

## Édito

### Une année de forte présence médiatique pour la Fnaut

« L'année 2024 marque un tournant dans la visibilité médiatique de la Fnaut et des Fnaut régionales. Avec un doublement des interviews, passant de 1 500 en 2023 à 3 000 en 2024, la voix des usagers s'est imposée comme une voix incontournable dans les débats sur la mobilité durable au niveau national comme régional. Cette dynamique se reflète dans une présence accrue sur les ondes, où la radio a dépassé la télévision, confirmant l'efficacité de ce média pour atteindre un public large et diversifié.

La stratégie numérique, quant à elle, a connu une croissance spectaculaire. Sur X (anciennement Twitter), les impressions ont bondi de 427 %, atteignant 553 700. Les abonnés LinkedIn et Facebook ont également augmenté de manière significative, témoignant de l'intérêt croissant pour nos prises de position et nos analyses. Le développement accru de notre chaîne YouTube cet été a également ouvert de nouvelles perspectives pour toucher encore davantage de citoyens et de décideurs.

Notre site internet a poursuivi son essor avec 42 000 vues et une augmentation de 38 % du nombre d'articles publiés. Une nouvelle fonctionnalité, permettant un contact plus direct avec les internautes et les journalistes, a contribué à une hausse de 26 % des interactions.

Ces résultats témoignent de la pertinence et de l'impact de nos actions, mais aussi de la nécessité de maintenir cet élan. En 2025, poursuivons ensemble nos efforts pour faire entendre la voix des usagers et construire un futur de mobilité respectueux des enjeux climatiques. »

Nina Soto



## Les réouvertures de lignes ferroviaires

Gare de Laqueuille © M.D.

Des réouvertures de lignes nécessaires pour un meilleur maillage du territoire, des correspondances qui pourraient et devraient être améliorées, une offre de trains Intercités qui reste déficiente alors qu'elle est un complément indispensable aux liaisons TGV, les propositions ne manquent pas pour favoriser le report modal, comme en témoignent les initiatives et actions des associations et fédérations régionales de la Fnaut.



## Sommaire

● <b>Dossier :</b> Réouverture des lignes ferroviaires .....	2 à 4
Réouvertures de lignes et passages à niveau .....	4 et 5
● <b>Actualités :</b> Fnaut Normandie : un meilleur cadencement est possible .....	6 et 7
Vents forts : les trains ne roulent plus ! .....	7
Participation des usagers aux instances de concertation .....	8 et 9
TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux : même opérateur, même matériel.....	9
● <b>Regards sur l'Europe</b> .....	10
● <b>Le coin du cycliste</b> .....	11
● <b>La vie de la Fnaut :</b> .....	12

# Les réouvertures de lignes ferroviaires : le parcours du combattant

Gare de Sérifontaine © MD.

Depuis sa création, en 1978, la Fnaut s'est préoccupée de la question des dessertes régionales et des réouvertures de lignes. Dans la contribution présentée au conseil économique et social le 25 mai 2022, sur les mobilités durables et inclusives, la Fnaut indiquait :

« Afin de rompre l'isolement des personnes habitant dans les zones peu denses, lutter contre les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, la Fnaut considère qu'une offre alternative de transport collectif doit être développée sur tout le territoire, en particulier dans les zones peu denses, qu'il s'agisse d'aires urbaines ou de zones rurales. Ce renforcement de l'offre des différents modes ferroviaire et routier est un préalable à l'évolution des comportements de mobilité. »

Chacun se souvient que le mouvement des gilets jaunes a débuté parce que nombre de nos concitoyens, n'ayant pas de transport collectif sur leur territoire, n'avaient que la voiture pour se déplacer et que l'augmentation des coûts de carburant n'était pas supportable.

La demande de réouverture de lignes ferroviaires, loin d'être une lubie de quelques associations, s'appuie sur la nécessité de mieux coordonner l'urbanisation et les transports dans les zones périurbaines, d'améliorer l'accessibilité des territoires, d'éviter la congestion des zones touristiques et donc de faciliter le report modal et limiter l'augmentation des gaz à effet de serre.

Lors d'un conseil national les fédérations régionales de la Fnaut ont présenté les lignes régionales qui méritent d'être rouvertes et lancé le débat.

## Les réouvertures de lignes : un long chemin parcouru d'embûches

La question des réouvertures de lignes est un sujet de longue haleine pour les associations membres de la Fnaut : Plusieurs d'entre elles ont pourtant été à l'origine de projets structurants comme celui de la ligne Cannes-Grasse et celui de l'Est de Lyon. Bien souvent le rôle des associations est passé sous silence au moment de l'inauguration et plus encore lorsque la ligne bénéficie du succès attendu.

## Des projets d'avenir

- Certains projets de réouverture ont un caractère périurbain et peuvent s'inscrire dans les études des schémas de services express régionaux métropolitains (SERM). Dans ces projets, la concertation entre les régions, autorités organisatrices des TER, les autorités organisatrices de la mobilité urbaine et les usagers est indispensable. L'étude d'une réouverture de ligne peut permettre de rendre concret le lien tant attendu entre périurbanisation et transport collectif, même si le projet se heurte parfois à l'opposition des riverains.

- Les communes touristiques importantes ont intérêt à développer l'accès par le train à leurs sites remarquables. En effet, l'envahissement des sites par l'automobile peut contrarier à terme leur fréquentation. La préservation du cadre de vie des stations balnéaires ou de montagne est susceptible d'attirer de nouveaux visiteurs comme en témoigne l'utilisation des chemins de fer de montagne pour l'accès aux stations suisses. Les entreprises du secteur touristique et les hôtels peuvent être favorables à ces orientations.

- Un certain nombre de petites lignes ont été maintenues pour le fret. Les entreprises utilisatrices du fret, y compris dans le secteur de l'agriculture, peuvent soutenir les demandes des associations pour la régénération des lignes. La mutualisation des infrastructures ferroviaires est un avantage de

ce point de vue. Les entreprises industrielles ou de logistique devraient y trouver leur intérêt, dans le cadre de la nécessaire décarbonation des transports.

- Communiquer sur les investissements à réaliser oblige les associations à plaider pour une vision de la mobilité à moyen terme : les études et les travaux s'étalent sur plusieurs années. Or les élus raisonnent en fonction du calendrier électoral, souvent à court terme. Expliquer que les investissements sont partagés entre l'Etat, via les contrats de plans, les régions, les métropoles et les communautés d'agglomérations demande une pédagogie adaptée. Des charges de fonctionnement supplémentaires sont à budgéter par l'autorité organisatrice, la région dans la plupart des cas, mais aussi les métropoles et les communautés d'agglomérations concernées.

