

## Et le train sifflera 3 fois...

Le train grognait de ne pouvoir circuler, confiné dans ses dépôts et voilà qu'en ce 11 mai, il peut siffler une première fois en se lançant à l'assaut du réseau ferré pour desservir haltes et gares.

Trop longtemps contenu, il veut afficher sa qualité de service revenue et siffler en arrivant à l'heure à sa destination.

Revenant peu à peu à son niveau nominal, le train se tient prêt à prendre la route des vacances et à parcourir la France pour le plus grand plaisir des usagers et des touristes.

TGV Atlantique ou Cévenol, train de Normandie ou train des Alpes, chacun dessert un bout de France, et siffler à nouveau.

Mais viendra septembre, heure de vérité pour le déconfinement total et l'entrée dans le monde d'après. On ne veut pas du retour au tout voiture, de la pollution d'avant qui génère tant de maladies respiratoires, on ne veut ni ne peut retrouver les thromboses urbaines et leurs kilomètres de bouchons qui nuisent à l'économie et aux citoyens.

Revisiter les mobilités pour les adapter aux exigences climatiques et sanitaires est le défi du monde d'après, et l'exigence d'aujourd'hui.

La FNAUT demande un grand plan de sauvetage d'abord, de relance ensuite, du ferroviaire, grandes lignes et petites lignes, des TGV et intercitys, fret et train de nuit, pour en faire l'épine dorsale des mobilités que viennent compléter les transports collectifs routiers et les modes actifs, chacun dans leur domaine de pertinence.

C'est au prix de cette complémentarité des modes, de cette équité au regard de leurs externalités, qu'il sera possible de répondre aux besoins de mobilité de chacun, de rendre les villes plus sereines, de s'inscrire dans la perspective de l'accord de Paris. Alors le train sifflera pour la troisième fois..

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Du confinement au déconfinement

## Les préconisations de la FNAUT



Ligne du Cévenol ©MD

Depuis le début de la crise sanitaire qui a impacté directement les transports, la FNAUT a accompagné et défendu les usagers. Les fédérations régionales et les associations locales sont intervenues pour améliorer l'offre de transport des salarié-e-s des différents secteurs (santé, commerce, nettoyage, logistique), qui assurent à la population les services essentiels. Elles se mobilisent pour que le déconfinement et la relance des transports riment avec sécurité et fiabilité. Dans ce numéro figurent les analyses et les préconisations de la FNAUT afin que la mobilité collective et les modes actifs soient la bonne réponse à une crise qui va perdurer et qui ne doit en aucun cas signifier un retour massif à la voiture et à ses conséquences dramatiques sur le changement climatique.

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Covid-19 : quelle relance des transports publics ?	2
La FNAUT répond à Jean-Baptiste Djebbari : non à l'austérité ferroviaire !	3
Lettre au Président de la République pour la relance du service ferroviaire	4
Les atouts variés du train	5
<b>Vélo</b> - L'urbanisme tactique contre le confinement punitif ?	6
Un plan vélo post-confinement	7
Covid-19 : le respect des droits des voyageurs ne doit pas être une option !	8
<b>Europe</b> - Comment faire pour que les Européens abandonnent leur voiture ?	9
Position de la FNAUT sur le transport aérien	10-11
Le livre noir de la SNCF. Vie de la FNAUT	12

# Covid-19 : quelle relance des transports publics pour éviter un retour au tout voiture ?

La FNAUT précise les conditions qui lui semblent nécessaires à une relance des transports publics et à la reprise des activités. Un retour au tout-voiture serait catastrophique.

## À court terme : étaler le retour des usagers des transports publics

On peut encourager la poursuite du télétravail ; étaler les heures de pointe en décalant les horaires des entreprises, administrations, crèches et établissements scolaires ; favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les trajets courts par des aménagements de la voirie, et désaturer ainsi les transports publics.

## Une priorité : assurer la sécurité sanitaire

Les voyageurs doivent être rassurés et pouvoir réutiliser les transports urbains, routiers et ferroviaires sans crainte d'une contamination par le Covid-19, ce qui suppose une régulation des accès pour faire respecter la distanciation physique, des distributeurs de gel hydro-alcoolique, une désinfection très fréquente des véhicules. Le port obligatoire d'un masque est nécessaire.

## L'offre doit précéder la demande du public

Les voyageurs étant souvent captifs du transport public, et leur nombre par véhicule diminuant pour éviter leur entassement, la fréquence et l'amplitude horaire des services devront être fortement accrues et des véhicules de grande capacité introduits : bus articulés, trains longs. Plus que jamais, l'offre doit précéder la demande pour faire revenir les usagers et éviter ainsi un retour massif à l'usage de la voiture.

## Des choix favorables au transport public devront être faits

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont aujourd'hui

affaiblies financièrement par la baisse des recettes. De plus, une baisse significative du versement mobilité des entreprises est à craindre, l'Etat doit la compenser.

Mais les collectivités locales peuvent faire des économies grâce à une politique plus rationnelle :

- la productivité du transport public peut être améliorée, la vitesse des bus et des tramways peut être augmentée par des aménagements de voirie (couloirs bus, priorités aux carrefours, stations apaisées) ;
- des investissements de faible rentabilité ou contestables sur le plan environnemental (bus électriques) peuvent être abandonnés ou reportés en retournant à des techniques simples et éprouvées (trolleybus) ;
- la gratuité des transports urbains, adoptée dans une trentaine d'agglomérations, peut être abandonnée au profit d'une tarification solidaire ; priver le transport public de ressources financières n'est pas d'actualité ;
- les travaux routiers et les constructions de parkings, ruineux et contre-productifs (plus on en fait, plus il faut en faire, car ils engendrent des trafics nouveaux), peuvent être abandonnés ou reportés eux aussi ;
- enfin l'affectation des recettes de stationnement aux transports publics et l'introduction du péage urbain peuvent fournir aux AOM des moyens financiers nouveaux, ainsi que l'abaissement par l'Etat du taux de la TVA appliquée aux transports publics de 10 % à 5,5 % (un taux autorisé par la Commission européenne).

