectif est de lui permettre de pouvoir emprunter sur les marchés financiers pour poursuivre son développement. La dette de la DB a été déplafonnée pour aller au-delà des 25 milliards. S'ajoute à cette mesure un fonds spécial de 2,5 milliards débloqué pour compenser les pertes des chemins de fer

régionaux dues à la Covid.

Parallèlement à cette première initiative du gouvernement fédéral, un plan ambitieux de relance d'un réseau TEE de trains à grande vitesse de jour et relations de nuit transfrontalières de huit puis treize lignes, a été lancé le 21 septembre par le ministre allemand des Transports, avec une mise en place dès 2025, complété par une plateforme informatique de réservation commune. Piloté par la DB, le projet s'est augmenté début décembre d'une annonce de création d'un réseau transeuropéen de trains de nuit, dont l'opérateur principal serait la compagnie autrichienne ÖBB, les autres entreprises ferroviaires partenaires se cantonnant à la commercialisation et à la vente des billets.

**Michel Quidort** ■

## Eurostar entre Brexit et Covid 19

Depuis le début de la pandémie, Eurostar a perdu 95% de sa clientèle et le service s'est réduit à un aller-retour quotidien entre Paris et Londres et un autre sur la relation Londres-Bruxelles-Amsterdam. Au-delà de cette situation très préoccupante pour l'avenir de l'entreprise, le Brexit a ajouté, depuis le 1er janvier 2021, des complications pour les voyageurs eux-mêmes. Les contrôles douaniers ralentissent les flux d'accès aux salles d'embarquement et les voyageurs sont désormais invités à se présenter en gare 75 minutes avant l'heure de départ de leur train, et non plus 45. Avec comme conséquence le risque que l'avion redevienne compétitif au détriment d'Eurostar, crise sanitaire ou pas... Pour les Britanniques, il faut aussi ajouter à ces tracasseries les temps de vérification des passeports et leur timbrage réglementaire. Encore ce temps d'attente est-il un minimum qui pourra s'allonger, lorsque le trafic reprendra, avec des rames qui, lorsqu'elles sont complètes, peuvent emporter 900 voyageurs.



## Avancée législative pour une ligne à grande vitesse Paris-Berlin

**La nouvelle est presque passée inaperçue : le 11 décembre 2020 a été publiée la résolution conjointe de l'Assemblée parlementaire franco-allemande, émanation du Bundestag et de l'Assemblée Nationale, pour que soit réalisée une ligne ferroviaire entre Paris et Berlin.**

La résolution reconnaît la nécessité de renforcer les relations transfrontalières et d'interconnecter les réseaux, et souhaite la création d'une LGV entre les deux capitales en insistant sur son influence sur les implantations économiques et touristiques et sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Avec un temps de trajet d'environ quatre heures, l'offre s'imposerait

comme une solution de substitution à l'avion et à la voiture. La résolution évoque aussi la relance des trains de nuit pour compléter le dispositif de transformation sociale et écologique de l'économie.

Un commentaire pour terminer. Le réseau des TEE (Trans-Europe-Express), lancé en 1957 a été le fruit d'une initiative commune des grandes entreprises ferroviaires française, néerlandaise, luxembourgeoise, suisse, allemande, italienne, autrichienne, espagnole et belge. Au cours des années 80, les EuroCity et les InterCity ont pris le relais, bientôt supplantés par les trains à grande vitesse, ces derniers se recentrant plutôt sur les lignes nationales. Aujourd'hui, gouvernements et institutions nationales et européennes sont à la manœuvre et, si l'on peut dire, les entreprises ferroviaires « regardent passer les trains ». Le gouvernement allemand tord (un peu) le bras de la DB

pour qu'elle prenne l'initiative d'un réseau « TEE 2.0 ». C'est la Commission européenne et le Parlement européen qui s'engagent pour susciter le retour des trains de nuit. Les gouvernements français, allemand, néerlandais et belge signent un accord pour développer un réseau ferroviaire transeuropéen. Et maintenant, les parlements allemand et français s'engagent pour une ligne rapide Paris-Berlin...

L'initiative entrepreneuriale se réduit aujourd'hui aux chemins de fer autrichiens ÖBB, qui construisent pas à pas un réseau européen de trains de nuit NightJet, auquel se raccrochent SNCF, DB et CFF, dont le rôle se cantonnera à commercialiser les billets ; ou encore à quelques entreprises privées suédoise, tchèque, allemande ou italienne, qui occupent aussi le marché renaissant des trains de nuit sur quelques niches. A ces exceptions - très limitées - l'initiative n'est plus entrepreneuriale, mais politique. La volonté semble être là, mais les délais de procédure et de réalisation risquent d'être longs. Les Européens sauront-ils attendre les trains ?

