Fnaut INFOS
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021
290
juillet-août 2021
édition nationale

Grands projets ferroviaires

Les attentes des voyageurs

©MD

La relance de projets de lignes nouvelles telles que Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan, Roissy-Picardie, essentielles pour le développement des trafics ferroviaires voyageurs et fret, est un signal positif en faveur du rail, facteur fondamental en matière d'aménagement du territoire et de lutte contre le dérèglement climatique.

Néanmoins cette démarche nouvelle en faveur des grands projets ne doit pas faire oublier les transports du quotidien et le besoin impératif de modernisation du réseau classique, comme en témoignent les contributions des associations locales et régionales de la FNAUT. Seule une bonne articulation entre TGV, TET et TER peut conduire à un report modal massif.

Le premier ministre prend le train

Un premier ministre dans le train, c'est rare ! Jusque là, on n'avait vu que peu de ministres et d'élus dans les trains pour rassurer les usagers au regard du risque sanitaire.

On peut donc s'en féliciter tout comme on peut se féliciter de ces vents favorables au ferroviaire en période pré-électorale : train de nuit inauguré, plan fret, rapport sur les trains Intercités publié, enquêtes publiques sur les différentes infrastructures (Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan, Roissy-Picardie), Grand Paris Express, petites lignes ou plus joliment « lignes de desserte fine des territoires ». On est loin du rapport Spinetta, favorable à une contraction importante du réseau ferré, et des Assises de la Mobilité, focalisées sur les nouvelles mobilités et technologies, essentiellement routières.

Trois lois (LOM, loi Climat et résilience, loi « pour un nouveau pacte ferroviaire »), un plan de relance, les annonces gouvernementales nombreuses sont-elles le signe d'un printemps du ferroviaire ? Depuis, le Covid est passé par là, les séquelles sont lourdes, la progression de la fréquentation ferroviaire a été stoppée net. Si la SNCF proclame aujourd'hui de belles ambitions, Bercy affiche toujours ses réticences, voire son opposition.

Passées les élections et oubliées les déclarations d'amour pour le train, que restera-t-il de cette volonté affirmée de faire du ferroviaire un projet majeur pour notre avenir ?

Aux élus régionaux nouvellement élus de manifester un engagement fort pour y contribuer !

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Dossier - Infrastructures : pour une politique cohérente d'investissement 2
Le prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Mulhouse 3
Gare Lorraine TGV de Vandières : une Arlésienne dans le Grand Est 5
« Roissy-Picardie » : une liaison nouvelle indispensable 6
Ligne nouvelle Paris-Normandie : serpent de mer mais véritable nécessité 7
Actualité - Chronique du Lyon-Turin : l'Union Européenne s'engage 8
Europe - Droit des voyageurs ferroviaires : le dossier n'est pas clos 9
Régions - Rive droite du Rhône : le retour des trains de voyageurs 11
Vie de la FNAUT - 22e congrès de la FNAUT 12

Infrastructures
Pour une politique cohérente d'investissement

Les investissements ferroviaires menacés par l'Etat

Selon Luc Lallemand, président de SNCF Réseau, une décision récente du gouvernement (« consolider les dettes du gestionnaire d'infrastructure dans les comptes de l'Etat ») restreindra l'autonomie de gestion de son entreprise et entravera la rationalisation indispensable de son outil industriel.

Un double contrôle de SNCF Réseau

Pour la FNAUT, cette décision renforcera le double contrôle de SNCF Réseau :
- par le ministre des Transports, qui pousse l'entreprise à accroître sa productivité et à investir ;
- et par le ministre de l'Economie, soucieux de réduire la dette de l'Etat.

Ces deux stratégies sont contradictoires. Ainsi SNCF Réseau souhaite ramener le nombre actuel de ses postes d'aiguillages, 2 200, à une vingtaine (en Allemagne ce nombre passera de même de 2 600 à 380, et en Belgique de 365 à 11). D'autres investissements de SNCF Réseau, indispensables pour rationaliser l'exploitation des trains et la fiabiliser, pourraient être bloqués par le ministère de l'Economie puisque, dans un premier temps, ils accroîtraient la dette de l'entreprise et donc celle de l'Etat.

Confirmation de la Cour des comptes

Le rapport 2020 de la Cour des comptes avait déjà souligné la nécessité pour l'Etat de « prendre en charge une partie des investissements de renouvellement et de modernisation » du réseau ferré si SNCF Réseau ne parvenait pas à « mettre en œuvre les efforts de productivité qui lui sont demandés ». Pour la Cour, la décision du gouvernement compromettrait l'augmentation de la part de marché du rail requise par le « Pacte Vert » européen.

Ces perspectives sont plus qu'inquiétantes puisqu'elles pourraient détériorer la qualité du service. La Cour des Comptes ne conclut pas autrement : « A défaut [des efforts de productivité pris en charge par l'Etat], SNCF Réseau devra réduire son niveau d'investissements, ce qui conduirait à une dégradation accrue de l'état du réseau et à une hausse des ralentissements et interruptions de trafic ».

La FNAUT demande donc que le gouvernement pérennise les investissements de productivité du réseau ferré et confirme SNCF Réseau comme moteur de la modernisation des infrastructures, condition indispensable pour garantir l'avenir du chemin de fer, et l'objectif de neutralité carbone en 2050. Une telle contribution de l'État est devenue une évidence, particulièrement en Allemagne, en Espagne et en Italie.

Grands projets ferroviaires : la « pause » est finie

Un mois seulement après la publication du communiqué résumé ci-dessus, le gouvernement semble avoir radicalement changé de politique puisqu'il a relancé les grands projets ferroviaires de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, après une séquence timide consacrée aux transports de proximité.

La FNAUT a exprimé sa satisfaction car les déplacements à longue distance font aussi partie de la vie quotidienne. Elle souligne l'importance des contributions financières des régions à ces projets d'intérêt national mais demande que ces grands projets ne pénalisent pas le réseau classique.

La LGV Bordeaux-Toulouse

La nouvelle LGV (220 km) reliera Paris à Toulouse en 3h20 contre 4h20 actuellement.Elle permettra au TGV de concurrencer efficacement la voiture et l'avion, qui émet en moyenne 40 fois plus de gaz à effet de serre que le TGV. Le TGV, au contraire de l'avion, permettra aussi de desservir Agen et Montauban.

La FNAUT déplore le maintien des gares nouvelles de ces villes sans raccordement aux gares centrales. Des liaisons ferroviaires bien adaptées devront donc être assurées entre ces gares TGV et les centres-villes, qui devront bénéficier de dessertes Intercités et TER de qualité.

La ligne Montpellier-Perpignan

Cette ligne a déjà fait l'objet d'un article dans FNAUT Infos 288. La phase 1, une ligne mixte Montpellier-Béziers, est indispensable car elle facilitera la circulation de tous les trains sur la ligne classique. La phase 2, une LGV Béziers-Narbonne-Perpignan, est par contre à réétudier car sa non-mixité TGV + trains de fret lui enlèvera toute utilité. Une LGV serait en effet inutilisable par des trains de fret susceptibles de capter l'énorme trafic de camions circulant sur l'autoroute A9. Ces trains de fret devraient continuer à emprunter la ligne littorale, très fragilisée par la montée de la mer, conséquence directe du réchauffement climatique.

D'autre part, les deux gares nouvelles (Béziers et Narbonne), inutiles et ruineuses, doivent être écartées.

Les deux lignes nouvelles sont justifiées sur le plan environnemental car elles contribueront à la maîtrise du réchauffement climatique. L'usage de la voiture et du camion est anormalement hégémonique, particulièrement sur les grands axes. Le report d'une part significative du trafic routier nécessite une forte augmentation de la capacité du réseau ferré, et non des dépenses routières contre-productives : les lignes nouvelles permettent en effet, sur les lignes classiques parallèles, d'améliorer simultanément les dessertes TER et fret en y libérant des sillons.

Prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Mulhouse : un investissement nécessaire

©MD

Lorsque la FNAUT, sous l'impulsion de Pierre Bermond, son vice-président d'alors, a proposé une LGV qui pourrait capter à la fois les déplacements radiaux Paris-Zurich et transversaux Alsace-Lyon, l'idée a été accueillie avec scepticisme. Puis la FNAUT a défendu la réalisation prioritaire d'une LGV Besançon-Lutterbach sans gare nouvelle TGV à Besançon. La proposition n'a pas été retenue.