**Un retour massif à la voiture serait catastrophique pour la sécurité routière, l'économie, les budgets publics, la santé et le cadre de vie ; il entraverait la lutte urgente contre le réchauffement climatique.**

Cette menace justifie une intervention énergique de l'Etat pour soutenir les transports publics, financée par une hausse des taxes sur les carburants que facilitera la forte baisse du prix du pétrole : les bénéfices de cette baisse doivent être partagés entre automobilistes et usagers des transports publics.

## Forum

La crise a déstabilisé financièrement les autorités organisatrices. Il serait souhaitable que le taux du versement mobilité des grandes entreprises soit augmenté, à commencer par celles qui ont continué à verser des dividendes à leurs actionnaires. Les assureurs peuvent eux aussi aider le redémarrage des transports publics : le nombre des accidents de la route a diminué de 75 % depuis le début du confinement ; ce serait d'ailleurs leur intérêt car les transports publics évitent un retour massif à l'usage de la voiture, donc bien des accidents.

**Isabelle Le Roux-Meunier, présidente de l'AUTIV (Rennes)**

Les usagers des transports doivent être rassurés pour retrouver un usage habituel et confiant des transports collectifs. Parmi les mesures nécessaires, citons la montée autorisée par toutes les portes des bus sauf la porte avant pour éviter les contacts avec le personnel de conduite. En période de confinement, l'offre urbaine a été réduite la plupart du temps à 30 % ou 40 % de l'offre nominale : lors du déconfinement, un retour à l'offre nominale (prévue dans les contrats de service public) est impératif afin que la distanciation physique puisse être respectée (toutes les entreprises, collèges et lycées ne reprenant pas immédiatement et les universités ne reprenant qu'à l'automne).

**Alain Richner, pilote du réseau Mobilité urbaine de la FNAUT**



**Suite au communiqué de presse de la FNAUT dénonçant la proposition du secrétaire d'Etat aux transports, de « reporter des travaux ferroviaires » en raison des pertes de recettes subies par la SNCF lors du mouvement social et du confinement qui a suivi, Jean-Baptiste Djebbari vient d'adresser au Président de la FNAUT une lettre de réponse.**

### Des points positifs

Nous lisons avec satisfaction qu'il n'y a « aucun projet de report de travaux ferroviaires du fait des pertes de recettes et qu'il n'a pas été demandé à la SNCF de remettre à plus tard le moindre investissement pour ce motif »

Le secrétaire d'Etat est convaincu que le rail continuera de jouer un rôle central dans les mobilités et que « les priorités stratégiques d'investissement ferroviaire n'ont pas changé, elles portent sur la sécurité, les petites lignes, la relance du fret »

Si nous sommes rassurés par cette affirmation, en particulier en ce qui concerne les « petites lignes » nous notons cependant avec inquiétude que « la trajectoire ferroviaire de la SNCF doit tenir compte de la réalité de la crise qui engendre des pertes financières pour tous les opérateurs de transport » et que « de fortes incertitudes demeurent sur l'avenir ».

C'est pourquoi la FNAUT tient à préciser ses positions sur l'avenir du ferroviaire au regard des soutiens accordés aux secteurs de l'aérien et de l'automobile.

### Une inégalité de traitement incompréhensible

Il est normal, en période de crise, que l'Etat aide les secteurs en difficulté, par exemple le transport aérien (Air France-KLM demande 10 milliards d'euros) ou l'industrie automobile, il est incompréhensible que le transport ferroviaire soit exclu de son intervention. Pourquoi cette inégalité de traitement contraire à toute logique ? Pourquoi réserver l'austérité au rail ? Pourquoi le rail devrait-il seul supporter les conséquences du confinement ?

« L'équilibre économique » que doit atteindre la SNCF ne signifie rien, alors qu'inversement, tous les coûts externes de l'avion, du camion et de la voiture ne sont pas pris en compte.

### Priorité à la lutte contre le réchauffement climatique

Les aides de l'Union Européenne, de l'Etat et des Régions doivent être attribuées prioritairement aux modes compatibles avec un avenir soutenable, elles répondront ainsi aux aspirations du public.

L'Etat doit réorienter les investissements vers le transport collectif. Un programme ambitieux doit concerner toutes les composantes de l'offre : RER métropolitains, tramways, bus en site propre ; autocars régionaux ; lignes ferroviaires régionales et transversales, LGV, Lyon-Turin et transport du fret.

### Des choix sont indispensables

- Tous les travaux routiers, le plus souvent contre-productifs (plus on en fait, plus il faut en faire, car chaque investissement engendre un trafic nouveau), doivent être réexaminés, voire abandonnés.

- Le soutien au transport aérien doit être conditionné à une réduction rapide de son impact climatique, au report des

travaux aéroportuaires et à la disparition des aides fiscales dont il bénéficie.

### Des actes concrets sont attendus

Le changement annoncé par le gouvernement doit se traduire en actes concrets. Qu'il s'agisse du climat, des économies d'énergie, de la réduction des nuisances routières et aériennes, de l'aménagement du territoire ou de l'impact économique des transports publics, il est urgent de donner la priorité aux investissements de transport collectif qui bénéficient au plus grand nombre et respectent l'environnement.

### L'intérêt général doit primer

Les critères de choix des investissements doivent être revus en intégrant plus fortement la nécessité de réduire l'empreinte environnementale des transports, une contrainte par ailleurs source d'emplois nouveaux.

Les demandes de la FNAUT rejoignent les préoccupations de la Convention Citoyenne pour le Climat et d'une part croissante de l'opinion, de plus en plus inquiète du réchauffement climatique. Un changement de cap de la politique des transports est indispensable, il ne peut plus être ignoré.

### 2021, « Année Européenne du Rail »

La Commission européenne a proposé de faire de 2021 l'Année Européenne du Rail pour insister sur les avantages du chemin de fer au bénéfice de la population, de l'économie et de l'environnement. L'objectif de cette opération est d'encourager et d'aider les Etats-membres et des autorités régionales et locales qui souhaitent développer la part modale du trafic ferroviaire de voyageurs comme de fret. 2021 verra ainsi se développer plusieurs campagnes et initiatives pour promouvoir le rail comme moyen de transport durable, novateur et sûr. Le projet législatif déposé par la Commission va suivre le processus habituel de la codécision avec une première lecture par le Parlement et par le Conseil des ministres.

