

Dossier de presse

Sommaire :

- Communiqué de presse sur les infrastructures en Auvergne-Rhône-Alpes
- Communiqué de presse sur la nouvelle Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes
- Carte des associations locales
- Pour nous contacter
- Communiqué de presse sur les trains surchargés
- Notre contribution au SRADDET
- Communiqués de presse nationaux





Communiqué de presse 7 mars 2018

Transports publics en Auvergne Rhône-Alpes : Le compte n'y est pas

En Île de France, chaque année, 6 milliards d'euros sont investis dans les infrastructures de transport ferroviaire, avec

- la réalisation des métros automatiques du Grand Paris Express,
- la ligne RER EOLE qui va traverser Paris,
- le CDG Express, qui va relier l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle à Paris,
- la création de plusieurs lignes de tramway ou de prolongements de lignes de métro existantes en dehors de Paris et bien d'autres chantiers.

Même si certains chantiers sont contestables, la Fnaut se félicite de cet engagement fort pour une mobilité efficace et durable.

Qu'en est-il en Auvergne-Rhône-Alpes ?

La Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes a fait le calcul des investissements en cours ou en projet.

En 2018, SNCF réseau va investir 400 M€, en particulier avec les travaux liés à l'équivalent du RER à Genève, la liaison transfrontalière Léman Express, et bientôt le début des travaux à Lyon Part-Dieu.

A Lyon, le SYTRAL prévoit d'investir 1 milliard en 6 ans, avec le prolongement de la ligne B du métro, la création de la nouvelle ligne de tramway T6, ce qui donne par année 130 M€ pour la part infrastructures.

D'autres agglomérations de la Région développent aussi des projets d'infrastructure en matière de tramways comme Grenoble, Annemasse ou St Etienne.

On peut aussi inclure la réalisation du tunnel Lyon-Turin, projet international mais qui concerne fortement la Région, et dont le financement français sera de 200 M€ par an.

Bilan de ce calcul : 750 M€ chaque année pour l'ensemble de la Région.

Pour la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, c'est clair, le compte n'y est pas.

L'île de France compte 12 millions d'habitants, la Région Auvergne Rhône Alpes, 7,9 millions.

La Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes a fait le calcul : 6 milliards pour 12 millions d'habitants donne un ratio de 500€ d'investissement par habitant. En Auvergne-Rhône-Alpes le ratio est de 95 €,

C'est 5 fois moins !

Alors que les besoins sont énormes, que le trafic poids lourds engorge nos autoroutes et pollue nos villes et nos vallées alpines, alors qu'il faudrait mettre les camions sur les trains ; alors que les TER sont surchargés et manquent trop souvent de fiabilité en raison de la congestion des infrastructures ; alors que les trains sont ralentis ou supprimés sur nos petites lignes faute de travaux ; alors que la métropole lyonnaise est à l'intersection des lignes internationales et européennes et au cœur du réseau régional aussi bien fret que voyageurs, **aucune autorité politique n'a pris la mesure des problèmes et les projets sont sans cesse reportés.**

La Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes demande instamment à la Région, à l'État et aux autorités locales de s'engager conjointement dans un plan d'envergure pour créer rapidement les nouvelles infrastructures qui permettront de développer les transports publics et de réduire la pollution en Auvergne-Rhône-Alpes.

Contacts presse :

François Lemaire, vice-président, 06 12 29 13 86,

Joël Dubos, vice-président, 09 73 29 39 61

A-M Ghémard, présidente, 06 76 08 62 47



Communiqué de presse 7 mars 2018

En Auvergne-Rhône-Alpes, la FNAUT a restructuré sa fédération régionale

Succédant à la FNAUT Rhône-Alpes, la nouvelle fédération FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes regroupe 22 associations d'usagers des transports publics, réparties sur tout le territoire de la région. Ce sont des associations d'usagers des TER, des cars et des transports urbains mais aussi de cyclistes ou piétons qui militent pour un développement des transports publics, de meilleurs aménagements pour les modes actifs et l'intermodalité et qui expriment l'avis des usagers.

Pourquoi cette fédération au niveau de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ?

