

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Quelles dessertes pour le quart Nord-Est de Midi-Pyrénées ?



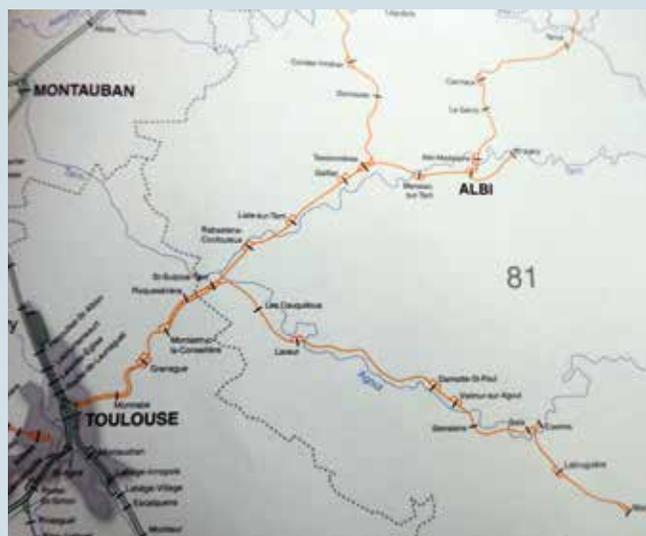
© DR

La gare de Saint-Sulpice.

Le quart Nord-Est de l'ex région Midi-Pyrénées, qui trouve son origine à Toulouse, est constitué presque essentiellement de lignes à voie unique non électrifiées : trois « radiales » Toulouse-Albi-Rodez-Séverac, Toulouse-Castres-Mazamet et Toulouse-Capdenac-Figeac, et une transversale Brive-Capdenac-Rodez. Ces trois radiales ont un tronç commun entre Toulouse et Saint-Sulpice (Tarn), cette section de ligne étant l'une des voies uniques les plus chargées de France et ayant été modernisée dans un premier temps en 1985 au moyen d'une télécommande (CCVB).

Afin de remédier partiellement à cet engorgement, la région Midi-Pyrénées, appuyée par l'Association Tarsly, a doublé la voie unique sur les deux tiers du tronç commun (18 kilomètres), excepté sous les deux tunnels et entre les gares de Gragnague et de Montastruc-la-Conseillère, les travaux s'étant étalés de 2010 à 2013. Ce doublement et l'informatisation de la gestion des relations a certes permis plus de souplesse dans l'exploitation (théoriquement les nouvelles installations devraient permettre la circulation de 126 trains par jour) mais n'autorise pas à une extension plus marquée des dessertes, principalement de type banlieue. L'incessant accroissement démographique de l'agglomération toulousaine provoque une régulière augmentation de la population dans la partie sud-ouest du Tarn, surtout de Saint-Sulpice à Gaillac.

Afin d'y faire face, l'Association Tarsly souhaiterait la création d'un RER toulousain dont une branche desservirait Saint-Sulpice, principale gare voyageurs du



© DR

Tarn et les quatre gares intermédiaires. Une meilleure spécialisation des circulations permettrait une accélération des relations de plus long parcours : Toulouse-Albi-Rodez, Toulouse-Figeac et Toulouse-Mazamet.

Mais toute extension du nombre de dessertes se heurte rapidement au problème de la voie unique sur une partie de la section Toulouse - Saint-Sulpice, entre les deux tunnels. Et il apparaît donc clairement que seul un doublement total de cette ligne serait de nature à améliorer les relations ferroviaires dans cette partie de la région Occitanie.

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## L'arrêt à la demande des trains, une pratique « oubliée » par la SNCF



Il existe dans le référentiel traction (la bible du conducteur !), au chapitre D, l'article D12.01-Arrêts normaux des trains, sur les arrêts encadrant la pratique des arrêts à la demande. La rédaction concerne « les trains composés d'autorail(s) avec ou sans remorque ou d'éléments automoteurs dans les haltes ou gares (établissements PL pour la SNCF) très peu fréquentées et ne sont respectés que si les voyageurs désirent monter ou descendre du train. Il appartient donc à ces voyageurs de se manifester ».

A l'heure des fermetures de haltes dans le cadre d'Optim TER (démarche de rationalisation des dessertes, proposée par la SNCF aux Régions), la remise au goût du jour de cette pratique des arrêts à la demande permettrait de sauver des arrêts faiblement utilisés par les usagers. Les lignes de desserte fine du territoire, circulées à faible vitesse par des autorails paraissent répondre aux prérequis du référentiel. Et c'est justement là, que la « rationalisation » frappe le plus les usagers. Sur la ligne Carhaix - Guingamp, exploitée par Transdev en affermage (délégation d'exploitation par lequel le contractant s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers), la pratique fonctionne parfaitement.

Naturellement, les arrêts à la demande existent couramment en Suisse. Sur les CJ (Chemins de Fer du Jura), la pratique a été modernisée (photos 1, 2) depuis la pancarte des CFSO (Chemins de Fer du Sud-Ouest) (photo 3).

A noter, que la Fnaut Nouvelle-Aquitaine a obtenu de la Région et de la SNCF, une expérimentation sur les lignes 26 et 27. La ligne 26 Limoges-Ussel avec les arrêts de



Jassonneix (2,6 voyageurs jour en 2019) et de Pérols-sur-Vézère (moins d'un voyageur jour en 2019/2020/2021) et la ligne 27 Brive-Ussel avec les arrêts de Corrèze (12 voyageurs jour en 2019) et Montaignac-Saint-Hyppolyte (3 voyageurs jour en 2019).

Christian Broucayet,  
animateur réseau TER  
Fnaut

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Le retour des TER sur la rive droite du Rhône : le volontarisme de l'Occitanie



© Jean-Pierre Wolff

Le train inaugural  
Nîmes - Pont-Saint-Esprit dans la  
gare de Bagnols-sur-Cèze.