## Des obstacles à relativiser

Les régions ont tendance à s'en remettre à SNCF Réseau pour le calcul des investissements à réaliser sur les lignes à rouvrir. Rares sont les régions qui disposent d'une expertise suffisante pour remettre en cause les coûts avancés par SNCF Réseau. L'expérience montre que les coûts sont généralement élevés et comportent parfois des travaux non liés à la réouverture considérée. Par ailleurs, Les régions ne font pas toujours confiance aux expertises indépendantes, même lorsqu'elles s'appuient sur des expériences étrangères.

La suppression des passages à niveau est souvent proposée par SNCF Réseau, ce qui augmente les coûts. Les contacts établis par la Fnaut avec l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) permettent d'affirmer que les maîtres d'ouvrage auraient intérêt à questionner directement l'EPSF (cf l'article sur le sujet page 4 et 5).

On peut déplorer que trop peu de régions consultent des opérateurs différents de SNCF Voyageurs. Quelques exemples montrent qu'une offre plus importante peut être proposée par certains opérateurs pour un coût global voisin de celui de SNCF Voyageurs.

Les élus locaux souhaitent parfois utiliser l'infrastructure à bon compte pour la transformer en voie verte. Des échanges sont nécessaires entre les usagers des transports collectifs et les cyclistes dont un certain nombre font partie des associations membres de la Fnaut.

### Les associations prennent l'initiative

Lors du conseil national de la Fnaut, des formules innovantes de sensibilisation du public au besoin de réouverture des lignes ont été présentées, comme une chaîne humaine sur le site ou une fête de la musique transformée en fête du transport collectif ou du TER. La Fnaut Hauts de France a fait réaliser une expertise par un cabinet spécialisé qui a permis une comparaison éclairante avec le chiffrage de SNCF Réseau (cf page 4, Abbeville - Le Treport).

Les débats sur les Services express régionaux métropolitains (SERM) seront l'occasion d'inciter aux réouvertures des lignes qui présentent un intérêt pour les dessertes périurbaines. La Fnaut demande que les associations soient pleinement associées aux concertations.

Les démarches, y compris judiciaires en vue de préserver les sites propres existants, permettent de préserver l'avenir, même si des crédits ne sont pas disponibles dans l'immédiat.

### Des opérations réussies en France et en Europe

Deux exemples démonstratifs en Ile-de-France et en région lyonnaise :

En Ile-de-France, le tramway T13, entre Saint-Cyr et Saint-Germain-en-Laye reprend

l'itinéraire de la voie ferrée de Grande Ceinture. Même si les usagers regrettent que cette ligne n'aille pas jusqu'à Versailles-Chantiers, cette liaison est l'exemple de création d'une ligne de rocade en grande couronne avec reconstruction totale de la ligne et électrification.

Dans la région lyonnaise, la ligne du chemin de fer de l'Est de Lyon, dédiée uniquement au fret depuis le 1er janvier 1948, a été reprise par l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL). Elle est devenue une ligne très fréquentée, avec un service express dédié à la desserte de l'aéroport Saint-Exupéry et une ligne T3 assurant la desserte périurbaine incluant en particulier l'acheminement des spectateurs vers le « Groupama Stadium » de Lyon.

### Des exemples probants en Allemagne

Depuis 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Actuellement, près de 300 km sont en cours de remise en service. A lui seul, le Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, afin de redonner de la cohérence à son système ferroviaire.

Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation Kaarst-Düsseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en

1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) mais aussi des lignes en milieu rural - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart.

### Un développement exemplaire dans le Sud-Tyrol en Italie

En Italie, la ligne de 60 km Merano-Malles qui est située dans le Sud Tyrol italien, avait été fermée en 1991. Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens, comme sur nombre de lignes régionales françaises. La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales, malgré les habituelles oppositions (« trop cher », « personne n'utilisera le train », « tout le monde a une voiture »). Une offre ambitieuse, à la Suisse, a été mise en place - un train par heure de 5h à 23h - renforcée à certaines heures. Le succès est évident : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Il est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires ont été décidés. La remise en état de l'infrastructure n'a coûté que 120 millions d'euros pour 60 km. Le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 euros par km (contre 20 euros ou plus en France) et de 12 à 13 euros avec l'amortissement du matériel. « Il ne s'agit pas d'un cas où la densité de population est forte mais d'une région rurale, comme celle desservie par la ligne Besançon - Le Locle » (Patrick Real, vice-président de la Fnaut Franche-Comté).

**Alain Richner**



Pont ferroviaire Eiffel sur la Vienne à Chinon @ADTT



## Propositions des fédérations régionales

Nous ne présentons ici que trois exemples marquants. Un dossier en cours de préparation permettra de mettre en valeur les différents projets présentés par les fédérations régionales

### Abbeville - Le Tréport - Mers les bains

Cette ligne qui dessert un site très touristique a été fermée par SNCF-Réseau en 2018, avec des arguments peu convaincants.

Depuis cette date, les études se succèdent avec des devis de travaux qui suivent une trajectoire exponentielle (147 millions d'euros annoncés au début de 2024 pour 33 km de voie unique). La ligne ne figure pas au contrat de plan Etat-Région 2024-2027 bien que la mobilisation locale soit très forte.

La Fnaut régionale a fait réaliser une expertise par un cabinet spécialisé qui a permis de diminuer le coût du projet à 120 millions. En effet, selon les critères de criticité défini par l'établissement de sécurité ferroviaire et notamment de la vitesse des trains, le besoin de remplacement des passages à niveau peut être revu à la baisse. La Fnaut Hauts-de-France demande que la région Hauts-de-France relance le dossier.

### Morlaix - Saint Pol de Léon - Roscoff

Par suite d'une inondation, le fonctionnement de cette ligne a été interrompu en 2018 et n'a jamais été rétabli depuis. A la suite de l'interruption de la ligne, les autocars de remplacement ont parfois été incapables de prendre en charge tous les voyageurs qui se présentaient.

L'étude réalisée par la Région dès 2018 par un cabinet spécialisé a montré que le trafic pouvait s'élever à 230 000 voyages par an. L'opération « Affaires et à flots » avait mis en évidence également que les voyageurs étaient séduits par une offre combinant le bateau et le train.

### Chinon-Thouars

« En Touraine, une section de ligne SNCF inexploitée de 8 km est convoitée par la Communauté de communes Chinon Vienne et Loire, pour y réaliser une voie verte.