Pour représenter les usagers auprès des Autorité Organisatrices des Transports et répondre à leurs besoins. Parce que les besoins dans cette Région sont énormes. Trop de TER sont surchargées et manque de régularité à cause de la congestion des infrastructures ferroviaires. Notre Région est envahie de camions qui polluent l'air des vallées alpines, des métropoles et des zones urbaines alors qu'il faudrait mettre les marchandises sur les trains, comme nos voisins Suisses savent si bien le faire. Nos territoires sont mal desservis et le recours à la voiture est souvent le seul moyen de se déplacer. Des lignes de TER ferment, d'autres sont menacées, isolant encore plus certains territoires.

Nous militons auprès des élus pour **réorienter les investissements vers les transports publics**. Nous intervenons auprès des opérateurs, comme la SNCF, pour que les services proposés soient à la hauteur des attentes des usagers.

Quels sont nos priorités ?

Les investissements sur les infrastructures sont nettement insuffisants, comme nous l'avons montré dans notre dernier communiqué de presse, la Région Auvergne-Rhône-Alpes est à la traîne par rapport à l'île de France. La réalisation du contournement ferroviaire de Lyon est urgente pour désengorger la gare de la Part-Dieu et se doter d'une infrastructure adéquate afin d'opérer le report modal de la route vers le rail. Aujourd'hui cet investissement est repoussé au-delà de 2030 !

La qualité de service de la SNCF est trop médiocre. Encore vendredi dernier, les usagers vers la ligne de Bourgoin et Grenoble qui rentraient le soir après leur travail ont subi 3 h 15 de retard pour un train en panne ! Ce genre d'incident nuit à l'image du TER qui reste un moyen de transports pratique et efficace. D'ailleurs le trafic augmente ; le besoin est bien là ; la SNCF doit suivre et adapter ses méthodes d'exploitation.

Trop de trains sont surchargés car **la Région manque de rames**. Il n'y a pas assez de rames pour assurer concomitamment les trains, effectuer la maintenance et les réparations alors que le trafic augmente. Il est temps que la Région prenne conscience qu'elle doit acheter de nouveaux trains.

Nous avons besoin d'une **meilleure coordination des autorités organisatrices de transports**. Le passage d'un mode de transport à l'autre est trop compliqué. Il faut **faciliter l'intermodalité** en mettant en place une billettique unique, en rendant prioritaires les modes actifs.

La Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes est déterminée à lutter pour de meilleurs transports publics. Les nouvelles mobilités nous aident certes à nous déplacer mais sans transports ferroviaires de qualité nous resterons condamnés à polluer.



Pour suivre ou contacter la Fnaut Auvergne Rhône-Alpes



Anne-Marie Ghémard,

présidente,

06 76 08 62 47

François Lemaire,	vice-président,	06 12 29 13 86
Joël Dubos,	vice-président	09 73 29 39 61
Philippe Valeriano	vice-président	07 81 89 10 23 (Auvergne)
Claude Brasier	vice-président	06 62 21 30 69