**Michel Quidort** ■

### Angela Merkel s'engage pour le train

Dans une interview parue en janvier 2021 dans le magazine « Mobil » de la DB, la chancelière allemande a déclaré : « C'est seulement avec le train que nous atteindrons nos objectifs climatiques ». Une parole bienvenue en ces temps de doutes sur la mobilité. La phrase est importante, car elle se réfère clairement aux objectifs du « Pacte Vert » européen, qui prévoit une Union européenne neutre en carbone en 2050. La « Stratégie pour une mobilité durable et intelligente » publiée par la Commission européenne précise les actions à entreprendre dès maintenant dans le domaine des déplacements et prévoit, d'ici 2030, de doubler le trafic des trains à grande vitesse et du fret ferroviaire. Il y a loin de la coupe aux lèvres d'après les résultats de l'enquête RMMS menée périodiquement par la Commission européenne : pour l'année 2018 (donc avant Covid), la part modale de marché du chemin de fer était dans l'Union de 7,8 % pour les voyageurs et de 18,7 % pour le fret. Alors que le rail ne produit que 0,4 % des gaz à effet de serre et de CO<sub>2</sub> et ne représente que 2 % de la consommation d'énergie.

### Grande Bretagne : 893 millions d'euros pour rouvrir deux lignes ferroviaires

Le Gouvernement britannique a débloqué un crédit de 893 millions d'euros (794 millions £) pour rouvrir deux lignes fermées il y a cinquante ans, avec l'objectif de remailler le réseau ferré dans le nord et le sud du pays. 1 500 emplois seraient créés à cette occasion. Les deux lignes Est-Ouest rétabliront l'axe ferroviaire Oxford-Cambridge et la liaison entre Newcastle-upon-Tyne et Ashlington dans le Northumberland. Ces réouvertures font partie du programme gouvernemental de relance de l'économie « post pandémie » qui suscite les investissements dans les connections ferroviaires orientées vers la desserte de nouvelles zones d'habitat et la création d'emplois. La mise en service des lignes est prévue en 2025. Le gouvernement conservateur a décidé récemment de rouvrir des lignes qui avaient été fermées dans les années 60 et 70, années noires pour le chemin de fer britannique. Ces premières décisions concrétisent la politique de réhabilitation du chemin de fer et la prise de pouvoir du politique sur le développement des infrastructures ferroviaires.

# Où en sont les dessertes ferroviaires normandes ?

Au 1er janvier 2020, la Région Normandie a pris la gouvernance des ex-lignes Intercités (Paris-Le Havre, Paris-Cherbourg, Paris-Granville, Paris-Serquigny et Caen-Tours).

En contrepartie, l'État finance 40 trains, Omneo Premium Bombardier (720 millions, en cours de livraison), seul matériel disponible avec une capacité de 900 places dans la longueur contrainte des quais de Paris-Saint-Lazare et de Rouen-RD. Afin de moderniser et d'unifier le matériel, 27 rames Regio 2N remplaceront 16 TER cédés à la Région Grand-Est et des matériels en fin de vie (2023-2024). La maintenance sera assurée principalement en Normandie (Sotteville, Le Havre, Caen, Cherbourg) dans de nouveaux ateliers financés par la région.

La région a signé une convention avec la SNCF pour 10 ans (169 millions d'euros correspondant à 136 millions pour les ex-TER et environ 33 millions d'euros pour les ex Intercités). La clause de revoiture, au bout de 3 ans, prévoit que 15 % des trains-km pourraient éventuellement être ouverts à la concurrence.

## Une offre contrastée

L'offre est augmentée de 20 %, essentiellement sur Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Les trains Paris-Granville retrouvent enfin un accès direct à la gare principale Montparnasse. Sur le reste du réseau, le cadencement reste très incomplet, et même dégradé sur le périurbain rouennais depuis le SA 2020, et les correspondances ne sont pas toujours optimisées. Jusqu'en 2024, les travaux d'EOLE entre Paris et Mantes imposent des détections horaires pénalisantes.

La recherche d'économies a conduit la région à supprimer des arrêts peu fréquentés (dont la desserte était squelettique !) et à fermer des guichets, contribuant ainsi à éloigner les usagers.