La section concernée fait partie de la ligne Tours-Les Sables d'Olonne qui dessert 3 régions. On touche là un sujet de friction nouveau mais croissant, où les frontières régionales subissent des ruptures de continuité, en raison de politiques ferroviaires non coordonnées entre les Conseils Régionaux. L'ADTT (association pour le Développement de Transports Collectifs en Touraine), souhaitant préserver cette section dans le but d'y rétablir une continuité pour le trafic voyageurs, a organisé en juillet dernier une manifestation à Chinon, intitulée « à la recherche de la ligne Chinon-Loudun-Thouars », lors de laquelle les participants ont suivi une partie de l'emprise ferroviaire.

Suite à la mobilisation, le président de la ComCom a déclaré que le tracé de la voie verte « n'est pas encore définitif ». L'espoir de sauver l'emprise est donc permis, mais il reste maintenant à plaider pour la réouverture de la section » (Vincent Degeorge, ADTT Fnaut)



## Suppression des passages à niveau : une prescription abusive

© Frantz Rein

**Depuis 2008 les lignes ferroviaires fermées à toute circulation publique depuis plus de 5 ans voient leur réouverture compromise sous prétexte de devoir au préalable y supprimer des passages à niveau, une mesure un peu allégée depuis 2020. Le résultat est que les budgets explosent, ce qui enterre de nombreux projets de réouverture. Or la remise en service d'axes ferroviaires est une priorité en raison notamment de la situation climatique et du caractère économe en énergie de la technique ferroviaire.**

### Un processus abusif sans fondement réglementaire

Il n'a jamais existé de circulaire, de décret, ou de loi Bussereau (alors Secrétaire d'État chargé des Transports) à ce sujet, mais seulement un « plan de sécurisation des passages à niveau » dépourvu, par lui-même, de conséquences juridiques. Mais cette po-

sition a profondément marqué les esprits et le résultat immédiat a été catastrophique : arrêt des études de réouvertures, ou empiement d'études supplémentaires....

Depuis le 30 décembre 2019, l'art.55 du décret du 5 mai 1997 modifié prévoit au contraire la remise en service des PN, dans les conditions de sécurité fixées par un ar-

rêté ministériel à intervenir. Mais cet arrêté ministériel n'est toujours pas intervenu.

Depuis 2020 les responsables (généralement SNCF Réseau) s'appuient sur des calculs internes et sur un guide (1) créé par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) pour calculer la « criticité » de chaque passage à niveau (PN), qui ne doit pas dépasser un cer-

tain seuil fonction du trafic routier et ferroviaire, de la vitesse des trains, et de l'environnement du PN. Cumulé avec la suppression systématique des PN non gardés, le respect de ce seuil est censé, selon l'EPSF, diviser par 10 le risque par rapport aux PN du reste du réseau. Cela conduit trop souvent à remplacer les PN par des ouvrages d'art dénivelés très coûteux (de l'ordre de 6 M€ par pont au minimum).

## Un carcan technocratique qui pénalise le ferroviaire

L'EPSF dispose du pouvoir de mettre en œuvre la réglementation, mais en aucun cas d'édicter celle-ci. C'est pourquoi, dans ce vide juridique, il a élaboré un simple « guide méthodologique » relatif aux remises en services des PN en cas de réouvertures de lignes (1). La lecture de ce guide, disponible sur son site Internet, montre en réalité qu'il s'agit de fixer des règles très sévères, rédigées sur un mode prescriptif. SNCF Réseau estime qu'il applique « strictement les préconisations » de l'EPSF relatives à l'interdiction des remises en service de PN et prétend contre l'évidence que « à ce jour aucun projet (de réouverture) n'a fait l'objet d'un abandon du fait de l'application de ce guide ». (2)

Pourtant, l'application sans discernement de ces règles a eu des conséquences catastrophiques sur les réouvertures de lignes, dont beaucoup de projets ont dû être abandonnés dès les études en raison de l'inflation des coûts (doublés ou triplés de ce fait) engendrée par l'obligation prétendue de supprimer les PN, particulièrement nombreux sur le réseau capillaire : Dans le cas de la ligne Le Pontet-Carpentras, certains PN n'ont pu être conservés qu'après des années de palabres et à titre dérogatoire, en imposant une marche à vue sur des distances dépassant le kilomètre en sortie ou entrée de gare, diminuant l'intérêt du ferroviaire. C'est aussi l'application rigide et sans discernement de ce principe qui a abouti à la solution ubuesque et ruineuse de choisir la solution tram-train pour Nantes-Chateaubriant.

## Une vision incomplète de la question sécuritaire

De nombreux décideurs relaient toujours à l'envi, avec plus ou moins de bonne foi,



Passage à niveau non gardé et non barrière en plein Nice (PN ne faisant pas partie du réseau ferré national) © Michel Quidort

cette prétendue réglementation sévère en la matière, qui conduit à l'abandon de toute velléité de réouverture de ligne. SNCF Réseau se charge de nourrir ce mensonge, en écrivant par exemple à propos de la ligne Rouen-Evreux que « la réglementation oblige à supprimer le maximum de PN de la ligne à rouvrir ce qui implique des aménagements coûteux et complexes à réaliser ». Encore en novembre 2024 un sénateur, lors du colloque « Objectif OFP », a déclaré concernant la réouverture d'une ligne secondaire : « Vous devrez supprimer tous les PN sinon en cas d'accident vous irez en prison » ...

La vision de SNCF Réseau résultant de ce guide est incomplète et ne reflète pas la réalité de la question sécuritaire : tout d'abord le calcul du risque ignore totalement le gain de sécurité apporté par une réouverture de ligne, qui emporte par nature un report d'une partie du trafic routier sur le ferroviaire. Par ailleurs les calculs liés aux risques routiers aux PN devraient clairement exclure les collisions liées à des actes volontaires. Les « accidents » de PN sont quasiment tous liés à des infractions routières, et la première mesure à prendre pour les éviter ne devrait pas être des contraintes sur le ferroviaire mais bien des mesures coercitives de contrôle des infractions routières : radars, vidéosurveillance, obstacles physiques interdisant le franchissement des barrières fermées, etc.

**Pour réduire les risques et la circulation automobiles, la priorité est de rouvrir les lignes ferroviaires.** Une réouverture de ligne apporte une amélioration de la sécurité routière grâce à un transfert modal partiel vers le rail. La remise en service de trafics ferroviaires est une priorité en raison notamment de la situation climatique et du caractère économe en énergie de la technique ferroviaire.

La Fnaut demande que l'arrêté ministériel réglementant les conditions de réouvertures des PN soit enfin pris, et de telle sorte que la problématique des PN ne soit plus un obstacle à la réouverture des lignes.