Avec ce train inaugural, Nîmes - Pont-Saint-Esprit via Avignon, pour la reprise du service voyageurs suspendue depuis 1973 sur la rive droite du Rhône, ce dimanche 28 août 2022 symbolise pleinement l'engagement la politique volontariste de la Région Occitanie, concrétisant une lutte de plus de 20 ans menée par une association déterminée. Dans un premier temps, 5 allers-retours permettront aux habitants du nord du Gard de rejoindre Avignon ou Nîmes par cette ligne à double voie électrifiée (82 km) et utilisée pour le fret. D'ici 2025, 11 gares seront desservies par 8 AR quotidiens. C'est la première relance qui en préfigure d'autres: Montréjeau-Luchon (2024), Alès-Bessèges (2025) puis Limoux-Quillan et Rodez-Séverac-le-Château. Le parcours lent et semé d'embûches depuis les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (2016) n'a pas découragé sa présidente Carole Delga. Bien au contraire, sa politique s'inscrit dans une démarche citoyenne et volontariste en réaffirmant la valeur

du service public des transports pour répondre aux défis environnementaux, énergétiques, économiques et sociaux. L'Occitanie participe largement au financement des LGV (Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse), à la sauvegarde et à la modernisation des lignes des Causses et du Cévenol, à la création des pôles intermodaux et à l'achat du matériel roulant; pour le fret, à la relance des lignes Agen-Auch et Lannemezan-Labarthe. Les associations souhaitent que la région aille encore plus loin avec plus de trains, plus d'amplitude ou plus de confort, mais ses ressources ne sont pas illimitées, elle ne perçoit pas de versement mobilité comme les agglomérations et elle ne peut pas lever d'impôts rémunérateurs. Malgré ces contraintes, l'Occitanie offre une tarification très avantageuse, avec les lignes à 1€, le tarif jeune +=0 ou la gratuité à partir du 6e AR, les abonnements travail, la dégressivité pour les 65 ans et +, etc..., visant le passage de 70 000 à 100 000

voyageurs quotidiens d'ici 2030. Néanmoins cette politique rencontre de gros écueils, par exemple l'absence d'un véritable RER toulousain dû à l'immobilisme de l'Etat, limitant les investissements de la SNCF, multipliant les incohérences, comme par exemple la baisse de 30 centimes par litre d'essence et le refus de diminuer la TVA sur les transports collectifs, à côté, la métropole toulousaine excluant de mettre un euro pour le RER, se retranchant dans une vision dépassée d'organiser les déplacements dans les limites étroites de son périmètre par rapport aux bassins beaucoup plus larges de mobilité, participe aussi à cette inertie pénalisant les populations. L'absence d'une véritable gouvernance des transports, malgré les défis climatiques et socio-économiques croissants, risque de freiner cette belle dynamique que seule la région porte pour le moment.

Jean-Pierre Wolff,  
Conseiller national Fnaut

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Navette ferroviaire de Périgueux

La ville de Périgueux dispose d'une étoile ferroviaire à quatre branches qui permettent des liaisons vers Agen, Bordeaux, Brive et Limoges. En 1990, le Conseil Général de la Dordogne a constitué un groupe de travail chargé de réfléchir au développement de la desserte ferroviaire du département (la Fnaut y était représentée par Mr Yves Vialle). Cette étude publiée en juin de la même année évoque déjà la possibilité de créer une navette ferroviaire autour de la ville.

Ce projet connaîtra des périodes d'oubli mais n'a jamais disparu complètement, sa flamme étant régulièrement ranimée par les syndicats de cheminots. Au début des années 2000, le dossier refait surface sous l'égide la Communautés d'agglomération de Périgueux. Les propositions sont très ambitieuses et parlent d'un train toutes les 15 mn. En 2008, après les présentations publiques, notre association fera des propositions dont les principales seront retenues, notamment l'extension plus à l'ouest jusqu'à Mussidan, le phasage des mises en service ou le point de retournement au terminus Est. L'idée étant de se concentrer d'abord sur les horaires de pointe, quand la circulation automobile est importante, et de laisser le temps aux mentalités d'évoluer pour adopter un autre mode de déplacement. En effet la voiture en zone rurale, avec peu d'offres de transports en commun, est incontournable et il faut du temps pour convaincre de l'abandonner. En 2013, la région Aquitaine, le département et les communautés de communes concernées signeront un contrat d'axe qui globalisera le projet et le



renforcera avec 43 objectifs qui vont de la desserte ferroviaire à la coordination avec les bus en passant par les plans d'urbanisme. La nouvelle communauté de Communes – Le Grand Périgueux, un peu plus de 100 000 habitants – a pris les commandes depuis plusieurs années et, depuis le 2 juillet dernier, la navette est en service. Les trains créés viennent compléter l'offre TER notamment le matin et le soir, offrant un choix d'horaires plus attractifs. Les points d'arrêts sont modernisés pour permettre des accès faciles. Le terminus de Niversac (entrée Est de l'agglomération) a été complètement réaménagé et son patrimoine ferroviaire restauré et mis en valeur. Les lignes de bus urbains de Périgueux qui passent par la gare sont cadencées à 12 minutes, matin et soir, pour pallier à tous retards des trains. Des lignes de cars permettent des rabattements vers les points d'arrêts ferroviaires y compris en zone rurale. Des abris vélos sécurisés sont implantés dans toutes les gares desservies par la navette. Des locations de vélos en longue durée ou une aide à l'achat viennent renforcer le tout. Une offre de vélos en libre-service est déjà à l'étude.

Et, cerise sur le gâteau, l'Agglomération qui déménage près de la gare de Périgueux, dans des locaux plus grands, ne disposera pas de parking. C'est un choix volontariste de son président pour que la collectivité et son personnel montre l'exemple...

Bien sûr nous sommes loin du RER parisien mais cet effort d'offre complète avec, pour armature, le réseau ferroviaire est probablement unique en France pour une collectivité de cette taille. Cela est d'autant plus remarquable qu'elle participe, en plus des investissements d'aménagements des gares et des pistes cyclables, au financement du fonctionnement des trains supplémentaires à la hauteur de 800 000 €/an.

Et ce n'est pas terminé car les services de l'agglomération et les usagers travaillent déjà à l'extension du service au-delà de Niversac ainsi que sur les tronçons nord et sud qui desservent des bourgades comme Thiviers et son pôle d'excellence des métiers du cuir et du luxe ou les Eyzies avec sa renommée préhistorique internationale.

J.F. Martinet,  
Président de Périgord Rail Plus

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Un peu plus d'audace pour les transports collectifs



La gare de Freiburg au cœur du système des déplacements

Au moment où l'Allemagne lance pour les trois mois d'été un abonnement mensuel à 9 €, valable pour l'utilisation de tous les trains régionaux, de l'ensemble des réseaux urbains et des cars interurbains, en France, les mesures prises concernent la baisse du prix des carburants et l'abandon du titre de libre circulation (29 €/mois) dans tous les TER pour les jeunes de – 26 ans. Nous sommes bien loin des déclarations vertueuses de nos gouvernants prolixes en matière de discours sur la protection du climat mais dont les actes constituent des démentis !