## Un vrai réseau régional à créer

Pour le TER, les données de fréquentation et les recettes directes sont orientées à la baisse depuis plusieurs années, y compris pour les abonnements. Pour les occasionnels, il est difficile de mesurer l'impact de la tarification régionale Tempo mise en

place au 01/01/2018 (4 € tous les 25 km). Depuis juin 2020, un abonnement multimodal « Connexités » est commercialisé par le syndicat mixte Atoumod sur une partie du territoire régional.

Le réseau régional « Nomad » est en fait un patchwork « Nomad train » et « Nomad cars » subdivisé en Nomad cars 14, 27, 50, 61, 76... la création d'un vrai réseau multimodal avec une commercialisation intégrée reste un objectif à atteindre !

## Une régularité insuffisante

La régularité des trains normands sur les radiales vers Paris reste très médiocre à cause de la saturation des sections franciliennes. La vétusté des installations est aussi une cause fréquente de pannes (voies, signalisation, PN, caténaies...). La gare Saint-Lazare est saturée et les aménagements obsolètes entraînent des cisaillements qui génèrent des conflits de circulation. Quels que soient les besoins identifiés, il est impossible d'ajouter un train normand en heure de pointe (6 sillons par heure entre Paris et Mantes).

## En attente de la Ligne Nouvelle

Le calendrier de la construction de la section prioritaire Paris-Mantes du projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'est toujours pas officiellement arrêté... ni son financement acté ! Les Normands doivent encore patienter au moins jusqu'à l'horizon 2030 et craignent de nouvelles dégradations de l'offre dès la mise en service de la branche ouest du RER E...

Pour la desserte ferroviaire du port du Havre, l'itinéraire via Serqueux-Gisors sera mis en service courant 2021 après rénovation complète et électrification.

Les associations d'usagers, dont la FNAUT Normandie, sont régulièrement consultées par la région et la SNCF, mais parfois insuffisamment en amont des orientations choisies.

Daniel Grébouval

Président de la FNAUT Normandie ■

Beauvais - Le Tréport,  
Etaples - Saint-Pol :  
des horaires inadaptés

**La Région Hauts-de-France, souvent poussée par la mobilisation des habitants et des élus, s'emploie à sauver des lignes condamnées par SNCF Réseau et c'est tant mieux. Malheureusement les usagers déchantent lors des réouvertures, en raison des horaires désastreux des services proposés, souvent moins bons qu'il y a 10 ans !**

La liaison **Beauvais - Le Tréport** a été réouverte début Août 2020 après plusieurs mois de reports successifs... improvisés (!). La nouvelle grille horaire montre des trains lambins, des correspondances imposées à Beauvais améliorables (voire inexistantes), l'inadaptation aux horaires des jeunes, et surtout l'impossibilité de correspondances à Abancourt pour Amiens ou Rouen, les deux préfectures des territoires concernés !

Après plus de 3 ans d'autocars avec des correspondances kafkaïennes à Saint-Pol qui ont fait fondre la fréquentation malgré un tarif à 1 euro, la réouverture d'**Etaples - Saint-Pol** mi-2021 prévoit de proposer des nouveaux horaires totalement inadaptés (selon les ébauches de l'été 2020), avec une fréquence bien moindre qu'avant la fermeture (deux sens confondus 13 trains au lieu de 17) ! Ainsi le dernier train de retour d'Arras vers Etaples serait prévu bien trop tôt à 17h44, et resterait en stationnement 45 mn à Saint-Pol. En 2012 il y avait pour revenir le soir 4 trains cadencés à l'heure de 16h19 à 19h19... les voyageurs qui le peuvent continueront à prendre leur voiture, notamment les domicile-travail qui ne prendront pas le train le matin, faute de pouvoir revenir le soir...

Où est la reconquête des voyageurs ? Des horaires aussi indigents confinent au sabotage, et ne sont malheureusement pas des cas isolés... La FNAUT Hauts-de-France continuera d'agir pour obtenir des horaires plus adaptés.

Gilles Laurent ■

# Boom... Quand le vélo fait boom...

©AndrzejRembowski - Pixabay

**Un mois de grèves des transports suivi de plusieurs semaines de confinements variables ont, à la fois, réduit les déplacements et dopé l'usage du vélo, au point que de nombreux vélocistes étaient en rupture de stocks et ne savaient plus faire face aux demandes de remises en état générées par le « coup de pouce vélo » ! Cette opération est prolongée jusqu'au 31 mars 2021 et a déjà permis plus d'un million de réparations.**

## 2020 : année charnière du vélo ?

Comme le montre l'enquête de « Vélos et Territoires », dans les semaines non confinées l'usage du vélo a crû en 2020 par rapport à 2019 de + 31 % en urbain, + 14 % en périurbain, + 15 % en rural. Cette envolée, aidée sans doute aussi par le développement du vélo électrique, concerne bien tout le territoire et pas seulement les centres ville.