La Fnaut considère en outre indispensable que l'Autorité Organisatrice (Région le plus souvent) questionne directement l'EPSF dès le début des études en vue des réouvertures pour définir le réel besoin en matière de réduction des risques des PN, puisque SNCF Réseau aurait une vision maximaliste, non partagée et très coûteuse des aménagements à réaliser. Sur la plupart des projets de réouverture, l'EPSF n'est consultée qu'en phase terminale des projets, bien trop tardivement, ce qui ne permet pas de les optimiser.

Document complet : <https://www.fnaut.fr/reouvertures-de-lignes-et-passages-a-niveau-un-parcours-semble-dembuches/>

Gilles Laurent

(1) Selon le guide de l'EPSF, la suppression de certains PN n'est à examiner que si ces PN ont un risque supérieur à 0,005, calculé comme le produit de l'occurrence d'un accident (liée à la densité des trafics routier et ferroviaire), de sa gravité (liée à la vitesse des trains), et du contexte du PN (aménagements, visibilité, etc...), ou si la somme des PN de toute la ligne présente un niveau de risque supérieur à 0,00033 par kilomètre. Les formules de calcul sont détaillées ici : <https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/reglementations/pdf/2023-11/INF-GUID-021-V2.pdf>

(2) Courrier de SNCFR du 21 mars 2024 adressé à la Fnaut

# Fnaut Normandie : un meilleur cadencement est possible

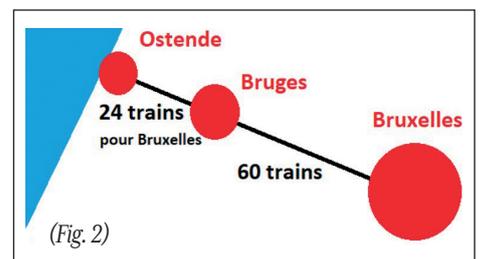
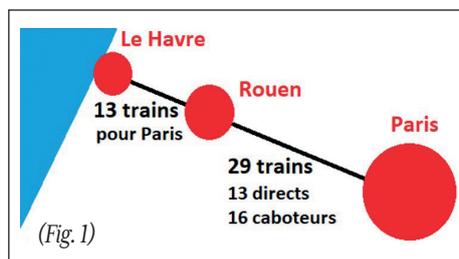
Gare Saint-Lazare © Frantz Rein

Fnaut infos se fait l'écho d'un projet élaboré par la Fnaut Normandie sur une amélioration du cadencement du réseau ferroviaire normand. Ce travail approfondi est à la fois une illustration de la capacité de la Fnaut et de ses fédérations à réaliser des études et une démonstration de la faisabilité financière de l'amélioration d'un service. Il a été pris en compte par le Conseil régional et l'opérateur ferroviaire.

## Un réseau insuffisamment desservi soumis à une forte concurrence de la voiture

Avec seulement 26 % de part modale du train pour les relations avec l'Île-de-France, la Normandie obtient le plus faible ratio de toutes les régions limitrophes. La concurrence de l'autoroute A13 est forte et l'absence de liaisons TGV n'est pas compensée par un haut niveau de fréquence du train. Et pour les relations de la Normandie avec les autres régions limitrophes, la part modale du ferroviaire est très faible (1 % à 3 %) résultant de l'insuffisance de l'offre TER. La faiblesse des dessertes ferroviaires a laissé le champ libre à un fort développement des relations par autocars SLO (Service Librement Organisé), et la clientèle touristique n'est pas captée par le train malgré le potentiel considérable de la région normande.

La Normandie, avec 37 trains quotidiens par km de ligne est un des réseaux les moins circulés (moyenne de régions hors Île-de-France : 43). Une comparaison entre l'axe Seine (Fig. 1) et son équivalent belge (Fig. 2) (Bruxelles - Bruges - Ostende met en évidence l'ampleur de notre retard : en dépit



d'une démographie deux fois moindre, la ligne belge est desservie par des trains deux fois plus nombreux.

## Des correspondances mal coordonnées : un effet réseau inabouti

Historiquement, le réseau normand s'est constitué par ses grandes radiales (Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg et Trouville-Deauville, Paris-Argentan-Granville) qui le structurent encore aujourd'hui. Toutes les autres relations intra-régionales n'ont été considérées que comme des appendices. L'offre qui a été construite ligne par ligne ne permet pas d'obtenir les avantages d'un maillage régional cohérent. Avec des correspondances mal organisées, il est difficile de se déplacer à l'intérieur de la

région, ce qui se traduit par un usage très dominant de la voiture individuelle.

**Par exemple au Service Annuel 2023 (certaines améliorations sont intervenues depuis) :**

### ● Caen - Dieppe via Rouen

Les correspondances fonctionnent bien dans le sens Caen > Rouen > Dieppe (Fig. 3)

En revanche, elles fonctionnent très mal dans le sens inverse, puisque seulement deux possibilités attractives sont offertes au cours de la journée (Fig. 4)

## Pour un cadencement optimisé et un choc d'offre

A partir d'un diagnostic détaillé, la Fnaut Normandie a élaboré un schéma de cadencement général du réseau maillé s'articulant autour de trois axes.

Tout d'abord appliquer à l'ensemble du réseau régional le principe de cadencement des dessertes. L'idée consiste, sur la plupart de nos lignes, à tendre vers un cadencement aux deux

Caen	5:55	7:12	8:05	10:12	aucun train	12:08	14:10	16:08	17:04	18:08	19:16
Rouen	7:35	8:55	9:52	11:51	aucun train	13:55	15:54	17:52	18:43	19:47	20:51
Rouen	7:46	9:10	10:10	12:10	13:32	aucun train	16:10	18:10	19:18	20:14	21:17
Dieppe	8:47	9:59	10:59	12:59	14:32	aucun train	16:59	18:59	20:04	21:03	22:06
Durée	2h52	2h47	2h54	2h47			2h49	2h51	3h00	2h55	2h50

(Fig. 3)

Caen		5:20	aucun train	7:02	8:16	aucun train	10:02	aucun train	12:02	aucun train	13:15	14:02	aucun train	16:00	aucun train	17:15	aucun train	18:15
Rouen		6:04	aucun train	7:51	9:16	aucun train	10:50	aucun train	12:50	aucun train	14:14	14:50	aucun train	16:50	aucun train	18:16	aucun train	19:16
Rouen	5:59	aucun train	7:04	8:09	aucun train	10:04	aucun train	12:02	aucun train	14:01	aucun train	aucun train	16:05	17:04	18:05	aucun train	19:05	aucun train
Dieppe	8:47	aucun train	8:43	9:53	aucun train	11:46	aucun train	13:48	aucun train	15:43	aucun train	aucun train	17:48	18:47	19:48	aucun train	20:48	aucun train
Durée			3h23	2h51		3h30		3h46		3h41			3h46	2h47			3h33	

(Fig. 4)

heures en période creuse, renforcé à l'heure aux heures de pointe. Ainsi, par exemple, les départs de Rouen à destination de Caen surviendraient à 6h12, 7h12, 8h12, 10h12, 12h12, 13h12, 14h12, 16h12, 17h12, 18h12, 19h12 et 20h12. (Terminés les blancs-travaux de SNCF Réseau!). Les lignes principales, comme l'axe Seine, la radiale Paris - Cherbourg ou l'antenne Rouen - Dieppe, Caen-Coutances seraient cadencées à l'heure. Des renforcements à la demi-heure seraient même envisagés lors des pointes sur les dessertes périurbaines ou sur la liaison Paris - Rouen.