L'exemple allemand visant tout autant à lutter contre le réchauffement climatique que contre l'inflation générale, s'inspire d'une décision prise en Autriche en 2021 avec l'instauration du KlimaTicket qui donne accès gratuitement à tous les transports collectifs du pays pour 1095 € par an avec des réductions pour les – 25 ans et les + 64 ans

(821 €). Ce dernier abonnement, même s'il s'inscrit dans cette préoccupation majeure du climat, s'appuie sur l'exemple helvétique se déclinant entre l'abonnement général annuel (1<sup>re</sup> classe : 6 300 CHS, 2<sup>e</sup> classe : 3 860 CHS) et l'abonnement demi-tarif annuel (165 CHS). Ces abonnements sont valables aussi bien sur les CFF, les compagnies ferroviaires privées, les entreprises de navigation lacustres, les transports urbains que sur les lignes routières de La Poste. Dans ces 3 pays, il s'agit de 3 produits différents dans leur genèse, leur temporalité et dans leur coût, mais ils s'inscrivent tous les 3 dans une volonté politique très forte de favoriser le transfert de la route vers les transports collectifs, dont le train devient la colonne vertébrale incontournable. Cet objectif vise à préserver le climat. Certes, des critiques fusent contre ces politiques. Elles provoquent la saturation des transports collectifs

et en particulier des trains. Elles se font au détriment des mobilités actives. Elles coûtent trop cher aux collectivités et aux entreprises... Mais leurs détracteurs oublient de signaler la diminution des rejets de polluants, le recul de l'accidentologie routière ou les avantages socio-économiques, aussi bien pour les métropoles que pour les territoires ruraux procurés par ces politiques audacieuses en matière de mobilité. La cacophonie tarifaire, résultant des discontinuités toujours plus nombreuses entre les Régions, de la division de la SNCF entre ses composantes (TER, TGV, Intercité,...) ou entre les collectivités qui n'arrivent pas à s'entendre sur une politique globale des déplacements dans un même bassin de vie, s'éloignent de ces 3 exemples vertueux qui mériteraient d'être non seulement médités mais repris en les adaptant à notre pays.

Jean-Pierre Wolff,  
Conseiller national Fnaut

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## La gare du Teil doit être prête à accueillir des voyageurs dès l'été 2022



La région AURA s'est engagée à réouvrir la rive droite du Rhône, fermée aux voyageurs depuis 1973, entre Romans et le Teil, avec arrêt à Valence TGV et Valence Ville d'ici 2026. Or, la région Occitanie a prévu la réouverture entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit (Gard) en septembre 2022. Pour des raisons techniques, les trains viendront faire demi-tour et stationner au Teil (Ardèche) sans prendre de voyageur ! Ce n'est pas acceptable pour les participants à une réunion publique en octobre 2021 au Teil, organisé par le Collectif des Usagers des Transports Publics en Sud Ardèche. Depuis les initiatives se sont multipliées : interpellation de la population, des élus, pétition (18 000 signatures), rassemblement devant la gare du Teil le 20 mars. La SNCF met en avant des questions de sécurité et d'accessibilité pour

renvoyer cette desserte à long terme. La gare du Teil accueillant des voyageurs très régulièrement quand des travaux sont faits sur la rive gauche, il n'y a aucun obstacle à l'utiliser dès 2022. La région Occitanie a obtenu de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire une ouverture dérogatoire en attendant que les travaux soient effectués pour la mise en conformité de ses gares en 2025. De son côté, la région AURA est favorable à cette solution et a prévu des travaux de mise en conformité de la gare du Teil budgétés à hauteur de 12 M€. Enfin, si la montée-descente n'est pas décidée au Teil d'ici 2025, la région Occitanie sera dans l'obligation d'effectuer des travaux de gare terminale à Pont-Saint-Esprit, pour un coût de plusieurs dizaines de millions. Ce serait non seulement

un énorme gâchis d'argent public, mais aussi l'enterrement définitif du projet initial d'une ligne unique Romans-Nîmes et donc de la possibilité pour les Ardéchois d'aller en train vers le sud. De nombreux élus ardéchois sont intervenus : les maires, les élus des communautés de communes, des conseillers régionaux, le député Hervé Saulignac, le sénateur Mathieu Darnaud. Le ministre Olivier Dussopt s'est engagé à défendre auprès du ministre des transports. Les habitants du sud-Ardèche ne comprendraient pas que des trains desservent le Teil, sans pouvoir les utiliser pour aller vers Nîmes, où se trouvent, notamment : l'Université, le CHU, la Cour d'appel, les plus proches de chez eux et la gare TGV vers Montpellier, Toulouse...

Pour le CUTPSA :  
Franck Pallier et Henri Poinsignon

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## La mise en œuvre d'une politique urbaine de mobilité est trop lente



© Jean Sivardière

Le Pont de Pierre de Bordeaux réservé depuis 5 ans aux piétons, cyclistes et utilisateurs des transports collectifs urbains.

Six raisons renforcent aujourd'hui la nécessité d'accélérer la mise en œuvre d'une politique urbaine durable de la mobilité :

- le succès de l'auto depuis la crise sanitaire provoquant une croissance du trafic routier ;
- la dépendance pétrolière fragilisant notre système de déplacements ;
- la pollution de l'air concernant la santé publique ;
- la nécessité de récupérer de l'espace public actuellement consacré à la voiture ;
- les menaces sur la biodiversité en particulier dans le périurbain ;
- le réchauffement climatique aux manifestations présentes et à venir alarmantes.

Lutter contre tous ces défis, exige une forte réduction de la circulation des autos et des camions passant par un recours préalable aux transports collectifs et aux mobilités actives. Le fond du problème reste l'accélération des investissements de transports publics et la volonté politique. Les mesures prises n'ont pas encore provoqué de transfert modal massif. Il faut aujourd'hui accélérer les évolutions en cours. Si

des initiatives nouvelles, pouvant être mises en œuvre rapidement donc essentiellement financières et réglementaires, ne sont pas prises, il est à craindre que la situation évolue peu dans les 20 ans qui viennent. Pour cela, plusieurs axes sont à suivre :

- tourner le dos au tout voiture conduisant à un étalement urbain, à une ségrégation fonctionnelle et sociale et à des dysfonctionnements socio-économiques et environnementaux désastreux ;
- abandonner tous les projets ne réduisant pas la circulation des voitures (contournements ; autoroutiers, arrêt de la construction de parkings centraux, diminution capacitaire des voiries au profit des autres modes) ;
- généraliser toutes les initiatives vertueuses concernant la marche et les deux-roues, avec un investissement massif dans les aménagements cyclables absolument nécessaire et d'un coût modeste ;
- instaurer le péage urbain, accompagné d'un fort

développement préalable des transports publics urbains et périurbains et d'une forte hausse du coût du stationnement, seule mesure susceptible de provoquer un choc psychologique chez les automobilistes.