Courriel : Fnaut.aura@gmail.com

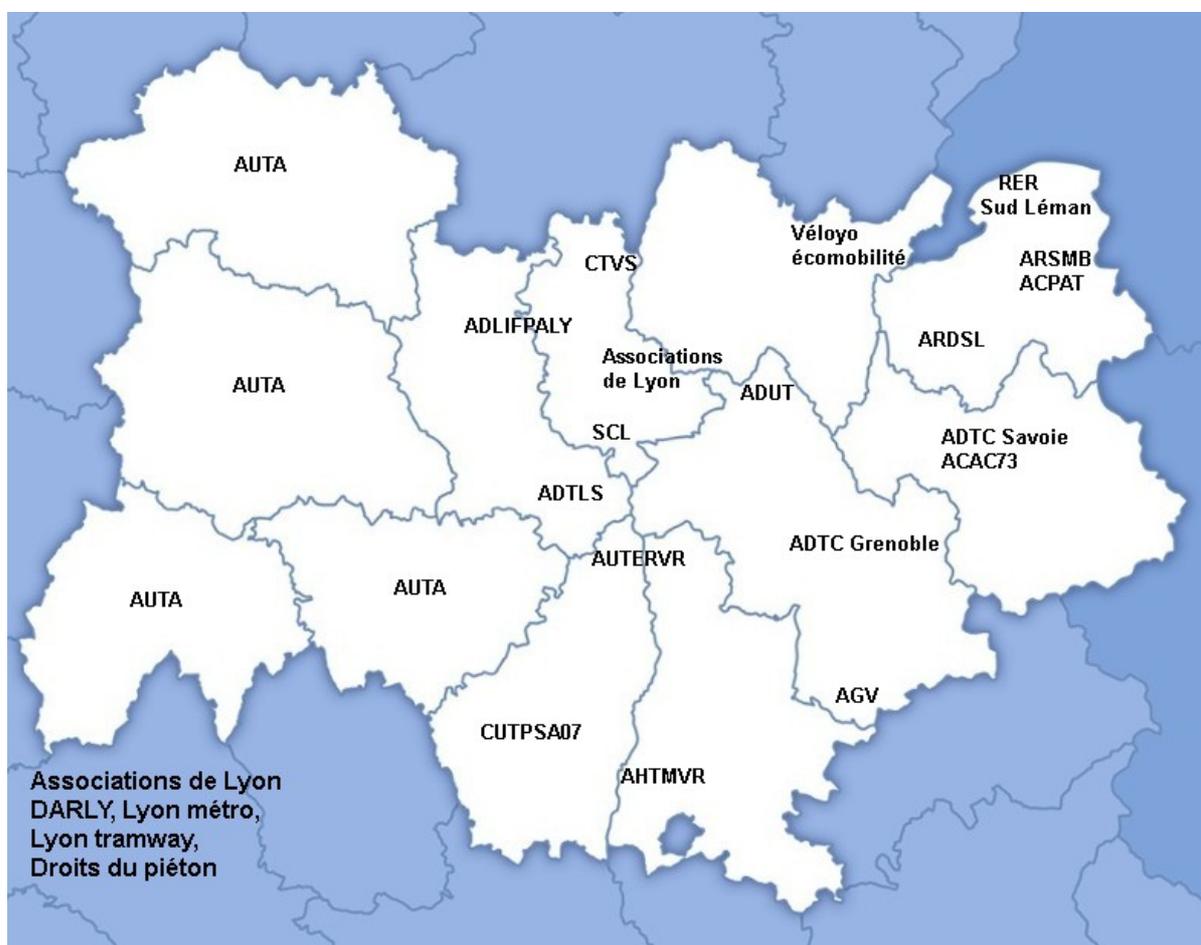


Site Internet : <http://www.fnaut-aura.fr>

Twitter : [@fnaut_aura](https://twitter.com/fnaut_aura)

adresse postale : chez ADTC, Maison de la nature et de l'environnement,
5 place Bir-Hakeim,
38000 Grenoble

Les 22 associations locales de la Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes





CONTRIBUTION AU SRADDET

Le SRADDET (ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est en cours d'élaboration.

Le SRADDET, qui va remplacer plusieurs documents ou schémas existants est un outil de planification et doit fixer les objectifs d'aménagement du territoire et en particulier l'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, l'intermodalité et le développement des transports. Le SRADDET doit être en harmonie avec les projets nationaux et européens.

Dans le cadre de la concertation pour l'élaboration du SRADDET, la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, qui regroupe 22 associations d'usagers des transports, fait ses propositions.

Les priorités de la FNAUT

Le SRADDET doit réorienter les investissements sur le réseau ferroviaire.

Après des décennies de développements des infrastructures routières et autoroutières, la Région Auvergne-Rhône-Alpes est désormais confrontée à de graves problèmes de pollution de l'air et de congestion de ses villes. Les nouvelles mobilités amélioreront sans doute la situation si elles réussissent à augmenter le nombre de passagers par voiture mais seront insuffisantes pour réduire significativement la pollution et atteindre le facteur 4 en 2050 pour les gaz à effet de serre, comme exigé par nos engagements nationaux. Nous avons besoin de transports efficaces et propres. La priorité doit maintenant être donnée au transport ferroviaire, seul mode de transport réellement propre en dehors de la marche à pied et du vélo, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est dotée d'un réseau routier autoroutier très performant alors que, hormis la Ligne à Grande Vitesse Paris Lyon Marseille qui ne relie que les métropoles, le réseau ferroviaire est essentiellement constitué de lignes héritées du 19ème siècle pas toujours modernisées. Certaines sont à voie unique, souvent saturées. Ceci empêche un développement d'une offre de transports publics attractive capable de proposer une alternative à la route.