La LGV a finalement été ouverte fin 2011 (FNAUT Infos 83). Deux prolongements étaient envisagés, mais ont été reportés (voir carte ci-dessous) :

- l'un de 15 km de Genlis à Villers-les-Pots (Côte-d'Or) vers l'ouest, mais présentant peu d'intérêt (un gain de temps du TGV de 2 à 3 minutes, pour un coût évalué à 310 M€) ;
- l'autre de 35 km de Belfort à Lutterbach vers le nord-est (un gain de temps supérieur – environ 7-8 minutes sur l'axe radial et 25 minutes sur l'axe nord-sud par rapport aux TGV desservant Mulhouse - et un coût évalué initialement à 850 M€, 82 M€ ont déjà été dépensés en études et acquisitions foncières).

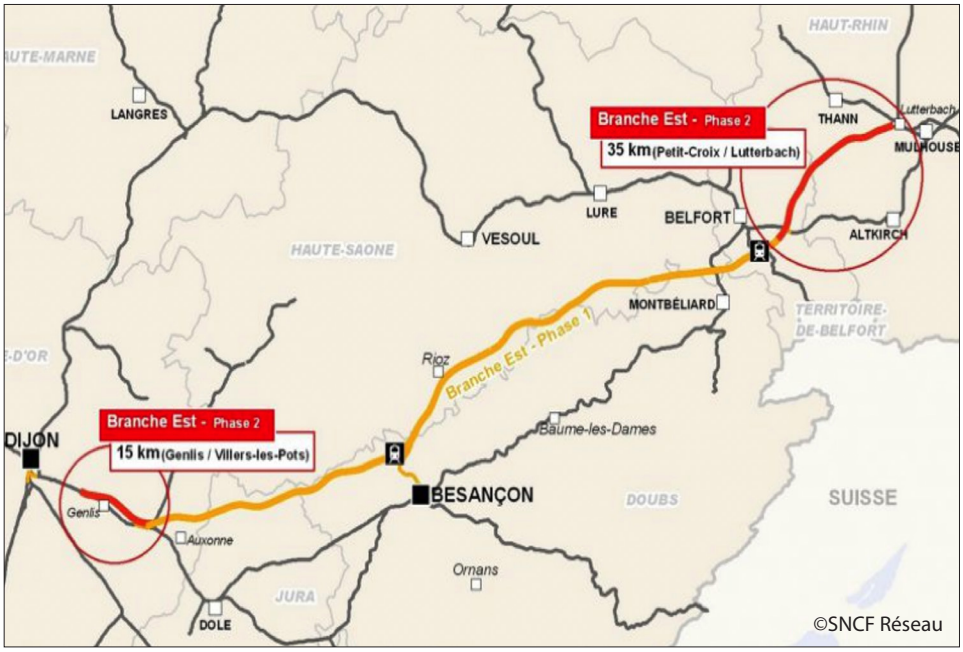
Le prolongement de la LGV Rhin-Rhône est réclamé par les élus de Bourgogne - Franche-Comté et Grand-Est, et par le Sénat. En mai 2019, Elisabeth Borne, alors ministre des Transports, l'a acté d'ici 2028 (au lieu de 2038 comme le proposait la Commission d'Orientation des Infrastructures présidée par Philippe Duron).

La FNAUT doit se positionner sur ces projets. Son rôle est de réclamer tous les investissements nécessaires aux usagers du rail - régionaux, grandes lignes et fret : elle l'a déjà fait dans le cas de la ligne Montpellier-Perpignan (FNAUT Infos 288).

Une LGV à large potentiel

La LGV Rhin-Rhône a d'abord une vocation européenne, c'est un élément du réseau trans-européen de transports (RTE T) entre l'Allemagne, la Suisse et le Sud de la France ; elle possède aussi une vocation d'aménagement du territoire français car elle améliore les relations entre la Bourgogne-Franche-Comté et l'Alsace, elle relie Strasbourg à plusieurs métropoles françaises, suisses et allemandes, elle facilite l'accès à l'aéroport de Bâle. Elle peut même être utilisée par des TER ou Intercités à vitesse élevée reliant Strasbourg à Lyon en passant par Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse.

Mais la LGV Rhin-Rhône est peu utilisée : alors que la SNCF prévoyait 12,1 millions de voyageurs soit 20 % du trafic voyageurs tous modes confondus, à comparer aux 40 millions au départ de Paris sur la LGV Sud-Est, un rapport du ›



La desserte TGV de la Lorraine et de l'Alsace

La FNAUT Grand Est dénonce la disparition des relations TGV Luxembourg-Metz-Nancy-Dijon-Lyon-Méditerranée utilisant la ligne classique passant par Neufchâteau, Culmont-Chalindrey et Dijon. Ces relations ont été remplacées par des dessertes de Metz et de Nancy, plus ou moins bien adaptées, faisant le détour par Strasbourg en utilisant la LGV Est, ou par Marne-la-Vallée. Ces détours n'apportent pas de gain de temps, augmentent le prix pour les voyageurs et les péages pour SNCF Voyages. Ils sont contraires au principe même de la conception du TGV, conçu pour irriguer les territoires grâce à son interopérabilité qui est à la base de son succès (FNAUT Infos 276).

Le dogme consistant à vouloir réduire les circulations TGV hors LGV est inacceptable, il peut même relever du contresens. Pour réaliser une offre low-cost sur Paris-Bruxelles, Thalys détourne au contraire des TGV par la ligne historique pour économiser des péages sur ligne à grande vitesse ! La FNAUT a toujours dénoncé la politique malthusienne de SNCF Mobilités et sa volonté de ne faire circuler le TGV que sur les LGV (FNAUT Infos 237). SNCF Mobilités doit abandonner cette stratégie et exploiter au maximum les possibilités offertes par le prolongement de la LGV Rhin-Rhône, en particulier un renforcement des fréquences susceptible d'attirer une clientèle nouvelle.

Quant à l'Alsace et à la Région Bourgogne-Franche-Comté, elles ont tout à gagner d'un prolongement de la LGV Rhin-Rhône. Les économies locales en bénéficieraient directement : un deuxième TGV bolide Strasbourg-Lyon et des TER-GV Strasbourg-Mulhouse-Dijon pourraient être créés, les relations avec l'Allemagne et la Suisse seraient facilitées. Le chantier, créateur d'emplois, pourrait démarrer très rapidement et aurait dû être intégré dans le plan de relance.

Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) cite une fréquentation « plausible » de seulement 3 millions de voyageurs par an, majoritairement sur l'axe radial.

Une LGV sous-exploitée

Les TGV caboteurs relient Strasbourg et Lyon seulement en 4h. Certaines villes (Chalon, Mâcon) ne sont pas systématiquement desservies. Les correspondances entre les deux axes sont difficiles. Les dessertes TER de rabattement depuis Epinal ou la Suisse (par les lignes Belfort-Delle ou Besançon - La Chaux-de-Fonds) vers les gares TGV de Belfort et Besançon restent médiocres. Sous-utilisée, ce qui détruit son intérêt national et international, la LGV Rhin-Rhône est déficitaire sur les deux axes radial et transversal, ce qui incite la SNCF à supprimer peu à peu des services, en particulier depuis 2015 sur l'axe nord-sud, mais renforce le déficit.

Un prolongement décisif

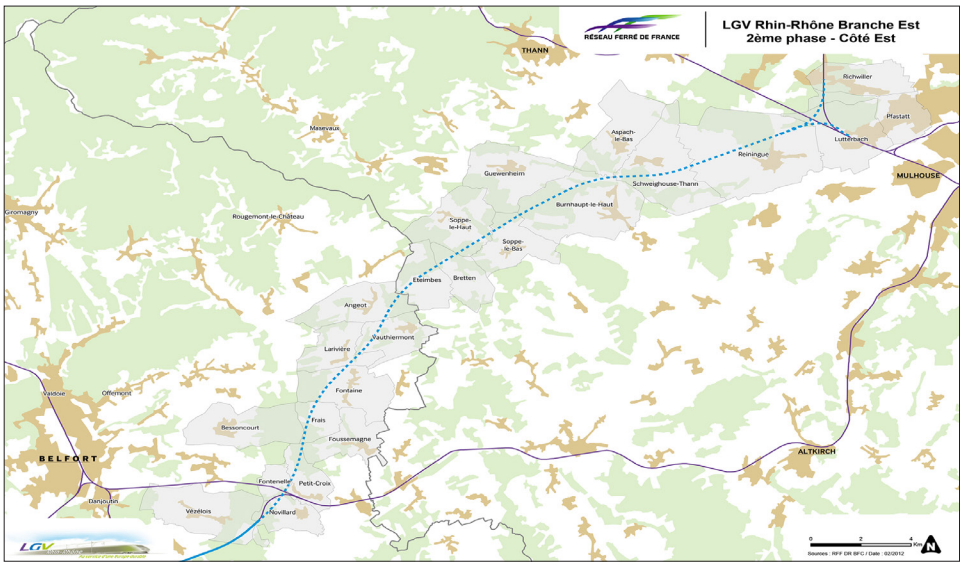
SNCF Réseau attend du prolongement plus de 500 000 voyageurs par an supplémentaires (+ 17 %).