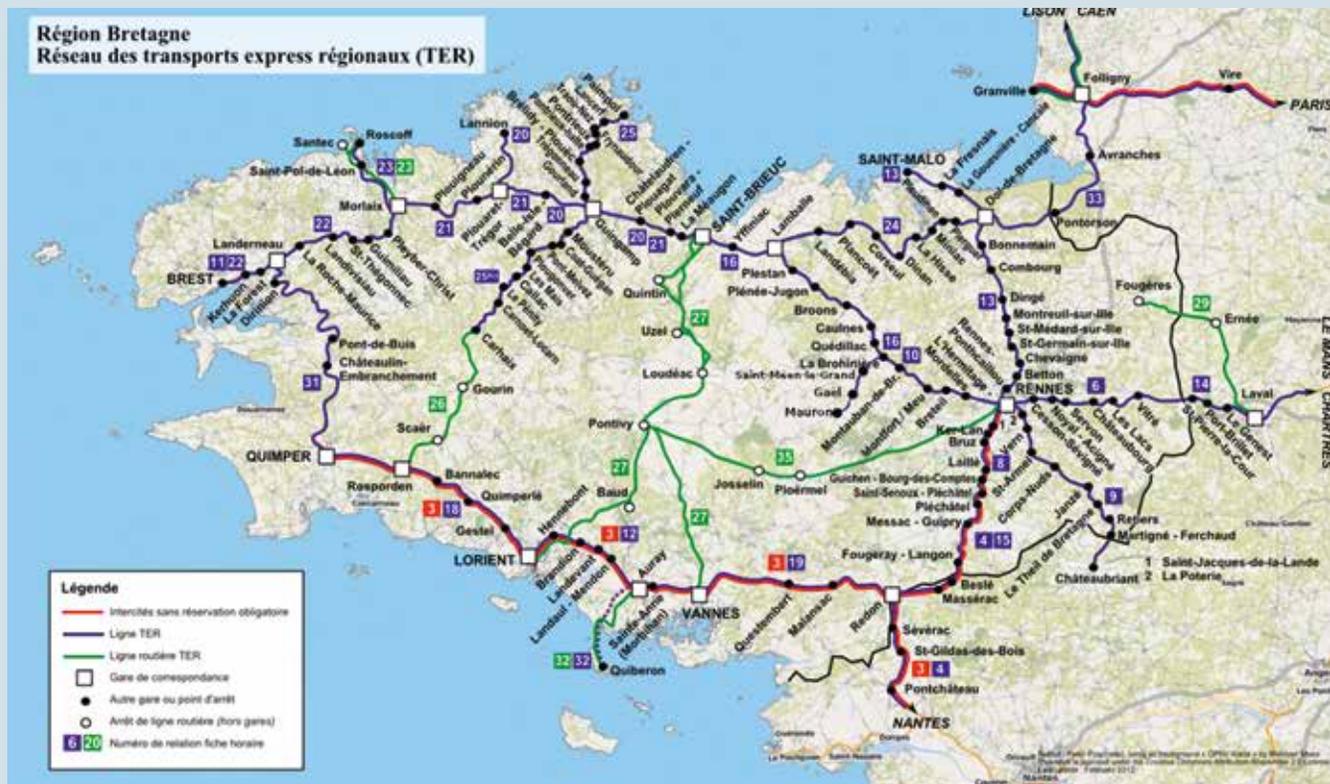
Il faudrait qu'une collectivité fasse preuve d'audace politique, comme Nantes et Grenoble en réintroduisant le tramway dans les années 1980, malgré son image très négative dans l'opinion, pour que d'autres s'en inspirent et généralisent ainsi de nouvelles pratiques. Une rupture commence à s'imposer, quand on vit en ville, on n'a plus besoin d'une voiture (thermique ou électrique) contrairement aux décennies précédentes.

Il faut accélérer les évolutions en cours et appliquer des méthodes nouvelles allant au-delà de la démarche traditionnelle aux impacts bien trop lents. Tout dépend des élus locaux, le gouvernement manquant d'ambition.

Jean Sivardière,  
ancien président de la Fnaut.

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Pour la réouverture de Rennes-Mauron



Le comité de citoyens RMET « Rennes Mauron En Train » a organisé une réunion publique d'informations et d'échanges autour du projet de retour des trains de voyageurs sur la ligne La Brohinière-Mauron. Il faut rappeler quelques éléments de ce projet :

- La ligne La Brohinière-Mauron fait partie d'une ancienne transversale Bretonne reliant la côte Nord à la côte Sud de la Bretagne, de Dinard (35) à Questembert (56). Elle croisait la ligne Rennes-Brest en gare de la Brohinière ancien arrêt du réseau Breton de la ligne La Brohinière-Loudéac. La ligne a aujourd'hui son terminus à Mauron.
- Le dernier train voyageur Rennes-Mauron a circulé en mars 1972 et le dernier train de marchandise en 1998 avant un arrêt provisoire.
- En 2009, la Communauté de communes de Saint-Méen-le-Grand

rouvre la ligne après de gros travaux pour approvisionner une plate-forme logistique à Gaël (Easydis). Le train a desservi une seule fois la plate-forme. Les trains de fret s'arrêtaient à Saint-Méen pour accéder à un autre site de Kuehne Nagel (2 à 3 trains par semaine) jusqu'en 2018 où plus aucun train ne circule sur une ligne refaite en partie jusque Gaël. Il reste juste 800 m de voie à poser à l'entrée de Mauron.

Au sujet du potentiel voyageurs en gare de Montauban de Bretagne, RMET en a dénombré sur les 5 premiers TER, 34 le 1<sup>er</sup> jour et 56 le 2<sup>e</sup> jour, qui provenaient du secteur Saint-Méen-Gaël-Mauron venus individuellement en voiture remplir le parking de 300 places : en rajoutant les passagers des cars des lignes 2 (Gaël-Rennes) et 12 (Saint-Méen-Rennes), soit 250 000 voyages cumulés en 2017 pour ces 2 lignes,