Pourquoi 2021? Pour plusieurs raisons. Le rôle essentiel du rail dans la réalisation du « Pacte Vert » qui prévoit en 2050 une Union européenne neutre en carbone. 2021 sera aussi l'année qui verra le 4ème Paquet ferroviaire appliqué dans l'ensemble de l'Union, et le 20ème anniversaire du 1er Paquet ferroviaire. Cette année marquera aussi les 175 ans de Paris-Bruxelles, première liaison ferroviaire entre deux capitales européennes, les 40 ans du TGV français et les 30 ans de l'ICE allemand. La FNAUT prendra bien sûr toute sa part dans cet événement.

# Lettre au Président de la République sur la relance du secteur ferroviaire

Suite à son Assemblée Générale, la FNAUT a adressé une lettre au Président de la République sur la relance du système ferroviaire.

Monsieur le Président,

Quelques jours après le début de la phase de déconfinement, les questions de mobilité sont au cœur de toutes les préoccupations et exigent des réponses nouvelles.

Vous allez, par ailleurs, préciser très prochainement votre politique face au réchauffement climatique, suite aux travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Permettez-nous d'avancer **quelques propositions** relatives au secteur de la mobilité à courte, moyenne et longue distance, et plus particulièrement au secteur ferroviaire.

**Trois crises ont affaibli le transport public ces derniers mois**

**La crise des gilets jaunes** a débouché sur un renforcement de la dépendance automobile. La régression du maillage du réseau ferré se poursuit, les « petites lignes » disparaissant peu à peu, au coup par coup, sans étude d'impact sur le fonctionnement de l'ensemble du réseau et sur l'aménagement du territoire. Les travaux en cours entre l'Etat et les Régions suite au rapport Philizot sont pour nous de première importance.

**Le mouvement social contre la réforme des retraites** a lourdement pénalisé les usagers des services publics urbains, régionaux et des liaisons Intercités. Il a montré l'importance du transport de masse représenté par le ferroviaire et les transports publics. Si covoiturage et autocar sont certes à développer, ils ne restent cependant que des solutions complémentaires. Le blocage des trains de fret pousse par ailleurs les chargeurs à se tourner durablement vers la route.

**La crise sanitaire** rebat les cartes à court terme. Les transports publics, transport de masse et transport du quotidien, mais aussi transport intercity de plus de 100 km, transport capillaire d'irrigation du territoire sont remis en cause dans leurs fondements : sécurité et modèle économique.

A moyen terme, le report vers le « tout voiture », encouragé par la peur du

Covid-19 et un prix de l'essence très bas n'est pas une solution. Les embouteillages à venir, outre les coûts de congestion, contredisent la reprise économique, le retour des villes polluées signe celui des maladies pulmonaires (sources de dépenses de plusieurs dizaines de milliards d'euros) pour tous mais d'abord et surtout pour les enfants et les personnes âgées.

Le moment est venu de questionner à nouveau la thématique de la mobilité pour répondre aux enjeux sanitaires liés au changement climatique.

**Le train, mode de transport le plus écologique, doit être l'épine dorsale des mobilités au plan local et national. Un plan de relance ferroviaire est indispensable pour sauver la SNCF, tenir compte de la distanciation physique, répondre au changement climatique et réduire la dépendance automobile.**

Indépendamment de ses atouts techniques, le train est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement : économe en espace et en énergie, il est le moins émetteur de gaz à effet de serre (GES). Le rail doit donc former l'ossature du transport urbain, régional et interurbain, et du transport du fret.

La SNCF, qui va accumuler 3 milliards de déficit, mérite tout autant d'être sauvée que le secteur aérien ou le secteur automobile. Certes le gouvernement a repris une partie de la dette et accru l'investissement de régénération du réseau mais l'effort reste insuffisant car il faut rattraper un important retard d'investissements.

Le respect de la distanciation physique que l'on peut espérer « temporaire » nécessite dans un premier temps de faire circuler davantage de trains et d'accroître les fréquences.

Mais en réalité, il s'agit d'une question de fond permanente car les comparaisons européennes montrent que le réseau français reste sous-utilisé, y compris sur

certains grands axes, voyageurs ou fret. Le réseau ferré peut supporter davantage de circulations dans des conditions qui favorisent fiabilité et ponctualité. Des investissements massifs sont nécessaires. L'ART en avait souligné l'insuffisance. Les usagers refusent cette austérité ferroviaire qui pénalise leur quotidien et qui nuit au fret pour lequel les lignes capillaires, lignes nouvelles (accès au Tunnel Lyon-Turin, Bordeaux - Toulouse essentiel pour un report modal de l'avion, Montpellier - Perpignan) sont indispensables à l'évolution de son activité.

Un investissement massif est d'autant plus nécessaire que le réseau (en particulier les lignes de montagne et les lignes littorales) est de plus en plus fragilisé par les impacts du réchauffement climatique - canicules, glissements de terrain, inondations, montée des océans - et que son maillage a fortement régressé.

**Le transport ferroviaire doit être fiable, facile à utiliser et bon marché.**

Il nous semble donc indispensable :

- d'assurer une stricte indépendance de SNCF Réseau pour la gestion des capacités et des horaires ; de garantir la circulation des trains des entreprises ferroviaires non grévistes en cas de grève à la SNCF (l'enjeu est essentiel pour le transport du fret) ;
- d'adapter le niveau des péages à la capacité contributive des trafics ;
- de réduire le taux de la TVA sur le transport public urbain et ferroviaire à 5,5% ;
- d'établir une équité fiscale entre les différents modes de transport et de limiter les aides publiques aux concurrents du rail (aéroports, compagnies aériennes, transporteurs routiers), les coûts externes devant être peu à peu internalisés dans la tarification des différents modes de transport ;
- d'accélérer l'introduction de la concurrence entre opérateurs ferroviaires ;
- de coordonner efficacement le rail et les autres modes, en particulier l'autocar ;
- enfin d'arrêter la construction d'infrastructures routières, concurrentes de lignes ferroviaires (327 km d'autoroutes ont été

lancés en 2019, l'équivalent de la ligne à grande vitesse Tours - Bordeaux), et les agrandissements d'aéroports (Roissy, Nice, Nantes) qui ne pourront que faciliter la croissance du trafic aérien.