Le SRADDET doit être l'occasion de changer d'orientation et de mettre en œuvre le report modal, voyageurs et fret, de la route et l'avion vers les modes ferroviaires et les modes actifs.

En termes d'infrastructure, cela se traduit par :

- 1. l'amélioration des infrastructures existantes et la réouverture de lignes de transport du quotidien**
- 2. la création de nouvelles infrastructures**

FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes

04 77 38 71 07 fnaut.rhone-alpes@orange.fr
c/o M. Gabriel EXBRAYAT 19 rue Pierre Bérard 42000 Saint-Etienne

Cette priorité doit être accompagnée par :

3. les **mesures d'accompagnement** et de développement, intermodalité, service de cars ...
4. le **développement des modes actifs** dont le vélo qui doit faire l'objet d'une politique spécifique

Et la Région doit prendre sa part dans une politique nationale de report modal de fret vers le train :

5. les actions régionales pour le **transport de marchandises**

1- L'amélioration des infrastructures existantes et la réouverture de lignes abandonnées

Le réseau ferroviaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est très hétérogène, d'un côté des lignes saturées comme Lyon-Grenoble ou Lyon-St Étienne et des lignes abandonnées dont le trafic est supprimé faute d'entretien et de volonté politique.

L'amélioration du réseau ferroviaire doit avoir comme objectif de développer le trafic.

Cette amélioration doit aussi concerner les dessertes interrégionales car il est essentiel de ne pas créer de nouvelles frontières entre les Régions. Cela nécessite une collaboration efficace avec les Régions voisines. De même avec les pays frontaliers Suisse (canton de Genève) et Italie.

Le SRADDET doit s'attacher à conforter les lignes existantes comme :

- des mises à double voies de lignes saturées (Aix-Annecy, Annemasse-La Roche sur Foron)
- la création de shunts pour réduire les temps de parcours (shunt de La Roche sur Foron sur la ligne Annecy-Genève)
- assurer la pérennité de lignes fragiles (Grenoble-Gap)
- améliorer les circulations en ajoutant des zones de croisement sur les voies uniques, des rebroussements, etc.

Un plan de réouverture doit être mis en place de façon à irriguer le territoire :

- remettre en service les lignes récemment abandonnées (St Claude –Oyonnax, St Etienne-Clermont Ferrand, Clermont Ferrand-Le Mont Dore)
- remettre en service des lignes abandonnées depuis plus longtemps :
 - Evian Saint-Gingolph dans le cadre d'un RER Genève Evian Valais,
 - Rive droite du Rhône pour les voyageurs,
 - prolonger la ligne de tram-train Saint-Paul - Brignais jusqu'à Givors,
 - Lyon-Trévoux, Rives-Beaurepaire, Bellegarde-Divonne...

2- La création de nouvelles infrastructures

Après la construction du réseau autoroutier, le SRADDET doit planifier un renversement de tendance en donnant la priorité au réseau ferroviaire de façon à proposer une offre attractive pour réaliser le report modal nécessaire à la transition énergétique et à la lutte contre la pollution.

Il s'agit de construire « les autoroutes du rail » pour compléter le réseau ferroviaire actuel du 19ème siècle comme on a construit dans les précédentes décennies le réseau autoroutier.