640 kilomètres de pistes cyclables provisoires ont vu le jour à la faveur du « vélo devenu geste barrière ». Les nouveaux aménagements incitent à utiliser davantage son vélo ou à se remettre en selle : nous entrons dans un cercle vertueux. On peut penser qu'une grande majorité de ces « coronapistes » seront pérennisées, mais malheureusement quelques communes ont cédé à la pression automobile pour revenir au « monde d'avant ».

## Complémentarité vélo et transport collectif

Qui dit vélo dit aussi multimodalité car, si le vélo ne peut pas tout faire, la complémentarité du vélo et du transport public peut souvent remplacer la voiture individuelle. Dans ce domaine la France est très en retard mais une éclaircie est enfin en vue, avec un décret du 19 janvier 2021 (suite à la Loi d'Orientation des Mobilités), qui prévoit un minimum de huit emplacements vélos dans les trains, contre quatre décidés par l'UE. Le collectif « Mon vélo dans le train », dont sont notamment membres la FNAUT, la FUB et Cyclotranseurope, salue cette avancée qui améliorera considérablement les déplacements des cyclistes en train (notamment à grande vitesse) avec leur vélo.

## Obligation de 8 emplacements vélo par train. Oui mais...

Le diable se cache dans les détails, et, derrière ce beau titre faisant la une des journaux, on découvre que divers motifs permettent aux autorités organisatrices et aux exploitants de s'exonérer de cette obligation :

- impossibilité technique « avérée »,
- menaces supposées sur la viabilité économique,
- flou dans la définition train/rame, train interne à une même unité urbaine (ce qui pourrait exclure de fait tous les trains de banlieue...),
- certains services internationaux « dès lors que leur objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents » (!),
- limitation à 4 places sur les trains courts, etc.

De plus les emplacements vélos « peuvent être modulables pour permettre d'autres usages lorsqu'ils ne sont pas occupés par des vélos », ce qui ne garantit en rien leur disponibilité. En outre l'existence d'emplacements vélo n'empêche pas

l'exploitant d'en interdire l'accès : en cas d'affluence « constatée ou prévisible », ou pour motifs de sécurité, ou si les emplacements prévus sont déjà pris... Cerise sur le gâteau, « l'exploitant peut fixer des conditions de dimension et de poids aux vélos autorisés à bord », ce qui lui laisse toute latitude pour restreindre le service et exclure tandems, remorques, vélos un peu trop lourds, etc.

## Des restrictions à lever

Le texte se limite d'ailleurs aux trains neufs ou rénovés non encore commandés (résultats sur le terrain vers 2030 donc...). Il est indispensable que les exploitants, et au premier chef la SNCF, s'engagent à créer dès maintenant des places vélos dans tous les trains en service et en cours de commande ou de rénovation, y compris les TGV. Heureusement, le 20 janvier 2021, la SNCF a annoncé qu'elle proposera au minimum 6 emplacements vélo dans les TGV-M (100 rames à partir de 2024) et qu'elle envisage d'aller jusqu'à 8 places vélos. Le collectif salue cet engagement qui va au delà du décret.

Reste à savoir si ces 8 emplacements ne sont pas déjà trop peu, vu l'avance prise par les pays d'Europe du Nord, la demande actuelle perceptible sur de nombreux trains et le boom annoncé du vélo...

Gilles Laurent ■



©Gilles Laurent

Gare du Nord à la descente du TGV : la galère du remontage des vélos devrait un jour n'être qu'un mauvais souvenir...



©TheOtherKev - Pixabay

## Mobilité des femmes et Covid

**Le droit des femmes à la mobilité s'est encore vu ébranlé avec la situation sanitaire en cours. En effet, les situations à risques recensées jusqu'à présent sont soit plus nombreuses, soit plus alarmantes.**

Plusieurs facteurs sont responsables de cette situation :

- la désertification des transports sur le dernier kilomètre et en période creuse,
- le port du masque,
- le couvre-feu à 18h.