**L'exemple de nos voisins européens est à suivre : investissements massifs, cadencement.**

La politique que nous proposons n'a rien d'utopique, elle est largement mise en œuvre chez nos voisins européens,

en Allemagne en particulier (investissement de 8,6 milliards par an sur le réseau ferré, réouverture de 1200 km de petites lignes, baisse du taux de TVA de 19 % à 7 %), et va dans le sens du « Green Deal » proposé par la Commission européenne. Celle-ci veut faire de 2021 l'année européenne du rail, ne ratons pas cette occasion de mettre la France au niveau de ses voisins.

**La FNAUT vous invite à une politique volontariste** pour enrayer la crois-

sance des trafics routiers et aériens, réduire la dépendance automobile, et à voir loin, à 20 ans, pour éviter une catastrophe écologique et préparer un avenir viable. Elle vous demande, en conséquence de donner la priorité au transport ferroviaire, d'inscrire la France dans le projet 2021 et d'en transcrire les objectifs dans notre pays.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à notre très haute considération.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT** ■



### Les atouts pour le voyageur

La sécurité du train est assurée de manière quasi-parfaite (guidage, signalisation d'espacement, automatismes de conduite) dès lors que le réseau est entretenu correctement et que la sécurité est améliorée aux passages à niveau.

La vitesse maximale peut atteindre 200 km/h sur les lignes classiques et 320 km/h sur les LGV.

La fréquence des trains peut être élevée, c'est un atout commercial essentiel.

La ponctualité est élevée, malgré les aléas climatiques, dès lors que l'infrastructure a la capacité nécessaire à l'écoulement du trafic et que le matériel roulant est moderne et bien entretenu.

Le train offre un accès direct et aisé aux centres-villes, contrairement à l'avion et à la voiture, y compris aux heures de pointe, et aux autres modes (transports urbains et régionaux, vélo, taxi...).

Son confort est très supérieur à celui de l'autocar (espace disponible, transport des bagages et des vélos, restauration, services annexes, toilettes).

La durée du trajet est valorisable (lecture, repos, restauration, travail, vision du paysage).

### Les atouts économiques

Les infrastructures sont polyvalentes (voyageurs, fret), comme les infrastructures routières.

Le matériel roulant voyageurs peut répondre à des besoins diversifiés et être

adapté au volume de la clientèle : tramway, tram-train, métro, TER, train classique, TGV, matériel pendulaire, traction électrique ou thermique ou bimode, matériel à un ou deux étages, possibilité de coupler les rames...

Et pour le fret : wagon isolé, train complet, wagon frigorifique, combiné rail-route, autoroute ferroviaire.

La consommation d'énergie est faible (faible frottement roue-rail, bonne pénétration dans l'air, circulation en convoi).

Les frais fixes sont élevés mais le coût marginal d'utilisation est faible, la rentabilité croît avec le trafic.

L'exploitation peut être rendue indépendante du pétrole (approvisionnement et prix) : en Suisse, tout le réseau ferré est électrifié.

### Les atouts territoriaux

Le train classique - Intercités et TER - est bien adapté à la desserte des villes moyennes, le TGV aux liaisons rapides entre métropoles, mais le TGV peut être aussi un outil d'aménagement du territoire.

Le RER et le TER sont bien adaptés à la desserte de zones denses, mais il peut être exploité à faible coût pour la desserte des petites villes et des zones de faible densité (personnel polyvalent, matériel léger...).

Le rail peut structurer l'espace : on peut organiser habitat et activités autour des gares. Il contribue au maintien de l'activité économique dans les zones fragiles.

### Les atouts écologiques

#### Le tramway et le bus

Quand un tramway remplace une ligne de bus en site banalisé, la fréquentation augmente en moyenne de 130 % (le BHNS, adapté sur les axes à trafic potentiel moyen, est moins attractif : la fréquentation n'augmente que de 30 à 40 %).

#### Le train et le car

Quand le car remplace le train, 40 % des voyageurs se reportent sur la voiture. Le bilan carbone est négatif même si le TER est à traction diesel. Inversement, lors des réouvertures, la fréquentation croît de 65 %.

#### Le train Intercités et l'avion

Une partie du trafic aérien peut se reporter sur le train Intercités de jour et de nuit, que l'existence du TGV n'a pas invalidé.

#### Le TGV et l'avion

Les émissions de GES de l'avion court-courrier, de la voiture et du TGV sont respectivement de 255, 114 et 7 g<sub>éq</sub>CO<sub>2</sub> par voy.km.

#### Le TGV et la voiture

Le TGV concurrence la voiture. Le trafic sur l'A6 a stagné entre l'ouverture de la LGV Paris-Lyon en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 alors que sa croissance rapide se poursuivait sur les autres autoroutes. Sa mise à 2 x 3 voies de bout en bout n'a jamais vu le jour malgré la reprise du trafic après 1986.

# L'urbanisme tactique

## contre le confinement punitif ?



©Pixabay

**Le besoin d'espace pour piétons et cyclistes a conduit de nombreuses villes à créer des aménagements dans l'urgence pour réaffecter la voirie.**

Des urbanistes canadiens ont inventé « **l'urbanisme tactique** » : des aménagements légers, très peu chers, adaptables, temporaires, à l'aide de mobilier urbain facile à installer, pour démontrer les changements possibles à l'aménagement des rues, tester les changements de comportement, **pour créer une ville agile et résiliente, une vraie ville intelligente et protectrice de tous...** La ville de Gand en Belgique applique ce concept depuis plusieurs années. Cette façon de gérer l'espace urbain s'avère très adaptée au contexte changeant actuel.

**En France, au contraire, on n'a jamais su créer un urbanisme agile :** on opte pour une approche technocratique avec études en amont, consultation des Bâtiments de France, affinage du projet, vote des élus sur projet modifié, etc... Donc des projets longs et qui n'aboutissent même pas toujours. Modifier un carrefour mortel pour les cyclistes prend ainsi au minimum quatre ans...

Le confinement a encore une fois mis en lumière que nos villes ne sont pas construites pour les humains mais pour les voitures : on a reproché aux gens de s'agglutiner sur les

trottoirs, devenus la salle d'attente des magasins, alors que les rues, qui représentent entre 50 % et 80 % de l'espace public en ville, étaient quasi vides...