La LGV Rhin-Rhône, seule LGV réellement transversale, est inachevée. Elle est trop courte (146 km) pour que les gains de temps qu'elle apporte soient attractifs : c'est la moins utilisée des LGV.

D'après le rapport du CGEDD, assez confus et contradictoire, il y a trop d'arrêts intermédiaires des TGV, d'où leur lenteur ; et le prolongement ne deviendra nécessaire que si la fréquentation progresse. Mais la fréquentation peut-elle progresser sans prolongement ?

Or une accélération de tous les TGV et l'apport d'une clientèle nouvelle permettraient :

- de renforcer la fréquence des TGV (avec un cadencement aux deux heures sur les deux axes afin de parvenir à une offre lisible) et d'augmenter le nombre des arrêts ;
- de mieux coordonner les horaires sur ces deux axes pour faciliter les correspondances, les TGV nord-sud « normaux » devant desservir Mulhouse pour assurer des correspondances vers Bâle et Zurich ;
- de recréer un deuxième TGV « bolide » Strasbourg-Lyon en moins de 3h, les autres relations TGV gardant leur caractère de caboteurs avec des arrêts plus nombreux.



Le prolongement de la LGV devrait donc être accompagné d'une profonde révision de la politique commerciale de la SNCF, des gains importants de clientèle pouvant être obtenus par une relance de l'offre (cadencement, correspondances, rebroussement rapide à Mulhouse, publication de fiches horaires). L'impact financier (pour la SNCF) et environnemental serait évident.

Une version économique ?

Le coût du projet initial reste raisonnable. Il a cependant fait l'objet d'une recherche d'économies, son coût a été ramené à 688 M€ par SNCF Réseau. Les économies ont porté surtout sur la suppression du raccordement entre la LGV et la ligne de la plaine d'Alsace.

D'autre part, le projet initial, comme la version économique, présentent tous deux un défaut majeur : les TGV caboteurs Belfort-Mulhouse-Strasbourg entrent aujourd'hui en gare de Mulhouse depuis le sud sans utiliser le tronçon Mulhouse-Lutterbach, mais au départ de Mulhouse vers Strasbourg, ils l'utilisent nécessairement. Avec le prolongement, ils devraient emprunter deux fois ce tronçon (Belfort-Mulhouse puis Mulhouse-Strasbourg), déjà très chargé par des circulations TGV, TER et fret, la troisième voie étant dédiée au tram train Mulhouse-Thann : tout nouveau projet de LGV doit intégrer une amélioration du réseau classique adjacent (FNAUT Infos 214).

La FNAUT propose donc de revenir au projet initial complet, sans rechercher des économies qui annihileraient les gains de temps sur l'axe nord-sud et laisseraient subsister l'encombrement de la section Lutterbach-Mulhouse.

Le projet est de portée européenne. Une contribution de Bruxelles est donc logique et nécessaire. Parallèlement, la région Grand Est doit inscrire, dans son programme d'amélioration de ses lignes régionales, les investissements nécessaires pour désaturer les lignes TER desservant Mulhouse.

Jean-François Troin et Jean Sivardière

Et le transport du fret ?

Les circulations sur la ligne classique Mulhouse-Belfort, fermée la nuit, étant très diverses (20 AR TER avec 5 arrêts, 3 AR Paris-Mulhouse, des TGV sans arrêt circulant à 160 km/h et une dizaine de trains de fret circulant à 90 km/h), l'inscription de sillons supplémentaires est difficile. La situation deviendra vite problématique, alors que les autoroutes A35 et A36 sont surchargées de camions. Le prolongement de la LGV est complémentaire du projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) comportant l'électrification de la ligne Chagny-Le Creusot TGV-Nevers et la création d'un axe fret est-ouest entièrement électrifié : la VFCEA ne sera viable que si la ligne Belfort-Mulhouse est déchargée du trafic TGV.

Bernard Tournier
Ass. Modernisation de Paris-Bâle

Gare Lorraine TGV de Vandières
Une Arlésienne dans le Grand Est

Viaduc de Vandières ©Chriusha - Wikipedia

L'interconnexion lorraine de la LGV Est avec le réseau TER n'est toujours pas réalisée. Pénalisé par des atermoiements récurrents et des positionnements locaux le plus souvent éloignés de l'intérêt général, le dossier politiquement sensible de la gare de Vandières reste en attente depuis la consultation inutile des Lorrains en février 2015, alors que l'Alsace et la Champagne-Ardenne disposent chacune d'une gare d'interconnexion (FNAUT Infos 213, 234, 238, 241, 258).

Décidée de manière consensuelle en 2000 et déclarée d'utilité publique le 28 mars 2011, la gare de Vandières située en Meurthe-et-Moselle à l'intersection avec la ligne TER Nancy-Metz-Luxembourg, sur l'axe stratégique du pôle métropolitain du Sillon lorrain et de l'Eurocorridor Mer du Nord-Méditerranée, voit passer plus d'une centaine de trains de voyageurs par jour. Depuis plusieurs années, l'État a déjà réalisé, à titre conservatoire, d'importants travaux sur le site de Vandières pour 23,6 M€.

Louvigny : une gare TGV provisoire au milieu des champs

La gare actuelle de Louvigny, dite « Lorraine TGV », située en Moselle à 10 km à l'est, au milieu des champs et du vide, n'est qu'une halte « construite à titre transitoire », réalisée à moindre coût dans l'attente de la gare d'interconnexion.

Cette gare provisoire déconnectée du réseau TER et utilisée par environ 650 000 voyageurs par an, voit passer des TGV intersecteurs desservant Lille, Bordeaux, Nantes, Rennes et Strasbourg. Elle n'est accessible que par la route. Les navettes par autocar depuis Metz et Nancy, d'environ 30 minutes, sont coûteuses et peu utilisées obligeant à une rupture de charge dissuasive.

Un intérêt multiple

L'intérêt de la gare de Vandières est multiple : pratique, économique, environnemental et stratégique.

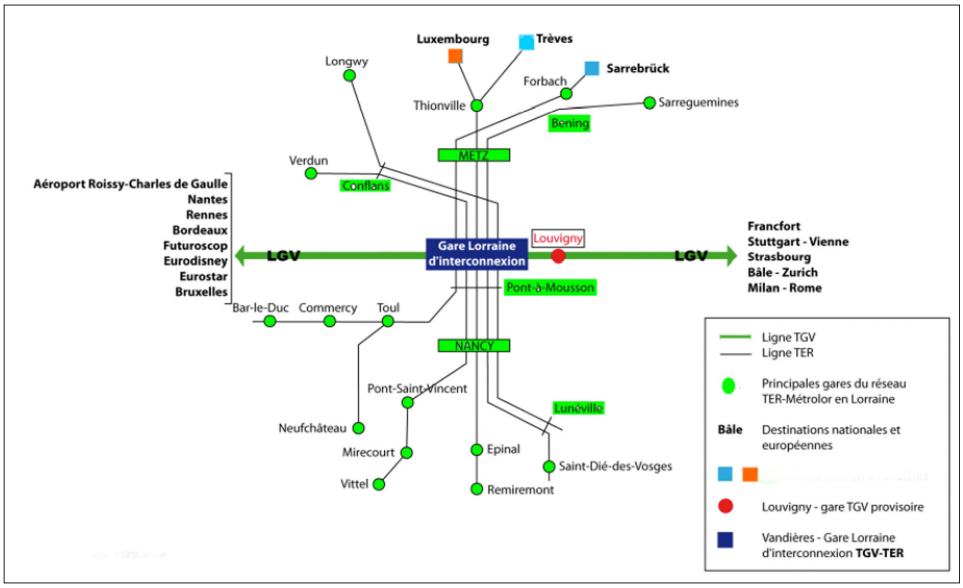
Elle diffuserait l'effet TGV dans la plupart des gares lorraines.