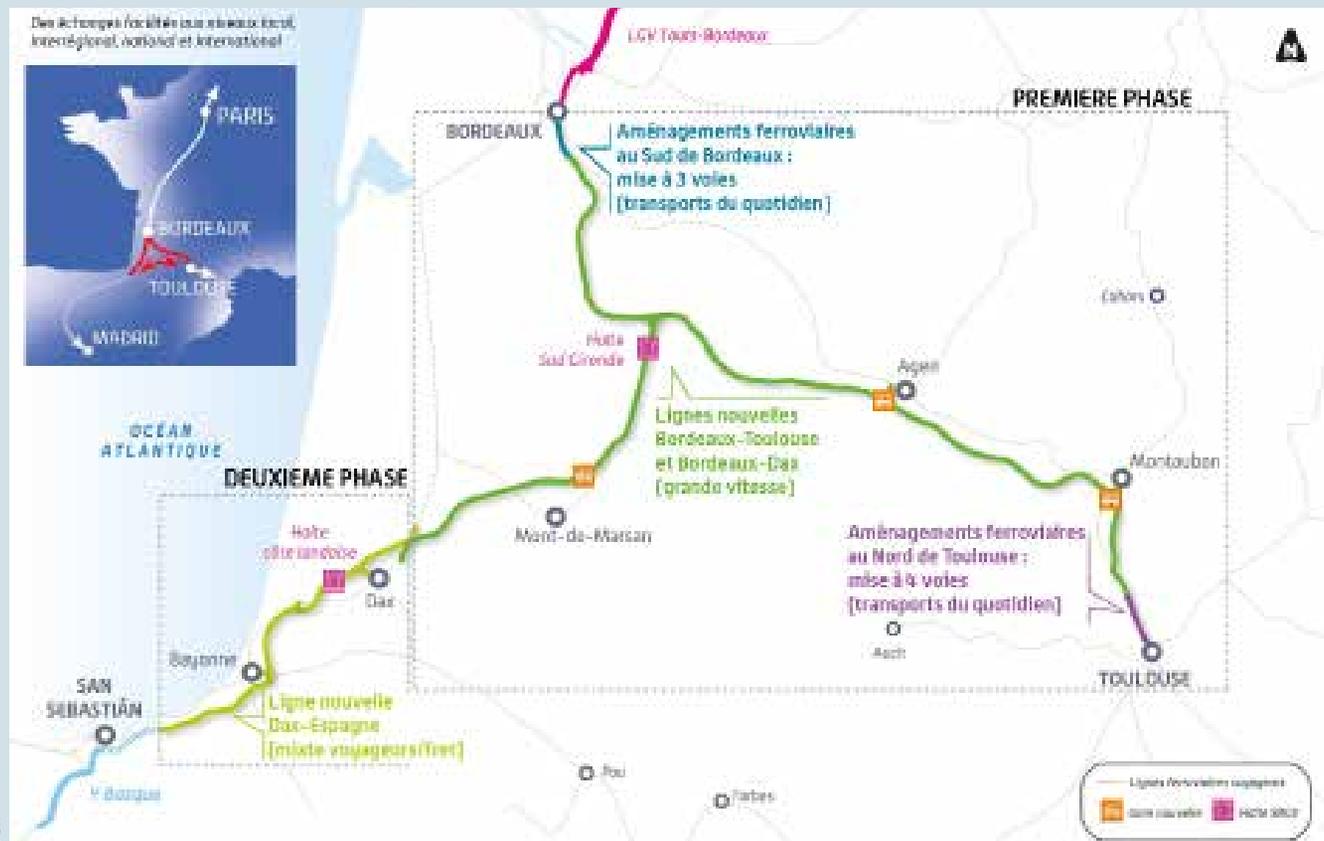
plus ceux qui empruntent leur voiture jusqu'à Rennes, le potentiel semble avéré !

Il faut de plus redonner envie aux habitants de prendre les transports collectifs comme le TER qui est rapide, confortable et performant, ce que ne permettent pas toujours les cars actuels (absence de WC, accès PMR difficile, pas d'accès vélos, embouteillage à l'entrée de Rennes, temps de parcours aléatoire, pollution...). Preuve de l'intérêt de la population pour ce projet, la page Facebook « RMET » créée fin avril 2022 possède déjà plus de 350 abonnés et a été vue près de 10 000 fois en 20 jours !

*Collectif Rennes-Mauron  
en Train  
Responsabilité éditoriale :  
Jean-Pierre Wolff,  
conseiller national Fnaut*

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## 1<sup>re</sup> phase du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO)



Le gouvernement (ordonnance du 2 mars 2022), a acté la création de l'établissement public local mobilisant 14,3 milliards d'euros, répartis 40 % Etat, 40 % pour les 25 collectivités locales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine et 20 % Union européenne, pour un démarrage des travaux fin 2023. Toutes les DUP (déclaration d'utilité publique) nécessaires ont été obtenues et tous les recours juridiques des opposants ont été rejetés par la justice. Le programme de compensation, prévoit 1700 hectares de plantation pour 700 hectares artificialisés. L'intérêt de l'infrastructure ne fait guère de doutes. GPSO, c'est 327 kilomètres de lignes nouvelles, Bordeaux-Toulouse via les gares nouvelles

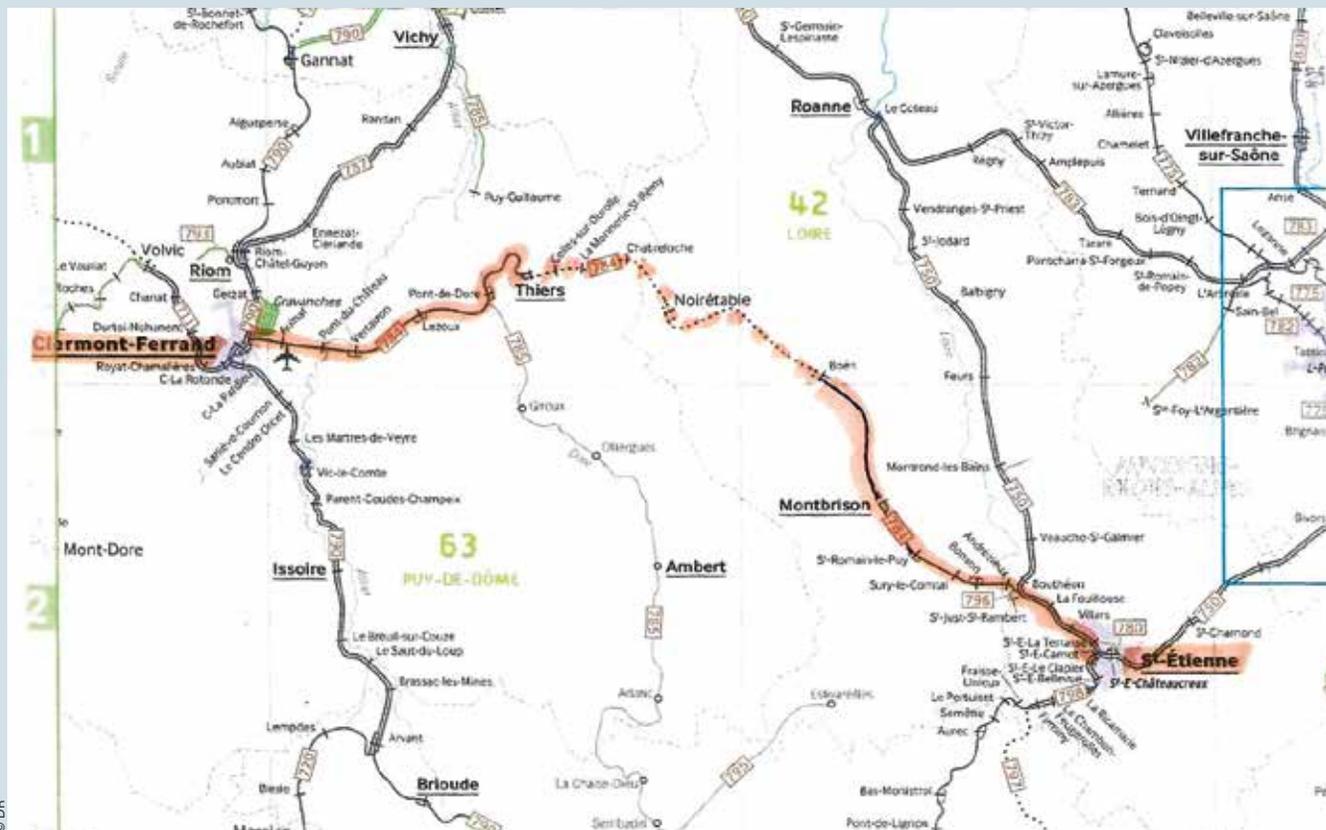
d'Agen et de Montauban et Bordeaux-Dax via Mont-de-Marsan et deux RER métropolitains, au Nord de Toulouse (AFNT) et au Sud de Bordeaux (AFSB) pour une mise en service prévue en 2032. Pour la longue distance, la ligne nouvelle permettra de gagner près d'une heure entre Bordeaux et Toulouse et 20 minutes jusqu'à Dax et au-delà pour le Sud de l'Aquitaine, le Béarn, la Bigorre et l'Espagne. Toulouse sera alors à peine plus de 3 heures de Paris. L'aménagement favorisera le développement des trains du quotidien (TER et Intercités), mais aussi le fret par les sillons dégagés sur les lignes classiques. La Fnaut a par ailleurs alerté les Président(e)s de Région et le Premier ministre sur la nécessité de