**Dès le début de la pandémie, un peu partout dans le monde,** des villes ont piétonnisé des rues afin de permettre à leurs habitants de marcher ou prendre l'air tout en respectant les consignes de distanciation, et des pistes cyclables ont été déployées et élargies en quelques jours pour faire de la place aux vélos à Bogota, Berlin ou Calgary ...

**A l'inverse de ces projets novateurs, la France a inventé le « confinement punitif » :**

« Contentez vous de vos trottoirs étriqués ! » Comme si le confinement devait être expiatoire, alors même que sortir de chez soi n'était pas interdit ! Au point même que la désinformation gouvernementale a un temps laissé entendre qu'il était interdit de se déplacer à vélo alors qu'aucun texte légal ne le disait ! Un abus reconnu par le Conseil d'Etat lui-même sur requête de la FUB protestant contre cette désinformation, les fermetures de nombreuses voies cyclables, et la distribution de PV abusifs.

Pendant le confinement, **l'immobilisme a donc prévalu en France pour les « modes doux** », tant vantés avant le 15 mars, alors que Berlin a créé des pistes cyclables provisoires en une semaine...

**Heureusement le déconfinement se présente mieux :** un mouvement émerge avec de nombreuses villes adeptes d'un après-confinement résilient. Ainsi l'Île de France va accélérer le déploiement d'un Réseau Express Vélo.

Avoir des aménagements pour les piétons et le vélo, ainsi que des couloirs de bus, adaptés aux nouveaux flux, font partie des mesures nécessaires pour éviter un retour massif à la voiture. Sans compter la pollution de l'air qui pourrait bien être un accélérateur du virus en plus d'être en soi un grave sujet de santé publique.

Une fois ces aménagements mis en place, on pourra oeuvrer pour leur pérennisation. Mais contrairement à l'« argent magique » qui apparaît en période de crise, il n'y a pas de création d'« espace urbain magique », donc il faudra choisir : **conserver l'hégémonie de la voiture ou s'y attaquer enfin, pour laisser la place aux transports publics, à la marche à pied et au vélo.**

Gilles Laurent ■

## L'exemple de Milan

**Milan** vient de décider de réaffecter des espaces de voirie à la bicyclette et au piéton en réponse à la crise du coronavirus.

Pour prévenir un retour envahissant de la voiture de la part des habitants qui craindraient d'utiliser les transports publics, ce sont 32 km de rues et d'axes importants qui pendant l'été vont être repris aux voitures pour être transformés en pistes cyclables et en trottoirs élargis. Ceci vient s'ajouter aux restrictions d'accès au centre-ville pour les voitures, existant depuis de nombreuses années à Milan (et dans plus ou moins 80 autres villes italiennes). Pour la municipalité, c'est un moyen, en restreignant encore la circulation, de soutenir les commerces, artisans et restaurants du centre.

La ville de Milan se prête bien à ce type de mesure: avec 1,4 million d'habitants sur un territoire de 15 km de diamètre, 55% de ses habitants utilisent le transport public pour aller au travail. La distance moyenne parcourue, 4 km, se prête donc bien aux déplacements en bicyclette.

Pour les spécialistes de la planification urbaine, Milan a un mois d'avance sur les autres villes dans le monde dans l'après-pandémie de ce point de vue. Pour la ville, c'est l'occasion de repenser la conception de la mobilité intra-muros: assurer les déplacements de A à B dans toutes les conditions de sécurité y compris sanitaire. Pour un des élus municipaux milanais, « Auparavant, nous planifions pour 2030, maintenant, c'est pour 2020; au lieu de penser au futur, il faut maintenant penser au présent ».

**A Bruxelles**: la vitesse sera abaissée à 20 km/h dans le centre-ville élargi (quartier Pentagone d'une superficie de 4 km<sup>2</sup> environ). Tout ce quartier deviendra une « zone de rencontre », ce qui signifie que les piétons pourront descendre sur la chaussée (en cas de trottoir étroit par exemple) et seront partout prioritaires sur les véhicules.

**A Paris**: l'Ile-de-France va investir 300 millions d'euros pour la réalisation du RER vélo, un ensemble de pistes cyclables provisoires et sécurisées. Certains tronçons pourraient être aménagés pour favoriser « la distanciation physique ».



Piste cyclable temporaire à Berlin ©Cerema

## Un plan vélo post-confinement



Vancouver ©Cerema

De nombreuses collectivités locales intègrent le vélo dans leur stratégie de déconfinement et le ministère de la transition écologique et solidaire a annoncé un plan doté de 20 millions d'euros pour faciliter la pratique du vélo à la sortie du confinement, afin

d'éviter un report massif des transports en commun sur la voiture.

Ce plan gouvernemental comprend notamment :

- un forfait de 50 euros pour la remise en état d'un vélo.
- le financement de formations pour apprendre ou réapprendre à rouler à vélo.
- accélération de l'instauration dans le secteur privé du forfait mobilités durables, jusqu'à 400 euros (qui gagnerait cependant à être obligatoire... Encore un effort!)

**Le vélo est pleinement légitime, comme tout autre mode de déplacement ou de loisirs. Il faut désormais que le vélo soit reconnu comme étant un véritable outil environnemental au même titre que le transport collectif et qu'il prenne toute sa place dans les mobilités post-confinement.**

## Urbanisme tactique et transports en commun

Si on veut éviter un retour massif (et ingérable) des voitures en ville, et pour réduire la suroccupation des transports publics occasionnée par les courts trajets, il faut certes faciliter la marche et l'usage du vélo en leur donnant plus d'espaces sécurisés.

**Mais il faut de la même manière développer les couloirs bus prioritaires car le transport public doit, lui aussi, assurer sa part.** Des bus plus rapides apportent un meilleur confort et seront plus fréquents, ce qui de fait évitera leur suroccupation, et limitera la durée de séjour dans les véhicules.

L'erreur serait précisément, comme à Nice, des transformer des couloirs bus en pistes cyclables, les deux sont complémentaires !

# Covid-19 : le respect des droits des voyageurs ne doit pas être une option !

©Pixabay

L'épidémie de covid-19 a entraîné la restriction des déplacements et l'annulation des voyages prévus par les consommateurs.