Elle renforcerait l'attractivité de la Lorraine en rendant les relations plus faciles avec les autres régions françaises, la Sarre et le Luxembourg, incitant professionnels et touristes à y venir plus nombreux. Elle favoriserait le développement économique de tout le Sillon Lorrain et le connecterait au futur réseau express métropolitain (REM).

Plus sûre, plus commode, plus accessible, elle contribuerait aussi à une réduction de la congestion routière sur l'autoroute A31 déjà saturée et à une diminution des émissions de CO2.

Des atouts politiques

Elle serait un facteur de cohésion pour la région Grand Est dont l'unité reste à conforter.



Malgré les demandes du CESER Grand Est en 2017 et en 2020, l'avis du Conseil économique et social de la Grande Région regroupant Sarre, Rhénanie-Palatinat, Wallonie, Luxembourg et Grand Est, les pressions répétées des associations d'usagers, les prises de position de deux Conseils départementaux, les motions signées par plus de 180 communes ou intercommunalités, les attentes exprimées par plusieurs collectivités luxembourgeoises, allemandes ou belges, la gare de Vandières n'entre pas dans les priorités actuelles de la Région.

Le président de la région, Jean Rottner, considère que la priorité doit aller aux petites lignes de proximité mais reconnaît « le caractère potentiellement structurant de cet équipement » et assure que toutes les dispositions ont été prises pour « préserver la faisabilité technique et administrative du projet ». Cette position, reprise dans le récent « Grenelle des mobilités en Lorraine », reporte de fait la construction de la gare de Vandières à une date indéterminée qui ne convient pas aux usagers pénalisés par la situation actuelle.

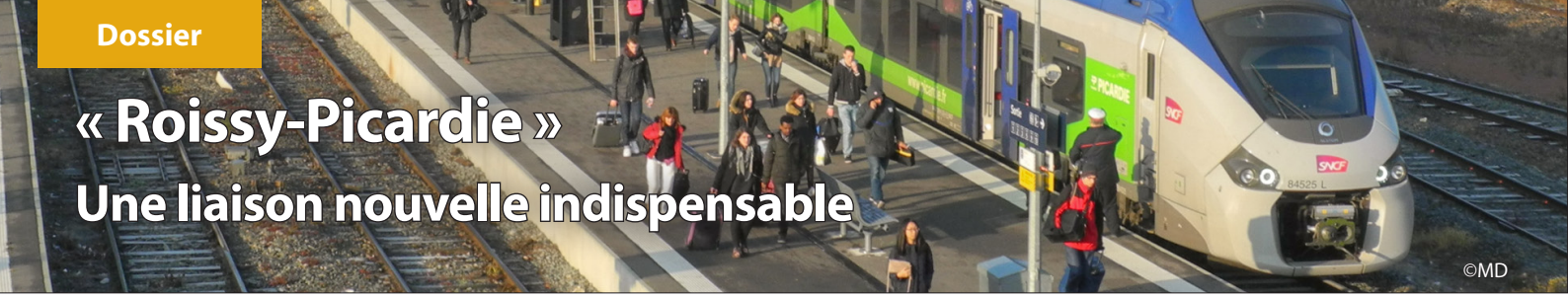
Un contexte favorable au projet

Faisant partie intégrante de la LGV Est européenne, la gare de Vandières bénéficie depuis 2014 d'un financement dédié par la TICPE Grenelle, qui rend sa réalisation indolore pour le budget régional.

La gare de Vandières pourrait bénéficier aussi du lancement par l'Union européenne du programme MIE pour la période 2021-2027 (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe), sans parler des plans de relance mis en place à diverses échelles, européenne, nationale et régionale. Ainsi sa réalisation ne se ferait pas au détriment des petites lignes qu'elle valoriserait.

La FNAUT continuera par ses associations locales à agir avec détermination. Elle demandera à la gouvernance régionale issue des élections de programmer la réalisation de la gare d'interconnexion et de proposer son inscription au programme européen précité.

Louis Blaise, président de l'AUT Lorraine, et Jean Sivardière



« Roissy-Picardie »
Une liaison nouvelle indispensable

Le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie porte sur un accès ferroviaire direct entre la Picardie, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV, il permet de mailler le réseau ferroviaire avec la création d'une section de ligne nouvelle entre Vémars et Marly-la-Ville reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris-Creil.

• **6,5 km** de ligne nouvelle circulable à **160 km/h**, représentant environ **45,5 ha** d'emprise (dans le Val d'Oise).

• **360 M€** de coût d'investissement (valeur janvier 2017) pour la section de ligne nouvelle et pour les aménagements en gare de Roissy TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens, ainsi que pour l'écopont.

• **3,7 à 4 millions de voyageurs/an** empruntant la liaison à la mise en service dont plus des deux tiers pour les transports du quotidien.

Un véritable maillage du réseau ferroviaire

La ligne qui reliera le sud de la Picardie (bassins de population de Beauvais, Creil, Amiens, Compiègne et St Quentin) et le Nord-Est du Val d'Oise à la gare TGV de Roissy a comme objectifs :

- **permettre une liaison TGV directe vers Amiens** et une desserte de Compiègne et Saint- Quentin ;

- améliorer l'accès en train au bassin d'emplois de Roissy **par une offre TER cadencée** ;

- proposer aux habitants des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile de-France, dans un contexte où l'augmentation de dessertes vers Paris-Gare-du-Nord est difficile en heure de pointe ;

- développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy-TGV.

Le projet qui établit une connexion entre différents réseaux (TGV, TER, RER) doit aboutir à la valorisation de l'ensemble des lignes. Pour le bassin creillois et le Sud de l'Oise, c'est la chance de redonner toute son importance à l'étoile de Creil et à ses 5 branches (Amiens, Saint-Quentin, Beauvais, Pontoise, Paris) d'autant plus que cette liaison, loin de tomber dans les travers du «tout TGV», sera empruntée également par les TER.

Un impératif écologique

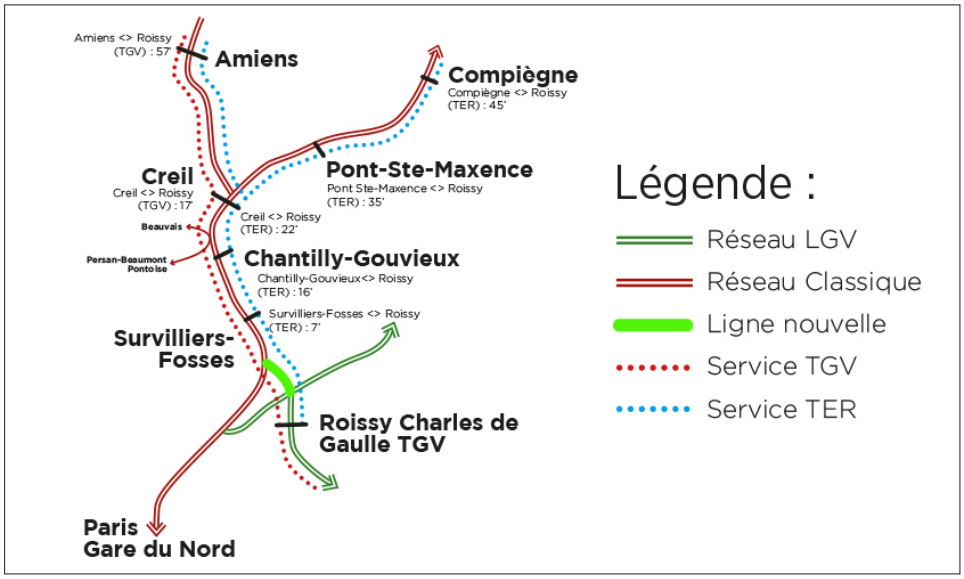
• Diminution escomptée du trafic routier, en particulier sur l'autoroute A1.

• Promotion de l'intermodalité fer-air.

Une valorisation des territoires

• Renforcement de l'attractivité économique de la Picardie et de la métropole d'Amiens, revivification des villes petites et moyennes disposant d'une gare, par un accès direct à la liaison Picardie-Roissy – via la gare de Creil.

• Renforcement de l'attractivité touristique par un meilleur accès aux sites culturels et de loisirs (Parc Naturel Régional Oise–Pays-de-France, forêts de Chantilly et Compiègne…).