Lorsqu'une usagère se retrouve isolée avec très peu de voyageurs aux alentours, la situation peut vite prendre une tournure dramatique, avec des regards insistants et des sollicitations insupportables. Ces situations peuvent perdurer hors du transport, surtout en soirée, les femmes se faisant poursuivre dans les rues désertes en raison du couvre-feu. Le port du masque peut

également entraîner un malaise par la dissimulation de la moitié du visage même s'il peut avoir l'effet inverse pour des usagères qui se sentent davantage « protégées ».

Aujourd'hui les femmes ayant subi ou été témoin de harcèlement, développent des stratégies de contournement. Elles évitent certaines heures et certaines lignes ou stations et quand elles le peuvent, privilégient le télétravail.

Quelques collectivités et opérateurs ont pris des mesures telles que la présence d'un personnel mieux formé, davantage de vidéo-protection ou encore l'arrêt à la demande en soirée, sur des réseaux urbains.

Mais il faut faire encore plus et partout. La mobilisation des associations d'usagers est nécessaire pour que des actions de prévention et de sensibilisation soient développées sur tout le territoire.

**Florent Manrique, FNAUT Grand Est** ■

## Décès de Jacques Michaux

**Jacques Michaux a été président régional de la FNAUT Pays de Loire de 1996 à 2014.**

Son engagement pour la promotion, le développement et la modernisation des transports collectifs commence au début des années 70 à Nantes pour le tramway, puis s'étend en 1975 lors des schémas régionaux, en faveur du maintien des services ferroviaires menacés. Les lignes Nantes - Cholet, La Roche - Saumur, Nantes - Châteaubriant, Nantes - Pornic deviendront des combats de plusieurs décennies.

Le terme de « **Virgule de Sablé** » lui appartient. Cette section permet des liaisons Angers-Rennes, Nantes-Laval, Vitré-Ancenis (entre les branches TGV Bretagne/Pays de Loire).



©Macayfan - Pixabay

## Le livre noir de la SNCF Galère normande à Noël

Habitant Louviers, V. souhaite raccompagner son fils à Paris après les vacances de Noël, d'où il doit rejoindre Toulouse. Ils partent donc ensemble pour la gare de Val-de-Reuil acheter leurs billets. C'est là que tout commence : erreurs successives du vendeur, annulation difficile, manipulations laborieuses, carte bancaire bloquée, mauvais horaire indiqué sur le billet... Tant et si bien que le train pour Paris est raté, et avec lui la correspondance pour Toulouse.

Les deux voyageurs se rabattent donc sur le train suivant pour Paris Saint-Lazare. Après avoir accompagné son fils à la gare Montparnasse, V. revient à Saint-Lazare où elle apprend, à cette heure tardive, qu'il n'y a plus de train pour Val-de-Reuil. Il ne lui reste qu'un Paris-Cherbourg avec arrêt à Evreux, où quelqu'un peut venir la chercher.

Le train pour Cherbourg démarre, passe la banlieue, Mantes, et à l'approche d'Evreux les voyageurs se lèvent pour se préparer à descendre. Mais surprise, le train passe Evreux à pleine vitesse ! Panique à bord et annonce du contrôleur : « Le conducteur a oublié l'arrêt à Evreux ». Les oubliés se font connaître et sont invités à descendre à Lisieux, les gares de Serquigny et de Bernay étant fermées à cette heure.

Arrivés à Lisieux, on embarque dans un autocar affrété pour l'occasion pour rejoindre Evreux, qu'on atteint à 1h15 du matin, dans une ville en plein couvre-feu... où la prestation de la SNCF s'arrête là, sans compensation, prise en charge ou dédommagement, puisqu'elle ne s'est engagée qu'à raccompagner les voyageurs malheureux à la gare « oubliée », où

un membre de sa famille vient, enfin, récupérer V.

On ne connaît toujours pas la raison pour laquelle le conducteur du train a « zappé » Evreux... Question suivie par l'Union des usagers du Paris-Caen-Cherbourg, ligne qui n'en est pas à son premier dysfonctionnement.

**Michel Quidort**

**D'après France 3 Normandie** ■

### FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart  
 Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)  
 CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°288 - ISSN : 0983-172 X  
 Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
 Avenue de la Plage - 86240 Ligugé  
**Abonnement papier 1 an (10 numéros)** : Individuels : 19 €  
 Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
 Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre  
 Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :  
 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
 tél. : 01 43 35 02 83  
 e-mail : contact@fnaut.fr  
 Internet : https://www.fnaut.fr