## Les voyages à forfait

Pour les voyages à forfait (voyages combinant prestation de transport et de séjour ou d'hébergement), l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 permet aux agences de voyage d'annuler les séjours des voyageurs et de leur imposer un remboursement sous forme d'un avoir valable 18 mois au lieu d'un remboursement en euros. Ce texte est donc une dérogation très importante aux principes du code du tourisme qui prévoient un remboursement en euros des séjours annulés. Du point de vue juridique, cette dérogation n'est pas interdite par la directive (UE) 2015/2302 du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées.

**Si l'avoir n'est pas utilisé par le voyageur au terme d'un délai de 18 mois, il deviendra remboursable en euros.** Cette possibilité pourrait n'être que théorique pour le consommateur en cas de faillite du vendeur du séjour. Dans ce cas, le consommateur devra s'adresser lui-même au garant de l'entreprise du voyage, sans qu'il ait d'ailleurs la certitude d'obtenir un remboursement en euros puisqu'une prestation de remplacement peut lui être imposée.

## Les vols « secs »

En ce qui concerne les vols « secs » (les vols sans prestations d'hébergement ou de séjour), les compagnies aériennes et les agences de voyage exercent en ce moment une très forte pression sur le gouvernement et les voyageurs, afin de ne rembourser les vols annulés que sous forme d'avoir et non d'un remboursement en euros. Le règlement n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens prévoit pourtant expressément que

les vols annulés doivent être remboursés en euros et non sous forme d'avoir (sauf si le voyageur accepte cette possibilité). À la différence d'une directive, telle la directive n° 2015/2302 sur les voyages à forfait, un règlement européen (tel le règlement n° 261/2004 protégeant les droits des passagers aériens) a un effet direct et contraignant sur le droit des États membres. Le règlement est parfaitement clair : la compagnie aérienne ne peut imposer un remboursement sous forme d'avoir et le passager peut exiger un remboursement en euros. La FNAUT considère que les droits des passagers aériens au remboursement des vols annulés en euros, doivent être strictement respectés.

De plus, en cas de faillite de la compagnie aérienne, le voyageur ne dispose d'aucun système de garantie financière. **La FNAUT demande, depuis plusieurs années, qu'un dispositif de garantie financière des compagnies aériennes soit mis en place, afin que les passagers aériens ne passent pas après les derniers créanciers.**

Si l'État ou l'Union européenne mettent en place un système de garantie des avoirs émis par les compagnies aériennes ou les agences de voyage, la FNAUT souhaite que le consommateur puisse les utiliser sur la compagnie aérienne ou l'agence de voyage de son choix.

## Les trajets ferroviaires

Certaines entreprises ferroviaires (c'est notamment le cas d'Eurostar) contraignent les voyageurs à accepter des avoirs alors qu'ils souhaitent bénéficier d'un remboursement en euros. La FNAUT demande aux entreprises ferroviaires de rembourser les trajets annulés en euros et non sous forme d'avoir.

Il faut souligner à ce propos que la SNCF s'est engagée à rembourser les trajets annulés en euros.

## La Responsabilité Sociétale des Entreprises

La seconde loi de finances rectificative prévoit le respect des principes de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) par les entreprises « stratégiques » recevant le soutien financier de l'État (Air France, par exemple). L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2020, du 25 avril 2020, prévoit : « *L'Agence des participations de l'Etat veille à ce que ces entreprises intègrent pleinement et de manière exemplaire les objectifs de responsabilité sociale, sociétale et environnementale dans leur stratégie, notamment en matière de lutte contre le changement climatique* ». Cette exigence est extrêmement forte, puisque la loi indique que ces entreprises **doivent intégrer les objectifs de la RSE de manière « exemplaire »**.

Dans la composante « sociale » de la RSE, il y a, évidemment, le respect du principe de légalité : la RSE impose aux entreprises de respecter le droit en vigueur. En l'occurrence, si une compagnie aérienne bénéficie du soutien financier de l'État, elle doit respecter le droit à remboursement en euros, et non sous forme d'un avoir, des vols secs annulés conformément au règlement européen sur les droits des passagers aériens.

**Dans la crise actuelle, le voyageur n'a pas à faire crédit - sans intérêt qui plus est - aux sociétés de transport, notamment aériennes, qui bénéficient déjà ou vont bénéficier sous peu, d'aides d'État et de détaxations et exemptions de charges diverses. Le respect des droits des voyageurs n'est pas une option.**

# Comment faire pour que les Européens abandonnent leur voiture ?

Budapest ©Pxabay

La politique communautaire souhaite, pour décarboniser l'économie, inverser les pratiques de mobilité et « sortir les Européens de leur voiture ». Le Comité Européen des Régions (CdR) est consulté par le législateur européen dans les domaines qui intéressent les collectivités locales. La conférence organisée par le CdR au début de 2020 a mis l'accent sur des réalisations qui font appel aux investissements massifs, aux échanges interactifs avec la population, aux restrictions de circulation, à la reconnaissance des transports publics et des modes doux, aux projets locaux à dimension humaine, en bref : au courage politique.

Les institutions européennes, loin d'être un repaire de technocrates hors sol que certains se plaisent à décrire, s'illustrent au contraire par une écoute des expériences concrètes afin de les aider à orienter la législation communautaire. Ainsi la mobilité, volet important de l'intégration européenne dans une perspective décarbonée, constitue-t-elle un sujet de choix dans les conférences et consultations organisées à Bruxelles.

En janvier 2020, le **Comité Européen des Régions** s'est interrogé sur ce qu'il fallait faire pour que les gens « sortent » enfin de leur voiture en invitant un échantillon d'universitaires, de décideurs et d'opérateurs à faire part de leurs bonnes pratiques, et trouver les pistes pour aboutir au transfert modal.

L'introduction par le **Forum des Vies Mobiles** a confirmé les tendances : le voyage s'allonge et de 4 km par jour en 1950, l'automobiliste en parcourait de 30 à 40 à la fin du vingtième siècle. Ensuite, ce qui est gagné en efficacité énergétique par l'automobile est aussitôt réinvesti dans le développement des déplacements, et la voiture électrique comme le véhicule autonome n'y changeront rien.

**La Suisse**, avec un cadre très décentralisé (cantons) et une organisation polycentrique entre villes petites et moyennes montre qu'il n'est pas nécessaire d'être une grande agglomération pour pouvoir bénéficier de transports publics de qualité : une politique d'aménagement du territoire concertée est bien la clé du succès.