Un phasage du projet à revoir

Le projet actuel est scindé en deux phases :

• La première phase permettra de mettre en œuvre les principaux objectifs du projet et les aménagements indispensables sur la ligne Paris-Creil pour un montant de 294 M€, soit 83 % du cout total du projet.

• La seconde phase est destinée à améliorer la robustesse de l'exploitation de la ligne pour un montant de 62 M€, soit seulement 17 % du coût total du projet (création d'un doublet de voies à Saint Witz jusqu'à Survilliers-Fosses et aménagements en gare de Chantilly).

Étant donné la grande fragilité et l'extrême sollicitation du **réseau ferré francilien**, en particulier de « l'axe Nord », il n'est pas envisageable pour la FNAUT que la mise en service du barreau Roissy-Picardie s'effectue à l'issue de l'exécution de la première phase et donc sans amélioration de la robustesse de l'exploitation.

La FNAUT et les associations locales demandent **la réalisation concomitante de tous les travaux prévus**, sous peine d'engendrer des perturbations sur le trajet Creil-Paris, préjudiciables tant aux usagers de la ligne «classique» qu'à ceux de la nouvelle liaison.

Cette liaison nouvelle nécessaire et d'un coût modeste est attendue par les habitants depuis des années (la première concertation organisée par la commission de débat public date de 2010). L'enquête publique s'est achevée le 6 avril 2021, la mise en service du projet est prévue à l'horizon 2025. Espérons que cette longue attente ne soit pas déçue...

Christiane Dupart, les usagers des transports de l'étoile de Creil (Lutèce)

Ligne nouvelle Paris-Normandie

Serpent de mer mais véritable nécessité

La gare actuelle de Rouen ©MD

La LNPN (ligne nouvelle Paris- Normandie) a pour objectif principal l'amélioration de la connexion de la Normandie avec l'Ile de France en termes de qualité, de régularité, de capacité, de performances.

Deux priorités

- Améliorer l' offre de déplacement du quotidien : sans la réalisation de ce projet, le risque de saturation de la section Paris-Mantes, à l'horizon 2030, posera des problèmes de capacité aux Normands, mais aussi aux Franciliens malgré la mise en service d'EOLE en 2024. Il en va de même avec le nœud ferroviaire rouennais déjà saturé, qui ne permet pas de réels développements de l'offre TER.
- Accélérer la transition énergétique et poursuivre la politique de rééquilibrage modal en rendant l'offre ferroviaire plus attractive tant pour les voyageurs que pour le fret en libérant de la capacité sur le réseau historique au bénéfice des ports de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris).

Programme prévisionnel

- 2027 : réalisation du saut-de-mouton en amont de la gare de Paris-Saint-Lazare (passage ferroviaire supérieur afin de décroiser les flux grandes lignes et transiliens) ;
- après 2030 : nouvelle section (Paris-Mantes) et nouvelle gare de Rouen ;
- après 2033/35 : nouvelles sections (Barentin- Yvetot et Mantes-Evreux) ;
- après 2038 : réalisation de l' « Y de l'Eure » (section Evreux- Rouen et embranchement vers Lisieux Caen).

Une mobilisation nécessaire

Face à l'urgence de ce grand projet, les forces vives de la Normandie doivent se mobiliser en vue :

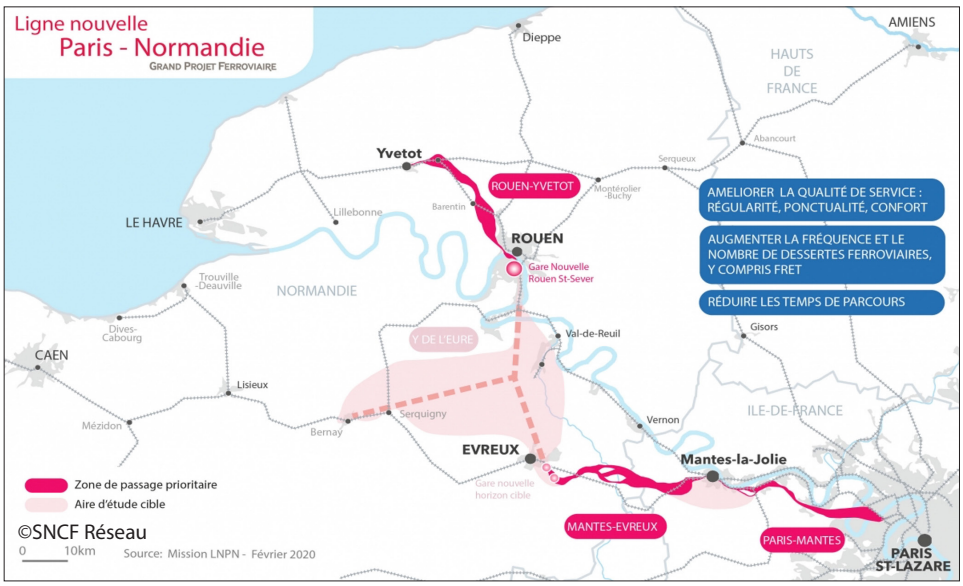
- d'obtenir rapidement des garanties de l'Etat quant à son engagement financier sur la mise en œuvre de la première phase du projet (Paris-Mantes, nouvelle gare de Rouen) ;
- de réaliser en priorité le saut-de-mouton au niveau de Paris-Saint-Lazare. La région Normandie a pris l'initiative de rassembler les collectivités normandes pour financer une part de l'investissement, l'Etat assurant l'autre part ;
- d'obtenir un engagement de participation financière de la région Ile-de-France au titre de la section Paris-Mantes ;
- d'obtenir le lancement simultané des enquêtes publiques sur les sections Paris-Mantes et Rouen- Barentin ;
- d'obtenir des garanties quant aux capacités d'accès au terminus de Paris Saint Lazare et au maintien du nombre de sillons pour les trains normands.

La Normandie a assez attendu le progrès ferroviaire qui lui est dû !

La SNCF a rappelé, à plusieurs reprises, notamment dans les propos de son ancien Président, que « La SNCF avait une dette vis-à-vis de la Normandie ».

Il est plus que jamais temps de régler cette dette, en accélérant la mise en œuvre de la LNPN.

Patrick Morel et Daniel Grebouval
FNAUT Normandie



Train ou avion ? Une enquête de Trainline

La plateforme de vente Trainline vient de publier une comparaison entre le TGV et l'avion (durée du voyage, tarif et bilan carbone) sur 5 itinéraires : Paris-Lyon, Paris-Bordeaux, Paris-Nantes, Paris-Rennes et Lyon-Marseille.

Les vols sur ces itinéraires seront bientôt interdits, sauf en cas de correspondance avec un vol international, par la loi Climat et Résilience, le trajet en TGV durant moins de 2h30.

Conclusion de l'enquête : le trajet est en moyenne deux fois plus rapide par le train que par l'avion (les temps d'attente sont bien plus courts et les gares sont situées en centre-ville et mieux desservies par les transports publics) ; le coût de bout en bout est 1,8 fois moins élevé ; et surtout les émissions de gaz à effet de serre sont 136 fois moins élevées (les vols correspondants se font sur de courtes distances et les parcours entre domicile et gare ou aéroport sont pris en compte). Les affirmations de la FNAUT sont confirmées sur ce dernier point, crucial pour l'avenir (FNAUT Infos 214).

Jean Sivardière

Chronique du Lyon-Turin
L'Union Européenne s'engage

L'Union Européenne finance le Lyon-Turin

L'Union européenne, plus motivée que la France, va passer de 40 % à 50 % sa contribution au financement de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, avec en plus un bonus de 5 %, soit 55 % au total, le dossier étant géré par une société unique et binationale. Il en résultera un allègement de 2,5 Md€ du coût de la liaison pour la France.

La décision, évoquée il y a deux ans par la coordinatrice européenne Yveta Radicova, a été validée fin mars 2021 après un accord conclu entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil des ministres. Le coût du tunnel transfrontalier de 57 km reste évalué à 8,6 Md€ (valeur 2012) mais son coût sera ramené à 2,4 Md€ pour l'Italie et à 1,8 Md€ pour la France (le chantier est engagé de manière irréversible : 20 % des galeries ont déjà été percés, l'ouverture est prévue en 2030).

Quant à la ligne d'accès au tunnel depuis Lyon, sans laquelle le tunnel serait inutile, l'UE serait prête à lui apporter plus de 2 Md€. Une raison supplémentaire pour que l'État accélère sa programmation.