Désaturation du nœud Lyonnais

La FNAUT a identifié en premier lieu la désaturation du nœud Lyonnais avec

- la réalisation du CFAL nord et sud, contournement ferroviaire permettant d'éviter le transit des trains de fret par la gare de Lyon Part Dieu et d'offrir des liaisons régionales vers l'aéroport de Lyon St Saint-Exupéry
- le passage à 4 voies du tronçon Lyon-Grenay (accès commun à Grenoble et Chambéry et la ligne à grande vitesse vers Marseille)
- la création de 2 voies supplémentaires nord-sud de la ligne d'Ambérieu à Guillotière
- la création de 4 voies supplémentaires à quai en gare de Lyon-Part Dieu.

Ligne d'accès au tunnel de base Lyon-Turin

Après la réalisation du tunnel de base du projet Lyon-Turin, la ligne d'accès au Lyon –Turin est le signe fort pour donner la priorité aux modes écologiques, que ce soit pour le fret ou pour les voyageurs.

Cette ligne permettra de doubler des lignes du 19ème siècle trop souvent saturées pour offrir d'une part, au fret un accès au tunnel international Lyon-Turin et faciliter le report des marchandises du camion vers le rail et d'autre part permettre au TER de devenir réellement compétitif pour desservir les Alpes depuis la région Lyonnaise.

La ligne nouvelle Paris-Lyon - POCL

Cette nouvelle ligne viendrait doubler la ligne actuelle entre Paris et Lyon, qui approche de la saturation. Elle permettra aussi la desserte de l'Auvergne.

Cette saturation dépend de l'évolution de plusieurs facteurs : coûts de péages actuels payés par les TGV qui sont très élevés car ils servent à financer le système ferroviaire et qui donc limitent le trafic TGV au détriment de la route ou de l'avion, trafic aérien favorisé par un prix du pétrole actuellement très faible et l'absence de taxation du kérosène pourtant gros contributeur à l'effet de serre.

Cette ligne doit être planifiée car elle va permettre un report modal cette fois-ci de l'avion vers le train, elle participe donc à une priorité qui est la lutte contre le réchauffement climatique.

3- Les mesures d'accompagnement et de développement

La mobilité doit être pensée de porte à porte

Pour que le report modal soit attractif, il faut que les transports propres soient aussi aisés que l'usage de la voiture individuelle. Les nouvelles technologies permettent de guider aussi bien les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun que les automobilistes. Encore faut-il que le passage d'un mode à un autre soit facile, dans des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) bien conçus.

Le SRADDET doit définir un **schéma cohérent de PEM** permettant le rabattement par des lignes de cars et de transports urbains vers les gares ferroviaires, en organisant les horaires pour offrir de bonnes correspondances et des titres de transport multimodaux, avec des parkings sécurisés en nombre suffisant pour les cyclistes et des cheminements faciles pour tous. Les lignes de cars doivent permettre le rabattement sur les lignes ferroviaires et non les concurrencer.

Un exemple existe : la Suisse, qui a globalement la taille et la population de l'ancienne Région Rhône-Alpes. En Suisse tout est fait pour que l'utilisation du transport public soit facilitée, avec un cadencement sur toutes les lignes, des correspondances ajustées, la FNAUT demande de ne pas se perdre dans des recherches ou des innovations aux résultats incertains mais rester pragmatique et appliquer ce qui marche ailleurs et donne un des meilleurs résultats au monde en terme de fréquentation de transport public.

L'urbanisme doit être pensé transport public

On cite toujours la difficulté de trouver un emploi lorsqu'on ne possède pas de voiture pour se déplacer. Cela provient trop souvent de choix d'urbanisme, avec des implantations de logements de zones d'activité en dehors de toute desserte de transports public.

Le SRADDET doit renverser cette tendance de l'éparpillement pour les implantations nouvelles et organiser systématiquement la création de zones nouvelles en appuyant sur un schéma de desserte en transport public.

4- Le développement des modes actifs dont le vélo doit faire l'objet d'une politique ambitieuse

Le SRADDET doit afficher une priorité pour le vélo dans les schémas de déplacements

En complément d'une structure forte de lignes de transports publics s'appuyant sur le réseau ferroviaire, les modes actifs doivent être développés. En particulier, le vélo répond aux critères de transition énergétique, de lutte contre le réchauffement climatique et est le meilleur moyen de rabattement sur les gares TER.