Ensuite faciliter les déplacements à moyenne ou longue distance, à l'intérieur de la région ou entre la Normandie et les autres régions de l'arc Atlantique (Hauts-de-France, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire, Bretagne et même Nouvelle-Aquitaine). Cette fonctionnalité nécessite une optimisation des correspondances entre les trains desservant les différentes branches du réseau, en organisant des rendez-vous fixes autour de chacun des nœuds ferroviaires principaux comme Rouen et Caen, mais aussi Abancourt, Serquigny, Mézidon, Lison, Surdon et Folligny. Elle suppose également l'existence de liaisons directes sur la dorsale structurante reliant entre elles les métropoles de Rouen, Caen et Rennes et constituant un trait d'union entre une large partie des territoires normands.

Enfin développer les usages touristiques du chemin de fer, notamment en direction du

Sud-Manche et de la Baie du Mont-Saint-Michel, secteur dont l'exceptionnelle attractivité touristique est porteuse de très fortes potentialités de fréquentation des trains.

Enfin, les effets positifs du « choc d'offre ferroviaire » proposé pourraient être amplifiés par une meilleure coordination entre les dessertes ferroviaires et les dessertes routières NOMAD-cars.

### Des propositions financièrement soutenables

La mise en œuvre de nos propositions engagerait des coûts d'exploitation supplémentaires, mais réduirait en contrepartie les coûts unitaires et, sous l'effet d'un accroissement très significatif de la fréquentation, produirait de nouvelles recettes. L'ensemble conduirait à un nouvel équilibre, qui n'augmenterait pas la contribution financière de la collectivité régionale à l'exploitation de son réseau.

Cette affirmation est étayée par les travaux du cabinet Trans Mission, qui a publié en 2019 un rapport de synthèse intitulé « Quel modèle économique pour les trains régionaux en France ? ». mettre un lien internet Dans un contexte d'ouverture à la concurrence associé à un projet de développement de l'offre ce rapport nous enseigne que :

- les coûts marginaux des dessertes ajoutées sont très faibles ;

- les coûts unitaires subissent globalement une diminution de l'ordre de 20 % ;

- pour un renforcement de l'offre compris entre + 25 % et + 50 %, la fréquentation augmente selon un taux d'élasticité moyen de 72,5 % : Exemple : pour une augmentation de l'offre de 30 %, l'augmentation de fréquentation est de  $30 \times 72,5 \%$  soit 22 % ;

- L'augmentation de la fréquentation entraîne une hausse des recettes commerciales : le taux de couverture des dépenses par les recettes s'améliore ;

- La contribution d'équilibre, versée par la Région, diminue.

Les propositions aboutiraient à 40 % de trains en plus pour 4 % de dépenses publiques en moins.

### Pour un réseau bien utilisé

Avec ce réseau cadencé et cohérent, la Normandie serait équipée d'un remarquable système de mobilité, au service de sa population, mais aussi du territoire et de son développement économique. Dès lors, même en absence de TGV, elle se hisserait, en la matière, au meilleur niveau à l'échelle européenne.

Dossier consultable sur le site de la Fnaut : <https://www.fnaut.fr/region/normandie/normandie-un-projet-de-cadencement-du-reseau-ferroviaire-regional/>

Daniel Gréboval

## Vents forts : les trains ne roulent plus !

**Depuis fin 2023 le réseau ferroviaire en France est souvent mis à l'arrêt « préventivement » dès qu'on annonce des vents à 100 km/h, et ce, alors que la circulation routière est peu impactée... Elle est loin l'époque où les trains roulaient par tous les temps, la SNCF en faisant sa marque de fabrique...**

L'objectif annoncé est d'éviter des accidents de trains contre des arbres abattus par le vent, et des passagers bloqués en pleine voie, difficiles à secourir. Selon SNCF Réseau ce dispositif dénommé « Stop circulation » est mis en place « dans le cadre de l'adaptation du réseau ferroviaire au changement climatique » !!

Autant ce dispositif se comprend lors d'une tempête décennale, autant son usage à chaque coup de vent est abusif. Le résultat est que de nombreux trains sont supprimés pendant plusieurs heures voire plusieurs jours. Il paraît que « le dispositif a prouvé son efficacité ». La mission de SNCF Réseau devrait plutôt être de faire en sorte que les trains roulent ...

Les lignes secondaires ou proches du littoral sont les premières victimes, mais l'interruption de trafic couvre parfois des régions entières. Le 6 janvier, même les TGV Atlantique ou les intercités Paris-Limoges étaient supprimés, ainsi que des RER et Transiliens de l'Île de France ! « Je prends la ligne depuis bientôt 30 ans. C'est la 1ère fois qu'une tempête coupe le trafic pendant 6 h de façon préventive » selon un usager francilien.

Tout se passe comme si SNCF Réseau préférerait supprimer les trains, plutôt que d'entretenir ses infrastructures. Le « principe de précaution » a bon dos. S'ajoutant aux

perturbations du quotidien, le train devient un moyen de transport aléatoire, qui nécessite d'avoir un « plan B » disponible !

On nous annonce des épisodes d'excès météorologiques plus fréquents et plus forts ; il est donc plus que temps de mettre en place un programme national de fiabilisation du réseau, en adaptant notamment la végétation ou en déboisant le long des voies comme la loi le prévoit et comme cela a été fait le long des lignes haute tension après les tempêtes de 1999.

Gilles Laurent

## Participation des usagers aux instances de concertation

© Gilles Laurent.

### Cinq ans après des lois structurantes, où en est-on ?

**La loi de 2018 « pour un nouveau pacte ferroviaire » et la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019 ont créé des nouvelles instances de concertation avec les représentants des associations d'usagers du transport public. Cinq ans plus tard, leur mise en œuvre est très inégale.**

La loi « pour un nouveau pacte ferroviaire » a rendu obligatoires des Comités de suivi des Dessertes ferroviaires qui doivent régulièrement faire le point sur les services avec les usagers TER et Intercités, ainsi que des comités de concertation pour la gestion des grandes gares. La Fnaut regrette que ce genre de comité consultatif n'ait pas été prévu pour les services librement organisés (liaisons TGV, Ouigo, etc.).