Selon l'association contre le contournement autoroutier de Chambéry (ACAC), qui défend le Lyon-Turin avec vigueur, les travaux peuvent démarrer immédiatement entre Lyon et Saint-André-Le Gaz, le tracé de cette section étant admis par les élus : les travaux faciliteraient la création d'un RER dans la métropole lyonnaise et accélèreraient de 9 minutes les TGV Paris-Grenoble. Rappelons que le tracé de la ligne d'accès, au-delà de cette section, n'est pas fixé définitivement et fait l'objet de discussions visant à en réduire le coût.

De son côté, la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes réclame la relance du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) déclaré d'utilité publique et urgent... en 2012 : il permettrait de créer un accès TER, depuis Saint-Etienne et Grenoble, à l'aéroport de Saint-Exupéry.

La liaison Lyon-Turin a été abordée par les candidats aux dernières élections régionales de la Région AuRA. Najat Vallaud-Belkacem, candidate du PS, a ainsi pris position en faveur de la ligne d'accès. EELV, la France Insoumise, le Rassemblement National et les maires de Lyon et Grenoble maintiennent leur opposition.

Les opposants à la nouvelle liaison, qui mènent un combat d'arrière-garde, sont de plus en plus isolés : 84 % des sympathisants écologistes sont favorables au Lyon-Turin (la population française, favorable à 78 % en Maurienne et à 95 % sur le plan national, a bien compris l'utilité de la liaison), de même que la majorité des eurodéputés écologistes, la CGT Cheminots (depuis 1989) et tous les syndicats de cheminots de la Région AuRA ; la commission Transports d'EELV elle-même a pris une position favorable qui reprenait les thèses de la FNAUT... avant d'être désavouée par la direction du parti.

Les opposants au Lyon-Turin persistent et signent

C'est juste avant la décision de Bruxelles que les opposants à la liaison Lyon-Turin, ont publié un texte réclamant l'abandon de ce « projet dévastateur et climaticide ».

Pourtant en Suisse, suite à l'ouverture des tunnels du Lötschberg, du Gothard et du Ceneri, le nombre des camions transitant sur l'axe nord-sud est passé rapidement de 1 300 000 à 900 000 (l'objectif est de 650 000, soit une réduction de moitié). Inversement, entre la France et l'Italie, le trafic des camions augmente régulièrement : + 16 % depuis 2013 (FNAUT Infos 282).

Selon les opposants, la liaison va coûter 30 Md€ (c'était seulement 26 l'année dernière). Mais ils oublient de proposer une taxation des camions en transit...

Les opposants en restent à l'idée que la ligne classique de Modane suffirait à résoudre toutes les difficultés, alors que son profil est très difficile, son exploitation très coûteuse, sa capacité insuffisante pour un report modal massif, son gabarit GB1 inférieur au gabarit européen P400. Le tunnel de Modane ne possède pas de galerie de sécurité et son utilisation obligerait à réduire le nombre des TER dans le nœud ferroviaire de Chambéry : les usagers réclament au contraire son augmentation.

Jean Sivardière

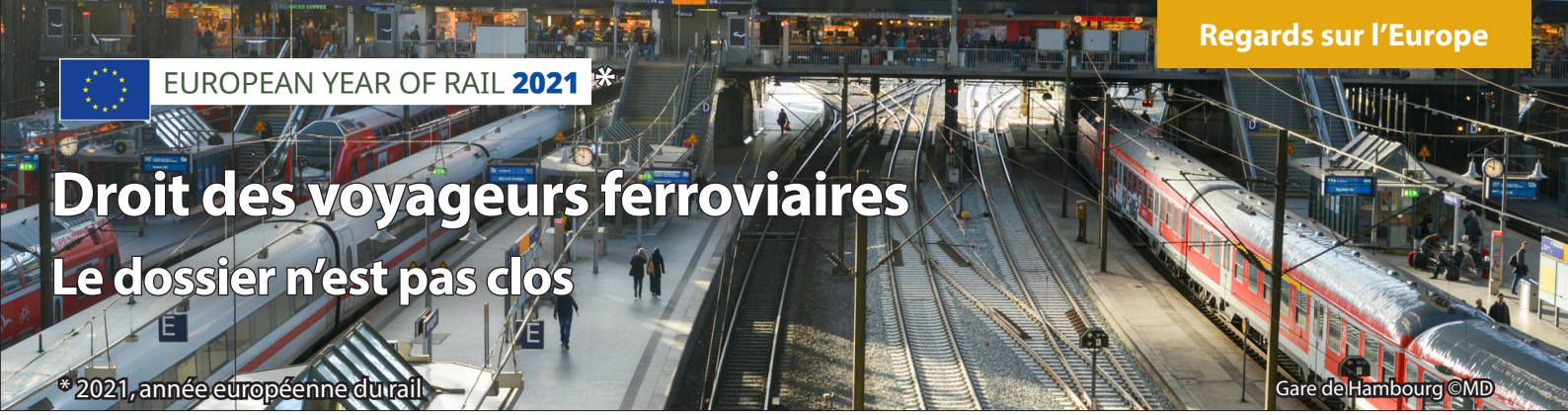
Infrastructures : les travaux aéroportuaires se poursuivent

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a été abandonné en 2018 au bénéfice d'une modernisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique : on pouvait donc espérer que le gouvernement allait poursuivre sur sa lancée et écarter d'autres travaux aéroportuaires.

Certes l'abandon du terminal T4 de Roissy a été annoncé suite à la très forte baisse du trafic aérien, mais il ne s'agit que d'un report : un nouveau terminal sera adapté aux nouvelles exigences environnementales. Les travaux prévus à Lille ont été revus un peu à la baisse, mais le doublement du trafic n'est pas remis en question) et l'extension du terminal T2 de Nice est différée. La fermeture des terminaux T1 et T4 d'Orly est provisoire.

En pratique, aucun des principaux autres projets d'extension d'aéroports (Nantes, Bâle-Mulhouse-Fribourg, Bordeaux, Marseille, Rennes, Montpellier et Caen) n'est définitivement enterré selon l'article 37 du projet de loi « Climat et résilience » issu des travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC). En effet, ces projets n'exigeaient pas d'expropriations et ne sont pas concernés par le projet de loi… ; ceux de Nantes et Bâle, qui exigeaient des expropriations, sont exclus de la loi.

La baisse de ses résultats financiers (- 25 %) n'a pas empêché la société Dassault Aviation de lancer un nouvel avion d'affaires (d'après une enquête du Réseau Action Climat).



Droit des voyageurs ferroviaires

Le dossier n'est pas clos

Le Règlement 2007/1370 est mort, vive le Règlement 2021/782 ? Non, si l'on en juge par le document adopté le 29 avril 2021 par une large majorité des députés européens. Le Règlement modifié relatif aux droits des voyageurs ferroviaires, sur lequel les avis du Conseil des ministres ont prévalu, porte en filigrane le souci de ne pas « fragiliser » les grandes entreprises ferroviaires nationales. Pour la Fédération européenne des voyageurs (FEV), ce n'est pas une bonne nouvelle, car les progrès sont très timides par rapport à l'ancien texte. Avec le paradoxe que, dans plusieurs Etats-membres de l'Union européenne, les droits dont bénéficient les voyageurs dans les trains vont déjà bien au-delà de ce que prescrit le nouveau Règlement…

Une occasion manquée

Au cours des quatre années de négociations qui ont abouti au vote final, la FEV s'était rapidement rendu compte que **quatre droits fondamentaux** devaient être mis en place pour que les voyageurs bénéficient de garanties pérennes et harmonisées en cas de dysfonctionnement du service pendant leur voyage dans l'ensemble des pays de l'Union.

Tout d'abord, les **exemptions nationales**, qui permettent eux Etats membres de ne pas appliquer le Règlement sur leur territoire, devaient cesser. Le nouveau texte les maintient. Ensuite, pour la FEV, le règlement devait s'appliquer aux **services contractualisés suburbains et régionaux**, qui représentent tout de même 90 % du trafic ferroviaire de l'Union. Ceci a été refusé, et il est difficile de comprendre pourquoi les voyageurs quotidiens restent exclus des dispositions. L'excuse de **Force Majeure**, qui permet aux entreprises d'échapper à leur responsabilité en cas d'évènement extérieur (climatique, sanitaire...), est introduite : pour la FEV, elle va entrainer une insécurité juridique avec des interprétations diverses, par les compagnies, des dispositions du texte, avec le risque de procédures longues et coûteuses, ce qui ne va pas encourager à utiliser le train. Enfin, les **« billets directs » incluant une ou plusieurs correspondances** doivent garantir au voyageur qu'il sera pris en charge de son point de départ à sa destination finale en cas de retard ou d'annulation. Là encore, la FEV n'a pas obtenu satisfaction.