rouvrir la ligne Agen-Auch aux voyageurs permettant aux Gersois de profiter du bénéfice de la nouvelle infrastructure. L'AFSB permettra un service TER à la demi-heure, puis au quart d'heure sur la liaison entre Langon et Saint-Mariens. La consistance du service sur l'AFNT n'est pas encore définie. Soutenu par la Fnaut depuis 2005, le projet GPSO est un bon projet permettant d'économiser 280 000 tonnes de CO2 chaque année en permettant le report modal de l'avion et de la voiture vers le ferroviaire. Plus de détails [gpso.fr](http://gpso.fr)

*Christian Broucaert, Président Fnaut Nouvelle-Aquitaine*

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Rouvrir totalement la ligne Clermont-Ferrand/Saint-Etienne



Après une lente descente aux enfers, il ne circule plus de TER depuis 2016 dans la partie centrale qui était située sur les deux anciennes régions Auvergne et Rhône-Alpes. La fusion des deux régions, en 2016, n'a pas modifié la situation. Seuls circulent des trains dans le périmètre stéphanois, jusqu'à Boën, et clermontois jusqu'à Thiers. En effet, grâce à une première mobilisation, le segment Montbrison/Boën-sur-Lignon, a pu rouvrir après travaux en 2018.

Le tronçon central de 48 km Boën/Thiers, dont le coût de renouvellement de la voie a été estimé à 50 M€ par la SNCF, n'est pas inclus dans les 2 plans de relance de la région AURA et SNCF réseau envisage sa fermeture définitive. En 2022, la région AURA finance une nouvelle étude confiée à SNCF Réseau. En attendant, l'entretien de

la plate-forme et des ouvrages n'étant pas assuré, le coût de renouvellement risque d'augmenter fortement.

La ligne relie pourtant deux métropoles de plus de 300 000 habitants Clermont-Ferrand et Saint-Etienne, et peut assurer la desserte d'un territoire intermédiaire peuplé de plus de 200 000 habitants, moyennant 4 ou 5 arrêts intermédiaires.

Le temps de trajet serait de 1h45, durée mise par le car empruntant, mais sans arrêt intermédiaire, l'autoroute parallèle. Les cars avec arrêts assurent la liaison en plus ou moins 3 heures, temps de trajet très dissuasif.

La réouverture permettrait de mieux rentabiliser les investissements déjà faits sur les deux sections en antenne.

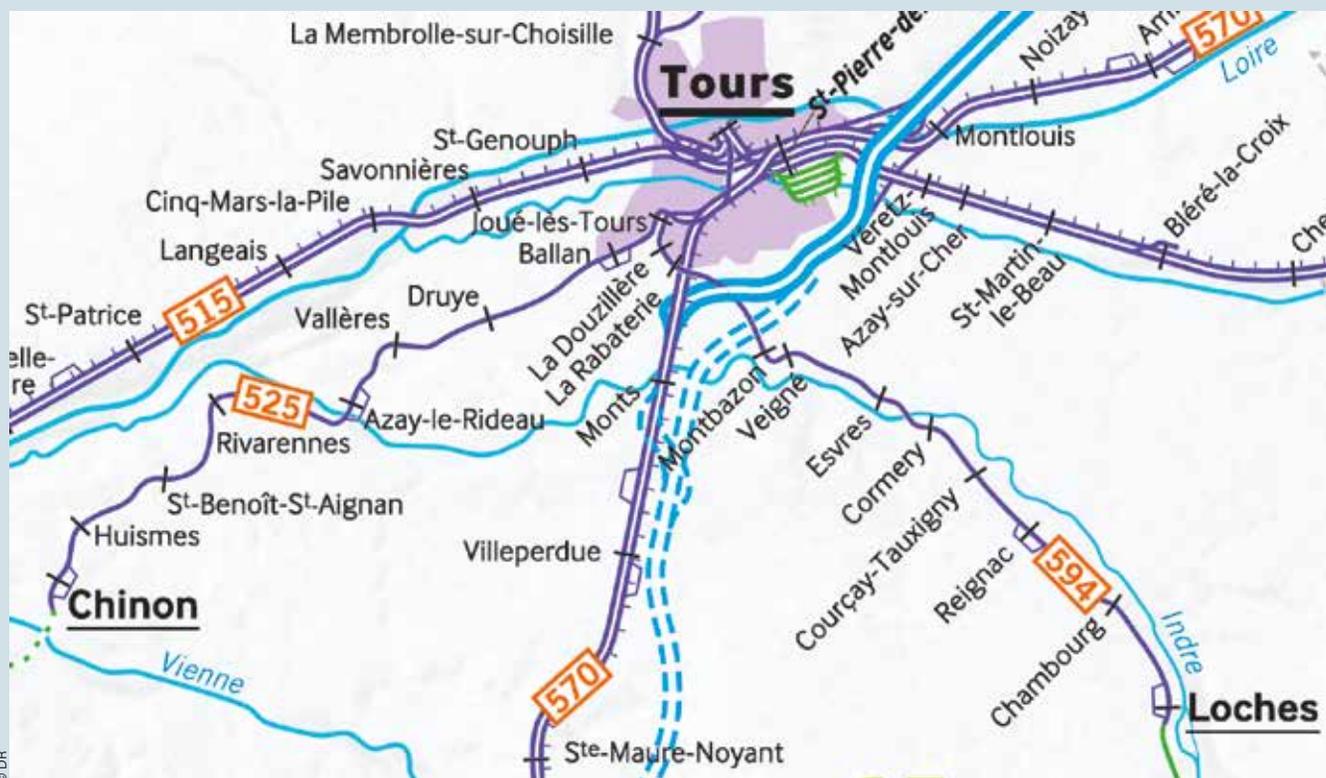
Réunissant des habitants, des élus et plusieurs associations dont la Fnaut AURA, l'association TRAIN 634269 a mis sur pied des manifestations à Noirétable, Boën, et Thiers et demande que :

- la ligne ne soit pas classée comme fermée (elle est actuellement suspendue),
- la rénovation du tronçon abandonné Boën/Thiers,
- une desserte cadencée attractive toutes les 2 heures entre les 2 métropoles avec 4 ou 5 arrêts, tout en retrouvant un temps de trajet de 1h45.