Par ailleurs la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 prévoit d'améliorer la gouvernance des Mobilités, en désignant les Régions comme chefs de file organisant les mobilités sur leur territoire et en créant pour chaque Communauté de Communes une Autorité d'Organisation des Mobilités (AOM) animée au moins une fois par an par un Comité des Partenaires, une instance de dialogue local composée de l'AOM et de représentants des employeurs, des habitants et des usagers. Un Comité des Partenaires doit se réunir aussi à l'échelon régional (TER, autocars). La LOM prévoit que leur pilotage soit organisé sous forme de Comités de Bassin couvrant un territoire suffisamment large.

La LOM a également fixé comme objectif de doubler la part modale du ferroviaire dans les grands pôles urbains, ce qui a conduit à la loi de décembre 2023 relative au développement des Services Express Régionaux Métropolitains. Cette offre multimodale inclura obligatoirement une offre de cars express « à haut niveau de service » et des réseaux cyclables, ainsi que la mise en place d'un billet unique. Malheureusement, malgré nos demandes réitérées à chaque nouveau ministre, les associations d'usagers ne participeront pas directement à la concertation, mais devraient être consultées via les Comités de Partenaires.

Les Plans d'Action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS), également pilotés par la Région, sont aussi un dispositif défini par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), visant à accompagner les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que toutes les personnes en situation de handicap dans l'accès au transport. Les Départements, via leurs compétences en matière d'action sociale et de solidarité, et l'Etat, via son commissariat régional à la lutte contre la pauvreté, sont mobilisés dans ces projets.

#### Une application inégale

L'application concrète de ces lois est très variable : certaines Régions confondent les Comités de Dessertes et les Comités des Partenaires et les regroupent, d'autres ne semblent pas avoir initié la démarche, d'autres encore voient le Comité des Partenaires comme un lieu d'information descendante et non comme un lieu de prospective. Certaines Régions privilégient des Comités des Partenaires correspondant à une partie de leur territoire alors que le code des transports envisage bien le Comité des Partenaires de la mobilité régionale comme un comité unique. Les Comités de Bassin sont eux aussi à géométrie variable, parfois même tellement petits que la notion n'a plus de sens... (54 Comités de Bassin en Nouvelle Aquitaine, 34 en Centre-Val de Loire, désignés «comités de partenaires de bassin de mobilité », dont 11 rien qu'en Indre-et-Loire, un découpage en confettis contesté par la Fnaut (1) !! ...). Enfin, plus on va vers le sud de la France et plus la compétence mobilités des territoires est laissée à la Région..., ce qui les prive malheureusement de Versement Mobilité !

#### Participation malaisée des associations

La Fnaut est partie prenante de ces instances, malheureusement sans que la loi n'ait prévu de moyens financiers pour cela (pas même un défraiement des frais de déplacement) alors que les autres participants sont tous des élus ou des salariés de collectivités rémunérés et remboursés ! ... Or l'avis des associations d'usagers est très important car on constate que les autres acteurs se satisfont globalement des mobilités existantes alors qu'ils n'en ont eux même qu'une vision incomplète, n'étant généralement pas utilisateurs de ces services. Ils oublient le manque de connexions entre eux, ignorent l'information voyageurs sur le terrain, ...

Difficile cependant pour la Fnaut de répondre à toutes les sollicitations : des dizaines de Comités de Bassin et de Comités des Partenaires qui se réunissent souvent dans des lieux ou à des horaires peu accessibles en transports publics (un comble!) atteignent vite les limites associatives. Sans compter les Comités de Dessertes qui ont remplacé les anciens Comités de Lignes TER en restant souvent ouverts à tous les usagers, mais parfois « élargis à toutes les mobilités », ce qui n'est d'ailleurs pas prévu ainsi par la loi et laisse peu de temps, sur des territoires aussi vaste, pour les questions des usagers sur les dessertes ferroviaires auxquelles ils sont normalement destinés ! ...

#### Les demandes de la Fnaut

L'évolution de la gouvernance des mobilités vers plus de coordination sous l'autorité des Régions est salutaire, encore faut-il s'en donner les moyens, notamment en prévoyant

une indemnisation des acteurs associatifs, et des réunions accessibles... en transports publics ! La Fnaut demande aussi que le champ d'action des Comités de Partenaires soit élargi à l'intermodalité et à l'accessibilité, à la cohabitation des différents modes de transports, à la définition des dessertes

prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic, et aux modalités de dédommagements des usagers en cas de mauvaise qualité de services. Les Comités de Dessertes ferroviaires, pour leur part, devraient être complétés par un « comité national de suivi des Trains d'Équilibre du Territoire ». Et les

comités de concertation pour la gestion des grandes gares brillent par leur absence, malgré de nombreuses réclamations.

(1) <https://fnaut.fr/region/centre-val-de-loire/bassins-de-mobilite-en-touraine-un-cas-unique-et-inique/>

Gilles Laurent

## TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux : même opérateur, même matériel



Intercités en gare de Nevers © Dominique Romann



Fin janvier, la DGITM - Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités - autorité organisatrice pour ces lignes de TET - Train d'Équilibre du Territoire - a choisi la SNCF pour un nouveau contrat de gestion des 2 lignes, courant de fin 2026 à 2036, qui sera assuré par une nouvelle filiale, qui reprendrait la marque « Intercités » bien connue. Les bords de la fréquentation enregistrés après la mise en place récente d'un aller et retour supplémentaire sur chacune des deux liaisons ont bien été notés, mais dans le contexte financier actuel, la DGITM avait récemment indiqué à la Fnaut qu'il n'était pas question d'acheter des rames supplémentaires.

### Une offre décevante

Dans cet appel d'offres pour l'exploitation des lignes, l'option de l'ouverture d'une desserte Nantes Lille par la Normandie n'a donc pas été retenue. Le parc roulant actuel, limité à 15 rames Coradia Liner, mais avec une capacité en siège améliorée (comment ?), tournera plus, au bénéfice de la liaison Nantes Bordeaux, qui bénéficiera d'un aller-retour supplémentaire par jour, donc 5 AR/j, et même d'un sixième les vendredi et dimanche. Nantes-Lyon conservera sa desserte (3 AR/j).

Toutes ces promesses posent question puisque l'on constate déjà la difficulté actuelle de respecter le nombre d'allers et retours et les horaires, ainsi que les nombreuses circulations avec une seule rame, alors que deux rames accouplées seraient nécessaires. Les circulations supplémentaires promises pourraient se traduire par une tarification plus « flexible » en fonction de la demande et un rationnement via la réservation obligatoire.