Le verre à moitié vide, plutôt qu'à moitié plein

Certaines dispositions satisfaisantes viennent – discrètement – tempérer ce constat amer. Ainsi, les droits des voyageurs (remboursement, reroutage, assistance,) utilisant un **billet direct** sont garantis, mais à condition que ce soit la même compagnie (ou l'une de ses filiales à 100%) qui assure l'ensemble des trajets. Difficile à comprendre en cas de déplacement international, et même intérieur, à l'heure de la concurrence et de l'émergence de nouveaux entrants. La grève du personnel ne fait pas partie des cas de **Force Majeure** pouvant permettre à l'entreprise d'échapper à ses obligations. Par ailleurs, si la Force Majeure est constituée, l'entreprise n'est pas tenue de dédommager ou de rembourser le voyageur, qui bénéficiera toujours de ses « droits économiques », que sont la prise en charge, le reroutage ou tout autre assistance par l'opérateur. **L'obligation de prévoir des emplacements pour les vélos dans les trains** est reconnue par le texte, mais laissée à l'initiative des entreprises selon différents critères variables (heure, affluence, type de matériel…), ce qui ne peut qu'insécuriser le voyageur. Le délai de 48 heures imposé aux **personnes à mobilité réduite** pour demander de l'assistance en gare, est ramené à 24 heures. Cela est certes positif, mais bénéficie plutôt aux voyages occasionnels ou peu fréquents. Enfin, dernier sujet de satisfaction, **les annulations de trains** seront dédommagées, et pas seulement les retards.

Pour disposer de l'ensemble du Règlement, on pourra se reporter au texte officiel sous le lien suivant :

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32021R0782

Un Règlement déjà dépassé ?

Dans plusieurs pays de l'Union, des dispositions vont bien au-delà de ce que prescrit le texte, non seulement au chapitre des compensations, mais aussi dans des domaines comme celui de la formation des personnels ou de la coopération avec les associations d'usagers dans l'évaluation des services et l'amélioration de la qualité.

- **Grande Bretagne : « Delay-Repay » pour tous les services ferroviaires**

En cas de retard ou d'annulation d'un train, le voyageur est indemnisé par la compagnie selon une procédure en ligne et simplifiée. Mis en place par les 28 opérateurs ferroviaires, le dispositif s'applique à tous les services : **grandes lignes, régionaux et suburbains**, y compris à Londres (trains de banlieue et métro). Les retards à la destination finale à partir desquels la compensation est due et les montants versés sont beaucoup plus favorables au voyageur que ne l'est le Règlement européen. Pour les services régionaux et de banlieue, la compensation est due si le retard est supérieur à 15 mn, et 30 mn pour les grandes lignes, avec certaines compagnies qui la déclenchent dès 15 mn. Le billet est remboursé à 100 % dès que le retard dépasse une heure.

- **En France**

La **« Garantie G30 »** de la SNCF rembourse dès qu'un retard de plus de 30 mn est enregistré sur les lignes TGV ou Intercités (avoir pour un retard de 30 mn à 1 h, avoir ou argent si plus d'1 h). Ce schéma est automatique, quelle que soit la cause du dysfonctionnement (pas d'excuse de Force Majeure). **En Ile-de-France**, l'accord signé le 14 avril 2021 ›

entre l'autorité organisatrice IDFM et la RATP prévoit la compensation du Pass Navigo en cas de retards répétés sur les réseaux. D'autres régions, comme **Centre-Val de Loire** ont entamé une démarche similaire.

• En Allemagne

Des dispositions favorables aux voyageurs s'appliquent aussi aux transports publics : ainsi la « RMV-10mn-Garantie » dans la région de **Francfort** (5 millions d'habitants), que le transport soit urbain, suburbain ou régional, routier ou ferroviaire, la compensation intervient dès 10 mn de retard, le taxi étant remboursé le soir ou la nuit (25 euros maximum). Le même dispositif existe à **Munich** (1,7 million d'habitants), pour les retards à partir de 20 mn, mais uniquement sur le réseau urbain (métro, trams, bus), l'initiative revenant à l'exploitant MVG, alors qu'à Francfort, la garantie émane de l'autorité régionale.

Des droits des voyageurs à la qualité de service

Les droits des voyageurs peuvent aller au-delà de la compensation et concerner la formation des personnels. Ainsi, en **Grande Bretagne**, d'ici la fin 2021, 30 000 cheminots en contact avec le public auront reçu une formation à l'accueil et à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite. Cela correspond à l'article 26 du nouveau Règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires, qui prévoit des actions de formation en direction des PMR. Ce programme est mis en place par l'ensemble des franchises ferroviaires et des gestionnaires de gares britanniques, sous le contrôle du régulateur ORR.

Autre exemple : l'opération « Témoins de lignes » en **Ile-de-France** associe les voyageurs à l'évaluation de la qualité de service dans la Région capitale. L'accord signé entre la FNAUT, IDFM, la RATP et Transdev prévoit l'appréciation quotidienne et précise, par les voyageurs, du niveau de service assuré, l'exploitant s'engageant à résoudre rapidement les difficultés. IDFM finance ce dispositif à 100 %. On retrouve ce schéma coopératif dans d'autres pays : en **Grande Bretagne**, avec des associations comme Transport Focus et London Travelwatch, ou au **Danemark** avec Passagerpulsen, tous membres de la FEV.

En Allemagne, l'opération « Cheminot au grand cœur », lancée par l'association Allianz pro Schiene », qui regroupe 180 entreprises et associations dans le domaine ferroviaire, sélectionne tous les ans sur la base de témoignages de voyageurs, 20 employés qui se sont particulièrement distingués par leurs actions envers les clients, avec trois lauréats couronnés. L'action vise les responsables de clientèle, les agents d'accompagnement et les conducteurs ; elle est accompagnée d'une importante communication qui valorise à la fois le train, son personnel et la coopération avec les utilisateurs.

C'est la **qualité de service** qui attirera de nouveaux clients aux transports publics. Les droits des voyageurs en sont un élément essentiel. Sans des droits solides et reconnus aux voyageurs dans l'ensemble de l'Union européenne, le transfert modal ambitieux – doubler le trafic TGV d'ici 2030 – prévu par le **Pacte Vert** ne pourra pas avoir lieu. La voix des usagers doit trouver toute sa place dans leur élaboration.

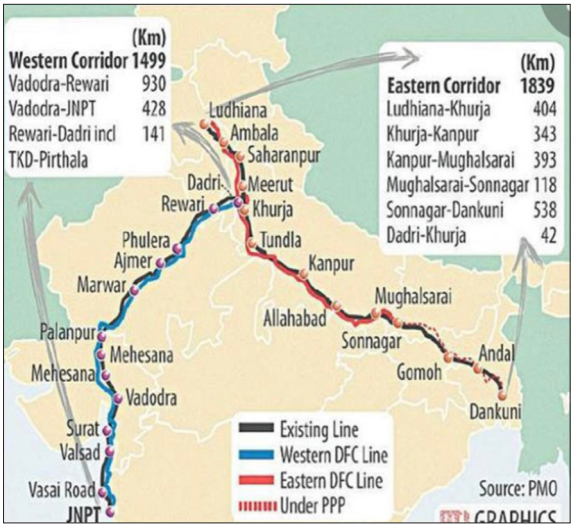
Michel Quidort

L'Inde vient d'ouvrir dans les délais prévus deux lignes « Corridor Fret » entre Delhi et Calcutta, et entre Delhi et Mumbay. Contrairement à l'Amérique du Nord où des caténaires sont déposées pour permettre la circulation de trains avec deux étages de conteneurs (« Double-stack ») dans des wagons surbaissés, les corridors indiens font circuler des trains « double stack » en wagons plats sous caténaires !