AUTA - Association des Usagers des Transports d'Auvergne  
[fnaut.auvergne@gmail.com](mailto:fnaut.auvergne@gmail.com)  
ADTLS - Améliorer les Mobilités en Loire Sud  
[adtls42@gmail.com](mailto:adtls42@gmail.com)

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Ligne ferroviaire Tours-Loches : les propositions de l'ADTT



Menacée d'un nouvel abaissement de vitesse, après celui à 60 km/h rendu nécessaire en 2006 sur environ 16 km par le mauvais état de la voie, la ligne Tours-Loches est fermée depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2021 pour 8 mois. Voie et ballast seront renouvelés et les ponts métalliques remplacés sur 27 des 41 km de la ligne. La modernisation devrait se poursuivre dans une phase ultérieure.

D'un coût total de 36 M€, les travaux entièrement financés par la Région Centre-Val de Loire éviteront un nouvel abaissement de vitesse puis la fermeture de la ligne à terme. Malheureusement, ils se traduiront par un simple retour aux vitesses pratiquées jusqu'en 2006, soit 75 km/h jusqu'à Montbazou et 85 au-delà. Le temps de trajet sera

seulement réduit de 5 minutes et la desserte restera squelettique. Pas de quoi faire préférer le train à la voiture !

Ces travaux pérenniseront la ligne pour plusieurs décennies mais l'Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine (ADTT) estime que tout ceci n'est pas à la hauteur des 36 M€ d'argent public investis par la Région. Elle formule deux demandes :

- 1/ en matière de desserte : que, dès juillet 2022, la fréquence journalière en semaine soit portée à 6 AR Tours-Loches. La réglementation le permet, moyennant une dérogation, sans aucuns travaux ni financements supplémentaires.
- 2/ en matière de temps de trajet : que le tracé de la nouvelle voie et le

dimensionnement des nouveaux ponts permettent la circulation des trains de voyageurs à 100 km/h. L'adaptation du tracé de la voie n'entraîne aucun surcoût si elle est réalisée en même temps que son remplacement. Ceci permettrait un futur relèvement de vitesse, et donc une nouvelle diminution du temps de trajet, une fois les passages à niveau sans annonces supprimés, ou automatisés.

Ajoutons deux regrets : l'oubli du 22,5 t/ essieux pour le Fret ferroviaire qui pourrait devenir plus compétitif et le maintien d'une double tarification défavorable au rail : 3 € pour les cars et 9 € pour les trains sur ce même trajet.

Jean-Louis Jung

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers.

## La réouverture de Perpignan - Villefranche de Conflent : une attente interminable



La gare de Villefranche de Conflent où se termine la ligne UIC venant de Perpignan et d'où part celle du train de jaune (voie métrique avec 3<sup>e</sup> rail conducteur électrique) vers Latour de Carol.

La ligne SNCF Perpignan-Villefranche de Conflent a été terminée en 1895, cet axe ferroviaire parcourt la vallée de la Têt dans les Pyrénées-Orientales. Si elle rejoint le fameux Train Jaune, il est avant tout une ligne du quotidien. Le 14 décembre 2017, l'accident à un passage à niveau à Millas projette la ligne dans l'actualité et en même temps l'association d'usagers Train en Têt (créée en 2002 en réaction aux nombreux dysfonctionnements). A la surprise générale la justice n'autorise pas la réouverture de la ligne... Les jours passent l'association s'inquiète organise une pétition, des manifestations le 5 mai 2018, puis le 19 janvier 2019... Mais malgré le soutien de la population et des élus l'autorité judiciaire reste sourde. En septembre 2019 en une semaine militants et sympathisants

se mobilisent : une marche sur les rails (40 km), une conférence de presse et surtout une manifestation mémorable à Marseille le 25 septembre où l'association s'entretiendra avec le procureur de la République et la présidente du TGI. Le 21 octobre 2019 nouvelle décision. La ligne ne pourra rouvrir que sur la moitié du parcours, pour des raisons inexplicables, le 21 mai 2020, jusqu'à Prades le 31 août, à cause d'un glissement de terrain en amont puis enfin et jusqu'à Villefranche le 16 novembre soit 1067 jours après l'accident, un record... Si Train en Têt a joué un rôle actif pour la réouverture de cette ligne qui connaît aujourd'hui une augmentation régulière de sa fréquentation, il faut rappeler dans un premier temps, l'implication de

la Région Languedoc-Roussillon dans le Contrat de projet état-régions (2007-2013) pour assurer sa survie en 2008 avec 22 M€ de travaux et l'introduction en 2011 du billet à 1€ toujours en vigueur et ensuite l'engagement de Carole Delga, présidente de l'Occitanie pour la réactivation de la ligne après l'accident de Millas en offrant un service de base de 8 A/R cadencés en train, complétés par des relations routières revues et totalement imbriquées au train y compris en termes de tarifs. La Région a largement participé au coût de réalisation du pôle multimodal (0,39 M€ soit 40 %) de Prades, renforçant l'accessibilité de cette sous-préfecture chère à Jean Castex.