### La volonté de développement du TET en question

Un des deux candidats non retenus, « le Train » a rappelé la difficulté pour un nouvel entrant de modifier le système actuel, d'accéder aux données d'exploitation, de limiter les risques sur la maintenance, d'autant qu'un nouvel atelier indépendant de celui de la SNCF ne sera financé que pour 2030. Dans ces conditions, les candidats aux appels d'offre pourraient être de moins en moins nombreux, au détriment d'une concurrence qui se veut « libre et non faussée ». A vérifier lors de la prochaine mise en concurrence des Intercités Paris-Clermont et Paris-Toulouse...

Rappelons aussi que l'insertion du futur atelier de maintenance à Nantes pose pro-

blème (cf Fnaut Infos 311), face à la nécessité de prendre en compte les besoins du TER local et le développement du TET, au-delà du coup d'arrêt actuel. Mais l'État veut-il développer le TET ?

Une centaine de millions €, soit le montant consacré par la collectivité au projet controversé de l'autoroute A 69 Toulouse-Castres, qui double une voie ferrée sous-utilisée, aurait permis l'achat d'une demi-douzaine de rames renforçant ainsi sérieusement les dessertes. Cette somme investie dans ces Intercités n'aurait entraîné ni consommation de terrain naturel, ni accroissement des émissions de CO2, tout en facilitant le report modal et satisfaisant la demande.

Les bénéficiaires de l'appel d'offre seraient donc les utilisateurs de la ligne Nantes-Bordeaux, ainsi que l'État, qui devrait réduire son subventionnement à l'opérateur. Tous ceux qui attendaient une amélioration plus large de l'offre, les dizaines de territoires le long des liaisons Nantes-Lille et Nantes-Lyon seront déçus par ce renouvellement qui ne traduit pas un véritable soutien aux changements de mode de transport et à la transition énergétique, alors que la demande est forte.

Dominique Romann

## France : un décret pour relancer les petites lignes

Les exceptions prévues par la Directive européenne 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen ont permis la publication, le 22 décembre 2024, du décret 2024/1193, qui marque un tournant dans l'exploitation des petites lignes ferroviaires en France. Sont visées les lignes

locales à faible trafic d'un maximum de 100 km, dont au moins 50 % de capacités sont utilisées pour le transport de fret. Le décret permet une flexibilité accrue qui autorisera le trafic des voyageurs. La possibilité d'exploitation mixte permettra, aussi bien aux collectivités locales, la région en particu-

lier, qu'aux gestionnaires d'infrastructure, de revitaliser certaines lignes à faible trafic et de désenclaver les territoires en y réintroduisant le transport ferroviaire au bénéfice des habitants et de l'économie locale. L'Autorité de régulation des transports (ART) a souligné l'importance revêtue par le décret.

## Billet national unique à l'étude en Espagne

Le ministre espagnol des transports souhaite créer, à l'image du « Deutschland Ticket », un billet de transport public national, qui pourrait être introduit dès 2026. Moyennant un tarif forfaitaire national, ce

titre permettrait d'utiliser l'ensemble des transports publics locaux (métros, tramways et bus, réseaux suburbains et régionaux routiers et ferroviaires), à l'exclusion des services nationaux et à grande

vitesse librement organisés. Reste à négocier ce projet, d'initiative gouvernementale, avec les municipalités, les communautés et les généralités, très autonomes.

## Grande Bretagne : redevances d'accès réduites entre Londres et le tunnel sous la Manche

Sur instruction du régulateur britannique ORR (Office of Rail Regulation), le prix des sillons de la ligne HSI Londres Saint-Pancras - Channel Tunnel va diminuer de 10,4% à compter d'avril 2025 et pour une

durée de cinq ans. C'est une bonne nouvelle pour les voyageurs, pour lesquels le prix du billet Eurostar à acquitter, particulièrement dissuasif, pourrait diminuer d'autant. Autres bénéficiaires de cette mesure de sou-

tien au trafic ferroviaire : les utilisateurs des services de banlieue et régionaux du réseau SouthEastern, dont certaines lignes empruntent la HSI, tout comme les trains de fret de et vers le tunnel sous la Manche.

## Des concurrents pour Eurostar ?

Deux entreprises européennes envisagent de créer des services ferroviaires entre la Grande Bretagne et le continent. Une initiative, si elle se concrétise, bienvenue pour les voyageurs et saluée par la Fédération européenne des voyageurs

(FEV), compte tenu des prix très élevés pratiqués par Eurostar. Lequel, de plus, depuis l'épidémie de Covid, a supprimé les arrêts intermédiaires de Calais-Fréthun, Ashford dans le Kent et Ebbsfleet dans la banlieue de Londres. Deux entreprises sont sur les rangs :

le groupe Virgin, en pourparlers avec des constructeurs de matériel roulant, et l'entreprise Evolyn, détenue par le consortium espagnol Cosmen, propriétaire de National Express, et qui dispose d'une compétence acquise sur le réseau espagnol à grande vitesse.

## Allemagne : un calendrier des appels d'offres régionaux jusqu'en 2036

Le Bundesverband-SchieneNahverkehr, l'association des autorités ferroviaires régionales, publie sur son site Internet le calendrier des appels d'offres prévus pour les dix prochaines années, assorti d'une description détaillée de chaque lot : date de début et de fin de contrat ; type de trac-

tion souhaitée ; type de service à assurer : S-Bahn (RER), régional, régional-express, régional+S-Bahn, régional+régional-express, inter-régional, autres ; production prévue en trains-km ; procédure d'attribution du contrat (directe, appel d'offres, procédure négociée, dialogue compétitif,...) ; autorité

de tête responsable du marché et autres autorités impliquées ; description du réseau et des lignes ; fourniture du matériel roulant ou mise à disposition d'un pool de véhicules ; lignes équipées de l'ERTMS...

## Italie : investissements colossaux dans les infrastructures

L'Etat et les chemins de fer italiens FS ont annoncé fin 2024 des investissements principalement ferroviaires de 100 milliards € pour la période 2025-2029, dont 14 milliards

provenant du Plan de relance européen ; le reste sera financé par les FS, mais surtout par l'Etat, leur unique actionnaire. Ces 100 milliards font partie d'un programme de quelque

195 milliards prévu pour les dix prochaines années. Dans l'immédiat, 2 milliards seront investis dans les infrastructures numériques.