**A quels arguments les jeunes sont-ils sensibles pour venir au transport public ?**

L'enquête auprès des étudiants par l'Université de **Leeds** sur les changements de comportements révèle qu'ils sont demandeurs de solutions pratiques : des applications qui simplifient l'utilisation des réseaux, des points de récompense crédités sur une carte de fidélité, le wifi gratuit à bord, ou

encore des offres du type « 12 voyages pour le prix de 10 ».

A **Budapest**, les actions interactives vers le public sont l'un des outils utilisés pour faire progresser la part de marché des transports publics de 45 % aujourd'hui (!) à 50 % en 2030 ; un forum de discussion sur Internet est ouvert pour faire partager les objectifs de transfert modal. Les projets de développement des transports sont limités dans leur ampleur, simples et choisis pour leur utilité pédagogique. 80 % de la population adhère à ce processus.

**Singapour** se veut ville « allégée en voitures » avec 90 % des déplacements par les transports collectifs et la mobilité partagée en 2040. Les moyens mis en œuvre sont à la mesure de l'objectif : 1 km de métro construit par mois et une station ouverte tous les deux mois pour faire passer le réseau de 250 à 360 km. A Singapour, « un transport public de qualité est la seule option ». Avec à l'appui quelques mesures drastiques, comme un quota du nombre de voitures autorisées à la vente et un certificat d'habilitation pour les faire immatriculer, autrement dit contrôler qui peut détenir une voiture... dont la propriété est taxée. Quant à son usage, un « péage de flux » maîtrise le trafic sur les voies d'accès au centre et un « péage de cordon » taxe les entrées en centre-ville. Singapour ne construit plus un kilomètre de voirie.

**Stuttgart**, comme d'autres agglomérations allemandes, durcit les conditions d'accès à son centre-ville, où seules peuvent pénétrer les voitures aux normes Euro 5, et même Euro 6 dans certains quartiers. Dans la région urbaine (2,5 millions d'habitants), l'intégration de l'ensemble des réseaux est une réalité et le rail en constitue l'armature principale. Le Land de Bade-Wurtemberg va augmenter l'offre du réseau régional de 100 % d'ici 2030 et celle du RER de 30 %. De 320 millions de voyageurs en 2007, le

trafic des transports publics de la capitale du Land est passé à 380 millions en 2018. La seule transformation du réseau de tramway en métro léger a fait bondir la fréquentation de 20 %.

A **Bilbao** (350 000 habitants), la maîtrise politique de la répartition modale est la clé du succès : elle est de 25 % pour les transports publics, 11 % pour la voiture (le taux d'usage le plus bas au monde) et 66 % pour la marche à pied. Pour y arriver, un ensemble de mesures aussi diverses que l'augmentation de la densité de 500 à 750 habitants à l'hectare, la vitesse réduite à 30 km/h sur 87 % de la voirie et la hiérarchisation des priorités dans l'espace public : 1/ piétons, 2/ pistes cyclables, 3/ rues à 30 km/h, 4/ voies rapides à 50 km/h. Le piéton est favorisé par tous les moyens : ascenseurs urbains dans les dénivelées (25 millions de voyageurs/an), continuité des voies piétonnes protégées de la circulation, adaptation du plan de feu avec allongement de la phase verte pour les piétons... et élimination des feux de circulation.

**Cracovie** suit la même voie et vise une part de marché des transports publics et de la bicyclette de 75 % contre 25 % à la voiture. Au programme en cours : restrictions de circulation avec une zone « zéro émission » où ne sont admis que les véhicules électriques, 3 kilomètres de voies piétonnes, un stationnement payant à 1,50 €/heure, une fréquence des tramways de 7mn30 sur la ceinture du centre-ville et l'aménagement de « corridors » pour les transports publics et les vélos, avec priorité aux carrefours.

L'exemple de ce qu'il ne faut pas faire est malheureusement venu de la **Belgique**, où l'Etat fédéral subventionne à hauteur de 4 milliards d'euros par an les entreprises pour qu'elles acquièrent des voitures de fonction, qui ont représenté 57 % des ventes en 2019...

Michel Quidort ■

# Position de la FNAUT sur le transport aérien



**Le Bureau National de la FNAUT a adopté le 15 mai la position suivante sur le transport aérien.**

## Le contexte

Jusqu'à la crise sanitaire, le secteur aérien se développait de façon régulière et sur un rythme important en France : +6 % en 2017 et +5,1 % en 2018 et prévoyait de doubler tous les 20 ans.

Le secteur aérien est responsable de 5 à 8 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. Le plus consommateur d'énergie fossile, il représente selon T&E, 3,4 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union Européenne (1,5 % en 1990). Les émissions résultant des vols intra-Union Européenne ont cru de 8 % en 2016.

Le trafic aérien intérieur (26,2 millions de passagers en 2018) bénéficie d'aides publiques nationales et locales, chiffrées dans le rapport «FNAUT/Pavaux» à environ 500 M€ par an, résultant soit de la défiscalisation du kérosène (ce qui réduit le prix moyen du billet d'avion de 11,50 €), soit de subventions diverses aux aéroports et aux compagnies aériennes.

Ce modèle économique, rend sur les liaisons courtes la concurrence inéquitable avec d'autres modes, en particulier le mode ferroviaire, que l'on prenne en compte le coût économique direct ou le coût environnemental.

## Si l'avion est incontournable, le train est une solution réelle

Si l'avion reste incontournable sur les liaisons long-courrier, ce trafic aérien doit être limité ou réduit autant que possible. Les liaisons court-courrier voire certaines liaisons moyen-courrier et celles assurant une correspondance avec un long courrier

doivent pouvoir être assurées également par des liaisons ferroviaires chaque fois que c'est possible.

Le rôle de l'avion dans l'aménagement du territoire est justifié s'il dynamise le tissu économique et s'il assure le désenclavement de territoires qui ne peuvent l'être par le rail. C'est évidemment le cas de la Corse, des DOM et de certaines liaisons sous délégation de service public.