Imaginé vers 2005 en partenariat avec le Japon, et débuté en travaux en 2009, ce projet compte 3340 km de lignes entièrement nouvelles et dédiées, en voie de 1,676 m (voie normale indienne), électrifiées en 25 000 V, adaptées à des vitesses de 100 km/h (ce qui permet de tripler la vitesse commerciale des trains) et acceptant des trains de 1500 m et de 13000 tonnes, de 25 à 32,5 tonnes de charge à l'essieu, supérieure au reste du réseau. 70 % du trafic de fret ferroviaire indien devrait emprunter ces corridors, ce qui doit permettre de densifier les services voyageurs sur les lignes classiques. Le corridor Est a reçu un financement de 2,7 milliards de dollars de la Banque Mondiale, le coût total des deux corridors étant d'environ 12 milliards.

A moyen terme le schéma directeur prévoit quatre autres corridors fret, dont les financements ont été approuvés en 2018 : 2000 km de Kolkata à Mumbai, 2173 km de Delhi à Chennai, 1 100 km de Kharagpur à Vijayawada et 890 km de Chennai à Goa.

Gilles Laurent



Rive droite du Rhône

Le retour des trains de voyageurs comme objectif

Le 21 mars 2021, l'association des usagers des TER de la Vallée du Rhône (AuterVR) a réussi le Printemps du train à Condrieu (Rhône). Depuis, elle a multiplié les rendez-vous avec les élus locaux et les candidats aux élections départementales et régionales.

En réunissant près de 500 personnes venues de l'Ardèche, de la Loire, du Rhône et de l'Isère, avec de nombreuses associations (dont la FNAUT) et des élu(e)s locaux, départementaux, régionaux et des parlementaires, AuterVR a donné une impulsion nouvelle à une action entamée il y a deux ans, sous la houlette de deux jeunes voyageuses Cécile Casey et Cécile Aubert-Michel.

Depuis cinquante ans, les trains de voyageurs ne circulent plus sur la rive droite du Rhône, entre Lyon et Nîmes, alors que les trains de frêt ont augmenté en taille et en nombre. Avec des travaux en rive gauche, et les difficultés croissantes pour passer d'une rive à l'autre, AuterVR milite pour la réouverture de la rive droite aux trains de voyageurs.

Une écoute attentive…

Après des réunions multiples avec des maires et présidents de communautés de communes, une initiative visible était nécessaire et le pari a été réussi. Dans la foulée, les responsables régionaux de SNCF-Réseau et de la région Auvergne-Rhône-Alpes rencontrés ont montré une écoute attentive.

Un point de plus dans la corbeille d'AuterVR qui, avec d'autres associations auralpines d'usagers du train, ont poursuivi leur mobilisation, lors des élections régionales et départementales.

En perspective aussi le Contrat de plan Etat-Région 2021-2027, au sein duquel le ferroviaire devrait être une des priorités.

« Il y a vingt ans, ce sont les trains bondés et souvent en retard entre Valence et Lyon, qui ont motivé la création de notre association. Aujourd'hui, c'est sur l'autre bord du Rhône, en rive droite, que se porte notre action », explique Bernard Deschamps, l'un des fondateurs. Manifestement, cet objectif rencontre l'adhésion de différents interlocuteurs.

« Quand nous parlions du retour du train entre Lyon et Le Teil lors des Comités de mobilités, on nous regardait en souriant. Depuis lors, la vice-présidence aux mobilités de la région Auvergne-Rhône-Alpes nous dit *qu'on va étudier la question* », poursuit Bruno Marchesini, le président d'AuterVR.

…vers une première réalisation

Mais les militants de cette association ne sont pas naïfs. Comme leurs collègues qui œuvrent pour le retour du train en vallées de la Saône entre Trévoux et Lyon et en Dauphiné entre Crémieu et Lyon, ils n'ignorent pas qu'il leur faudra batailler. D'autant que dans la mandature qui vient de s'achever, c'est le tout-routier qui a prévalu, et qu'il y a un gros retard à rattraper, avec une demande renforcée pour le transport voyageur-ferroviaire.

Dans ce combat, l'association a trouvé un allié avec la nouvelle équipe de la métropole rhodanienne et son projet de RER à la lyonnaise. Dans ce cadre, avec la fermeture de plusieurs ponts entre rive droite et rive gauche pour plusieurs années, le projet concret et réaliste d'une navette ferroviaire entre Condrieu et Lyon pourrait être une première étape...

Jean-François Cullafroz
AuterVR

Lignes vers Le Tréport - Mers-les-Bains

Le comité de sauvegarde des lignes ferroviaires du Tréport - Mers-les-Bains a réalisé une brochure richement documentée de 82 pages sur les deux lignes ferroviaires, Abbeville - Le Tréport et Beauvais - Le Tréport, et sur le combat de plus de 30 ans pour préserver ces lignes.

La brochure est disponible auprès de la trésorière pour la modique somme de 15 euros (10 euros + 5 euros de participation aux frais de port), chèque au nom du Comité de sauvegarde des lignes ferroviaires du Tréport-Mers.

Comité de Sauvegarde et de Développement des Lignes Ferroviaires du Tréport-Mers
Mairie
80350 Mers les bains

Virement bancaire possible. S'adresser au comité par mail :
rail.treport.mers@gmail.com

22e congrès de la FNAUT

1-3 octobre ANNECY 2021

Thème du congrès :

Contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports collectifs

Le 22e congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy, du 1er au 3 octobre 2021. Notre évènement est **ouvert à un large public** concerné par les problématiques de la mobilité : usagers, représentants des opérateurs ou collectivités.

Le programme comprendra :

- des visites techniques (Lyon-Turin, Léman Express, visite multimodale) le vendredi après-midi ;
- un débat avec des acteurs territoriaux : Grand Annecy, Annemasse Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, CFF, transports publics genevois ;
- un grand débat Jean-Pierre Farandou, PDG de SNCF ;
- l'attribution des prix Ticket Vert et Ticket Rouge de la FNAUT ;
- des ateliers thématiques sur l'organisation de notre fédération.

Inscrivez-vous dès maintenant sur notre site dédié à l'évènement :

https://www.annecy-fnaut.fr

Renseignements sur le congrès : Fabrice Michel - 01 43 35 35 75

Le livre noir de la SNCF

©Macayran - Pixabay

• Logique SNCF

Publicité très sympathique de Oui.sncf pour découvrir la Bretagne en tandem. Sauf que c'est interdit dans les trains, y compris les TER en Bretagne.

Lu sur Twitter : @monvelodansletrain

• Noir, c'est (encore) noir pour les trains de nuit

Voilà un train de nuit Paris-Nice que l'on vient à peine d'inaugurer en grande pompe, avec le premier ministre comme passager, s'il vous plait ! Et quelques jours après, il est déjà supprimé 16 jours sur les 30 que compte le mois de juin ! Ces suppressions sont certes liées à des travaux indispensables mais une meilleure coordination eut été utile !

Vous comprenez alors ce qu'a vécu le train de Briançon pendant des années. Le moindre prétexte était bon pour le supprimer. Dernièrement, suite aux travaux entre Livron et Veynes, le train est arrêté sur plusieurs mois. Les Associations d'usagers ont proposé une solution de détournement par Avignon, Cavaillon et Pertuis, la SNCF n'y a même pas consacré une minute de son attention. Il y a des mots qui ont disparu du vocabulaire de la SNCF : coordination, service client, service public.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Brèves

• Tous les villages et toutes les villes d'Espagne passent au 30 km/h généralisé. Ne plus accepter l'inacceptable. Afin de réduire les accidents de la route et favoriser un meilleur partage de la voirie, l'Espagne passe au 30 km/h généralisé à partir de mai 2021 sur les axes routiers urbains avec une voie par sens. Avec des exceptions : les rues sans trottoirs passent à 20 km/h et les rues à voies multiples à 50 km/h. On estime que 85 % des rues des grandes villes seront à 30 km/h ou moins et 95 % à 100 % des voiries des petites et moyennes localités.

• Le site « Lot tourisme » propose une rubrique « le Lot sans voiture » qui fait la promotion du train TER et de l'autobus : https://www.tourisme-lot.com/le-lot-sans-voiture

• Au Havre, une nouvelle ligne de bus pour franchir le pont de Normandie avec son vélo.

Traverser le pont de Normandie à vélo, ça fatigue. Keolis Bus Verts et la Région Normandie propose une alternative en jouant la carte de l'intermodalité. Grâce à la ligne 39 Nomad Car Calvados qui relie Caen–Honfleur et Le Havre, il est désormais possible de charger soi-même son vélo dans le bus. Cela vient s'ajouter à « La Véloma-ritime » (Eurovelo4), la véloroute qui unit Roscoff (Bretagne) à Bray-Dunes (Hauts-de-France) par le littoral.

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°290 - 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