Michel Quidort

# Transports publics et handicaps : l'angle mort du transport des vélos adaptés

Train Coblençe - Luxembourg © Gilles Laurent

**Le Collectif « Mon Vélo dans le Train » poursuit son engagement pour faciliter l'emport des vélos dans les trains en sensibilisant les opérateurs de transport ferroviaire et les décideurs publics à la nécessité d'assouplir les règles d'emport des vélos adaptés.**

L'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite, toujours insuffisante, fait l'objet d'améliorations constantes : la loi de février 2005 pose le principe selon lequel « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus de tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ».

## Le vélo pour les personnes handicapées aussi !

Si plus personne ne s'offusque de voir une personne mal voyante accompagnée de son chien guide dans les transports publics interdits aux animaux, il est moins connu que la pratique du vélo reste compatible avec le handicap pour nombre de personnes à mobilité réduite : cette même personne mal voyante peut se déplacer en tandem par exemple. Une autre ayant du mal à marcher sera plus à l'aise sur un vélo.

Si des avancées timides ont été réalisées concernant la place des vélos classiques dans les trains, les besoins des personnes à mobilité réduite souhaitant utiliser un vélo adapté, souvent plus encombrant, sont encore laissés à la discrétion des contrôleurs. En effet, le transport des vélos adaptés dans les trains n'est actuellement pas autorisé en France, contrairement à ce qui se fait en Suisse ou en Allemagne par exemple.

## Des solutions disponibles

Plusieurs associations et experts du cyclisme adapté ont proposé un catalogue des solutions les plus couramment rencontrées, avec

des définitions des dimensions des engins en question. Ce document, qui sera continuellement enrichi pour refléter l'ensemble des solutions techniques disponibles, vise non seulement à sensibiliser les transporteurs, mais aussi à guider les personnes en

situation de handicap souhaitant profiter des déplacements à vélo. Ce document servira d'outil de référence pour promouvoir des politiques de transport plus inclusives.

Gilles Laurent



Tandem classique



Vélo pousseur

## De la contrebasse au tandem

Les contrebasses viennent d'être officiellement admises dans les TGV à condition de respecter certaines dimensions. Une bonne nouvelle pour les musiciens !

À quand l'acceptation des tandems ?

## Livre blanc du Collectif « Mon vélo dans le train »

Le collectif **Mon vélo dans le train**, qui réunit 12 organisations de promotion du vélo et du train, publie un livre blanc sur l'inadéquation entre les besoins des cyclistes et l'offre d'emport des vélos dans les trains.

La comparaison avec d'autres pays européens et notamment en Europe Centrale, montre un retard considérable de cette prise en considération en France. Fort de l'expérience de ses nombreux membres, le Collectif « Mon Vélo Dans Le Train » a regroupé dans un « livre blanc » son constat de la situation en France, les possibilités qui existent dans les pays voisins, et ses demandes concrètes pour mettre les transports publics français à niveau.

<https://www.fnaut.fr/accessibilite-des-velos-dans-les-transports-collectifs-necessite-un-choc-doffre-et-de-simplification/>

# Fnaut La voix des usagers

Gare de Vivonne © Frantz Rein

## Distinctions :

### Bruno Gazeau, officier dans l'ordre national du Mérite

Nous avons appris avec un très grand plaisir que Bruno Gazeau, président de la Fnaut pendant 10 ans, de 2014 à 2024, et actuel conseiller du président, a été nommé au grade d'officier dans l'ordre national du Mérite.

Qu'il soit félicité pour cette haute distinction bien méritée et remercié encore une fois à cette occasion pour l'immense travail réalisé avec exigence, efficacité et intégrité au service de la Fnaut et des usagers des transports !

### Brigitte Troquet, « Etoile Picarde »

Lauréate des Étoiles Picardes dans la catégorie Picardie maritime, Brigitte Troquet est la présidente du « Comité de Sauvegarde et de Développement des Lignes Ferroviaires du Tréport – Mers-les-Bains », membre de la Fnaut. Elle est la voix des habitants de ce territoire face à une menace qui plane sur la fermeture de la ligne ferroviaire Le Tréport-Abbeville. « Cette victoire montre l'attachement des habitants à notre combat pour les lignes ferroviaires ». Félicitations à la lauréate et bon courage pour la suite du combat !

## Vous aussi, contribuez au rayonnement de la Fnaut !

Chers lecteurs, la Fnaut a besoin de vous !  
Contribuez à la promotion de la voix des usagers en suivant de près les actualités de ses membres.

### Consultez notre site internet

Le site [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr) propose :

- Actualités & Analyses sur la mobilité et les politiques de transport.
- Actions & engagements pour améliorer l'offre et défendre vos droits.
- Recours & conseils en cas de litige avec un transporteur.
- Publications & études sur les enjeux du secteur.
- Réseau associatif pour agir localement (à retrouver dans l'onglet Fnaut Régionales).
- Les numéros de la revue Fnaut infos accessibles gratuitement.

Un site essentiel pour s'informer et défendre une mobilité plus juste et durable !

### Inscrivez vous à la newsletter : [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

RECEVOIR TOUTES  
NOS ACTUALITÉS

Recevez toute l'actualité de la Fnaut directement par mail gratuitement et sans engagement

J'accepte que mon e-mail soit stocké en vue de recevoir les communiqués de presse.  
[Voir notre politique de confidentialité](#)

**S'Abonner**

## Abonnez-vous à nos réseaux sociaux :

- ✕ X (ex-Twitter) : @fnaut\_fr, 🐦 Bluesky : @fnaut\_fr, 📘 Facebook : fnaut, 🔗 LinkedIn : fnaut, 📺 Youtube : @fnaut6975

## Disparition

### Anne Faure, présidente de « Rue de l'Avenir »

Nous avons appris avec une grande tristesse le décès accidentel le 23 janvier de Anne Faure, présidente de l'Association «Rue de l'Avenir», membre de la Fnaut.

Après Jean Macheras et Simone Bigorgne, c'est une grande figure de la ville apaisée qui nous quitte. Architecte de formation, cette urbaniste fut une pionnière en France des aménagements de modération de la vitesse et de requalification des espaces publics urbains. Son professionnalisme et ses compétences étaient recherchés dans tous les débats autour du mieux vivre en ville.

La Fnaut adresse ses condoléances à sa famille et à tous ceux qui l'ont appréciée.

### Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication :  
Christiane Dupart

Crédits photo : Marc Debrincat, ADTT, Frantz Rein, Michel Quidort, Gilles Laurent, Dominique Romann, Adobe Stock.

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 312  
ISSN : 0983-172 X

Mise en page et Impression :  
STUDIO TERRITOIRES - Oriù  
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Diffusion numérique libre.  
<https://www.fnaut.fr/la-revue-fnaut-infos/>

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](mailto:contact@Fnaut.fr)  
Internet : <https://www.Fnaut.fr>