Le SRADDET doit définir une politique d'ensemble pour créer des itinéraires sécurisés vers les gares et les établissements publics (et notamment les lycées), la Région doit y avoir un rôle de catalyseur. Les trains (y compris les Intercités) et les cars régionaux doivent évidemment être prévus pour le transport des vélos. Les gares doivent devenir des Poles d'Echanges Multimodaux (PEM) bien équipés, en particulier de garages à vélos sécurisés.

La carte du tourisme à vélo doit être promue en développant les véloroutes et leur accès depuis les gares.

En outre le SRADDET doit indiquer franchement cette priorité pour l'élaboration des schémas locaux.

5- Les actions régionales pour le transport de marchandises

La Région AURA est particulièrement concernée par le transport de marchandises qui est essentiellement assuré par la route générant encombrement et pollution.

Le report modal vers le ferroviaire et la voie d'eau s'impose donc particulièrement à notre Région

Le SRADDET doit identifier les actions sur les infrastructures, comme on l'a vu dans les paragraphes précédents avec la ligne d'accès au Lyon Turin ou le contournement ferroviaire de Lyon (CFAL) mais ces actions ne suffiront pas si une politique globale, nationale et régionale, n'est pas mise en œuvre.

Au niveau régional, Le SRADDET doit définir cette politique en faveur du report modal et la FNAUT a identifier les points suivants :

- schéma d'implantations des zones d'activité en fonction des possibilités de dessertes
- création de chantiers multimodaux sur les principaux sites industriels, est-il normal qu'un conteneur à destination de Grenoble soit déchargé à Vénissieux ?)
- régénération des lignes capillaires, c'est à dire les lignes amenant au plus près des usines ou entrepôts (par exemple, l'abandon par la Région de la ligne de Beaurepaire génère maintenant un trafic de 2000 camions vers Chanas)
- des aides spécifiques de la Région pour franchir les Alpes pour le transport combiné (aide au coup de pince c'est-à-dire au transbordement du camion sur le wagon)
- mise en place, dès que la réglementation le permettra, d'une taxe régionale écologique sur les transports de marchandise polluants, taxe qui permettra de financer les infrastructures propres (en attendant cette taxe peut être déjà instituée pour le franchissement des Alpes)



En région Auvergne-Rhône-Alpes, des TER transportent des voyageurs dans des conditions scandaleuses.

Pourquoi ?

Parce que la SNCF manque de matériel !

Après les manques de conducteurs de l'hiver dernier qui avaient obligé la SNCF à supprimer plusieurs trains, c'est maintenant le manque de matériel roulant voyageurs qui perturbe le trafic SNCF.

Conséquences : des trains supprimés et remplacés par des cars bien plus lents ou des trains trop courts dans lesquels les usagers s'entassent et voyagent debout sur de longs trajets.

Alors qu'en temps normal, plusieurs lignes connaissent une forte fréquentation, comme les lignes Lyon-Valence, Lyon-Grenoble ou Lyon Saint-Étienne, la situation devient très pénible lorsque les trains comportent 3 voitures au lieu de 6. Il faut voyager debout ou dans les couloirs... (De nombreuses photos de ces situations pénibles circulent d'ailleurs sur les réseaux sociaux).

Que fait la SNCF ? Aucune communication !

Que fait la Région ? Est-ce qu'elle fait appel à d'autres Régions pour se faire prêter d'autres trains comme la Région Ile de France vient de le faire ? Applique-t-elle des pénalités ? Non, ce n'est pas prévu pour les trains trop petits dans la nouvelle convention.

Le trafic TER augmente, c'est sûrement une bonne chose pour lutter contre les encombrements routiers et réduire la pollution. Encore faut-il avoir suffisamment de trains !

La Région a-t-elle commandé suffisamment de trains ?

La SNCF réalise-t-elle correctement leur maintenance pour que les trains soient disponibles ?

Les usagers attendent des explications et des solutions.

Contacts presse : Patrice Belvegue, Co-président ADUT, 06 70 57 01 29
François Lemaire, Vice président FNAUT AuRA, 06 12 29 13 86
Anne-Marie Ghémard, Présidente FNAUT AuRA, 06 76 08 62 47