*Balaguer Enric, président Train en Têt  
Jean-Pierre Wolff, Fnaut*

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## 30 ans de palmarès des mobilités dans VRT

Soulignons le travail novateur lancé en 1992 par le journal *La Vie du Rail* pour encourager et développer les bonnes pratiques en termes de transports et de mobilités. En 30 ans, que de progrès réalisés pour sortir du « tout voiture », hégémonique. Trois grandes étapes marquent le renouveau des transports collectifs. La première période avec les chocs pétroliers des années 1970 et le versement transports les tire d'un ghetto dans lequel, ils avaient été plongés. Puis le retour du tramway avec le concours Cavaillé en 1975, traduit un saut supplémentaire (Nantes 1985 et Grenoble 1987). Cette renaissance du tramway lance une politique de réhabilitation urbanistique des centres urbains. Durant deux décennies, les transports collectifs lourds connaissent un retour

remarquable dans les grandes agglomérations mais aussi dans des villes plus modestes comme Angers (2011), Besançon (2014), Mulhouse (2006), Orléans (2000), Tours (2013) et plus récemment Avignon (2019). Enfin, la troisième étape repose sur un changement de paradigme mettant en avant les mobilités facilitées par les nouvelles technologies couplées à des pratiques renouvelées ou inédites avec le développement du vélo, de la trottinette, du covoiturage, de l'autopartage et surtout de l'intermodalité. En une trentaine d'années, ce palmarès a modifié la vision des élus sur les mobilités et plusieurs villes absentes de ce classement au début, ont fait des efforts notoires, comme Marseille, Nice et Toulouse. Même s'ils sont encore

considérés comme insuffisants par les piétons et les cyclistes, il n'en demeure pas moins qu'un virage a été pris en faveur de l'ensemble des mobilités en réintroduisant les transports lourds dans ces villes. D'autres, comme Toulon, Perpignan, ou Nîmes, ont encore de très gros progrès à faire en termes de mobilité, mais rien n'est impossible, si une volonté politique se manifeste comme le montre le classement de cette année (Brest, Nice et Saint-Nazaire).

Enfin, retenons l'investissement considérable dans ce domaine d'agglomérations pionnières et chapeau bas à Strasbourg suivie par Lyon et Nantes pour leur politique globale en matière de transport et de mobilité.

Jean-Pierre Wolff, Fnaut

### Palmarès global et par pass obtenus

	Global	or	argent	bronze
Strasbourg	17	6	6	5
Nantes	12	3	6	3
Lyon	12	3	4	5
Grenoble	9	4	4	1
Rennes	7	3	2	2
Dijon	7	4		3
Bordeaux	5	2	1	2
Montpellier	5		3	2
Toulouse	4	2	2	
Nice	3	1	1	1
Marseille	3		1	2
Tours	2	1	1	
Brest	1	1		
Lille	1	1		
Mulhouse	1		1	
Rouen	1			1
Saint-Etienne	1			1
Saint-Nazaire	1			1

Sources : *La vie du rail* et *Ville Rail Transport*. Réalisation : Jean-Pierre Wolff

### Palmarès des mobilités et des transports

Palmarès	Pass or	Pass argent	Pass bronze
1992	Grenoble	Nantes	Rennes
1993	Nantes	Lyon	St-Etienne
1994	Dijon	Rennes	Nantes
1995	Dijon	Nantes	Marseille
1996	Strasbourg	Grenoble	Dijon
1997	Dijon	Strasbourg	Nantes
1998	Dijon	Strasbourg	Marseille
1999	Strasbourg	Marseille	Lyon
2000	Strasbourg	Grenoble	Lyon
2001	Strasbourg	Grenoble	Lyon
2002	Grenoble	Strasbourg	Lyon
2003	Grenoble Strasbourg	Lyon Nantes Montpellier	-----
2004	Nantes	Grenoble	Strasbourg
2005	Lyon	Strasbourg	Nantes
2006	Bordeaux	Mulhouse	Grenoble
2007	Rennes	Strasbourg	Montpellier
2008	Lille	Nantes	Rouen
2009	Nice	Toulouse	Rennes
2010	Rennes	Strasbourg	Montpellier
2011	Toulouse	Lyon	Strasbourg
2012	Strasbourg	Rennes	Nice
2013	Lyon	Nantes	Strasbourg
2014	Nantes	Montpellier	Lyon
2015	Tours	Nantes	Dijon
2016	Grenoble	Montpellier	Bordeaux
2017	Rennes	Toulouse	Bordeaux
2018	Bordeaux	Tours	Strasbourg
2019	Lyon	Bordeaux	Strasbourg
2020	Toulouse	Lyon	Dijon
2021	Brest	Nice	Saint-Nazaire

Sources : *La vie du rail* et *Ville Rail Transport*. Réalisation : Jean-Pierre Wolff

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers.

## Desservir périphéries et ruralité entre Nantes et Rennes



Les voies et équipements sont adaptés à de faibles vitesses, au mieux 110 km/h, alors que le tracé permettrait fréquemment le 140 km/h.

La liaison Nantes-Rennes passant à proximité de Redon, emprunte des tronçons chargés, sans guère de possibilités de desservir des gares intermédiaires. Du fait de sa desserte limitée aux centres des métropoles et de la relative longueur de l'itinéraire, comparé à la route, cette liaison de centre à centre n'assure que 5 % des déplacements entre agglomérations. Le temps de trajet (1h15) ne diminuerait que d'un quart d'heure après construction envisagée d'une ligne nouvelle Rennes-Redon. L'autre itinéraire plus court via Châteaubriant est à cheval sur deux Régions, Bretagne au Nord et Pays de la Loire au Sud, sans projet commun. Ceci aboutit au cas unique (?) d'un butoir à Châteaubriant, séparant les deux tronçons, et à la distinction de deux gares, pourtant dans un seul bâtiment.

Côté Pays de la Loire, la desserte est assurée par 8 allers et retours en tram-train entre Châteaubriant et Nantes. Côté Bretagne la voie vient

d'être rouverte fin août 2021 après travaux, avec une desserte réduite à 5 AR par jour en semaine. Les retours de Châteaubriant vers Rennes doivent se faire tôt: 14h13 dernier train, puis 17h45 en car. Qui peut prendre le train avec une desserte aussi misérable, qui ne permet même pas de travailler ou d'étudier à Châteaubriant? Les voies et équipements sont adaptés à de faibles vitesses, au mieux 110 km/h, alors que le tracé permettrait fréquemment le 140 km/h. Les Régions se sont préoccupées des dessertes périphériques à chaque métropole, mais pas des déplacements plus longs, entre la périphérie nantaise et Rennes, par exemple, et réciproquement.

A la suite de mobilisations et demandes locales, quelques correspondances à Châteaubriant permettent maintenant de passer « la frontière » entre Régions; SNCF Voyageurs a modifié son logiciel de réservation, qui privilégiait pour les

déplacements interrégionaux le long de la ligne les passages par Nantes et Rennes, au prix de temps de trajet et de coûts élevés.

Cette liaison en voie unique ne peut concurrencer la ligne de Redon pour les déplacements entre centres d'agglomération, mais serait utile à ceux qui habitent ou travaillent au Nord Est de Nantes et au Sud Est de Rennes, ainsi que dans les territoires ruraux intermédiaires.

La priorité est d'améliorer la desserte de Châteaubriant vers la Bretagne, et les correspondances matin, midi et soir entre les TER et les tram-train. Mais il est aussi demandé que les Régions et l'opérateur élaborent un projet commun pour rendre plus rapides les déplacements le long de la ligne, rentabiliser les investissements faits et désenclaver des périphéries urbaines en grand développement.

*Fnaut Pays de la Loire,  
1 rue d'Auvours 44000 Nantes  
dro-fnaut-pl@orange.fr*