Certaines fonctions sont essentielles pour le pays et justifient de relations particulières entre l'État français et une ou plusieurs compagnies : rapatriement de citoyens français, transports sanitaires, contribution à certains transports liés aux opérations militaires, voire avec l'existence nécessaire d'un pavillon national.

## Le train est une alternative réelle à l'avion court ou moyen-courrier

- Le TGV émet 30 fois moins d'équivalent CO<sub>2</sub> qu'un avion court-courrier.

Si le report de l'avion sur le TGV est supérieur à environ 700 000 voyageurs par an, l'effet climatique de la construction d'une LGV est amorti en moins de 10 ans par l'effet des reports modaux.

- Le TGV est le principal concurrent de l'avion sur les liaisons intérieures et intra-européennes. «Le TGV, c'est le 3ème aéroport parisien» (rapport de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, 2003) Le réseau de LGV doit être achevé.

- Le train intercity de jour et de nuit est très complémentaire car il assure la desserte des villes intermédiaires. Il faut

donc rétablir les liaisons transversales en réalisant les investissements nécessaires et urgents.

La crise sanitaire qui cloue au sol les avions, met en péril la filière aéronautique mais aussi les engagements de la France, pris lors de la COP21 et ses objectifs 2050 pour une économie décarbonée. Se pose la question de la place de l'avion dans les mobilités de demain, celle de son modèle économique et des conditions de son financement à court et long terme.

Dans la situation actuelle, il y a une urgence du court terme : sauver le transport aérien qui représente 200 000 emplois, et une exigence de moyen terme : améliorer considérablement l'impact environnemental.

## Vers un nouveau modèle aérien

Pour réduire l'impact environnemental du transport aérien, sa place doit être réduite et sa croissance limitée : certes les progrès de la technologie peuvent y contribuer en jouant sur les consommations d'énergies, sur les mesures antibruit. Mais il s'agit de changer de paradigme et d'abord d'orienter différemment les comportements par des mesures structurelles. Le signal prix est une façon éprouvée pour les faire évoluer.

Dans cette optique, **l'avion doit payer tous ses coûts économiques et environnementaux** permettant une meilleure équité entre les modes. La dimension européenne est la bonne échelle mais celle de la France permet d'initier le mouvement.

L'Allemagne a récemment accentué ses taxes sur les billets d'avion : pour les vols court-courriers, elles passeront

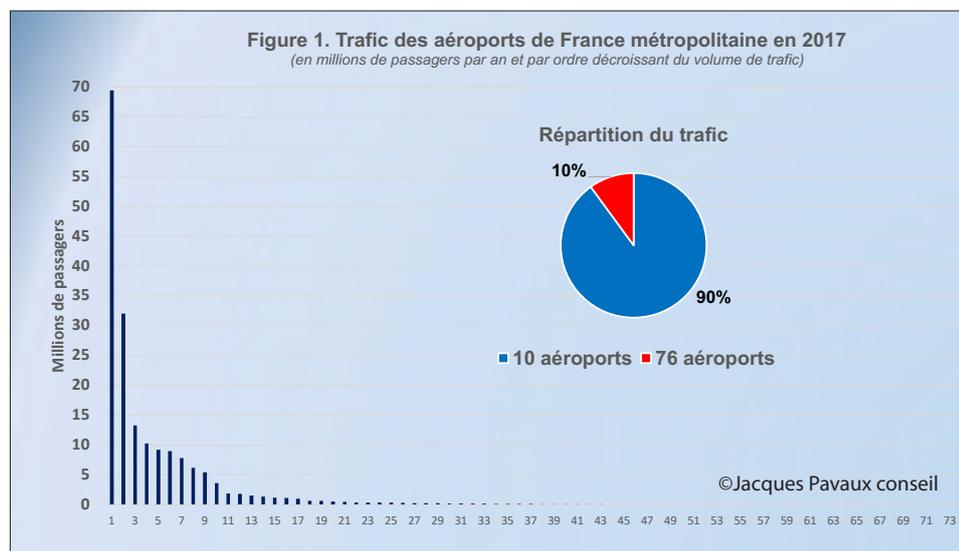
de 7,5 à 13 €, elles ne sont que de 1,5 € en France (en classe Économique sur les vols domestiques et intra-européens). La mesure prise en France rapportera 180 M€. La mesure prise en Allemagne rapportera 740 M€. Sur les vols hors UE, la taxe sur le billet est de 3 en France, en Allemagne c'est 33 (moyen-courriers) et 59 (long-courriers), en Grande-Bretagne 14 (court-courriers) et 86 (long-courriers).

**Limitier les investissements capacitaires dans les infrastructures, en ne construisant plus de nouveaux aéroports ou de nouvelles extensions (T4, Nice, Marseille)** et en orientant ceux-ci vers les adaptations, protections contre le bruit, et modernisations indispensables, est désormais nécessaire.

La réduction du nombre d'aéroports, sans cesse reportée, qui concerne en particulier les 70 aéroports structurellement déficitaires (et n'assurant que 4,5% du trafic intérieur), doit être conduite à son terme, en même temps la desserte des aéroports par transport public doit être améliorée pour les travailleurs de l'aéroport comme pour les passagers. Face à des projets d'extension, les alternatives ferroviaires doivent être systématiquement étudiées.

Parallèlement, le report modal sur le train doit être encouragé sur les liaisons intra-européennes de même que les pré et post acheminements, il doit aller au-delà de la limite de 2h30 retenue par le gouvernement.

**Le nouveau modèle économique du transport aérien doit s'inscrire dans la perspective du changement climatique et être soumis aux conditions qui le permettent.**



Les dotations de recapitalisation, sous forme de prêt à long terme doivent encadrer et faciliter la stabilisation puis la décroissance de l'aérien. Les aides fiscales doivent être compatibles avec la réduction des consommations d'énergie fossile et avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES).

Enfin, ces aides doivent s'inscrire dans un plan de financement des mobilités qui privilégie le ferroviaire comme épine dorsale des mobilités en France et en Europe sur lequel viennent se greffer les autres mobilités.

On rappellera qu'un billet d'avion de 110 € est subventionné à hauteur de 11,5 € (rapport J. Pavaux) et que les politiques de mobilité conduites depuis 2008 ont encouragé l'utilisateur à recourir à l'avion sur les courtes et moyennes distances européennes (Étude FNAUT/J.M. Beauvais) plutôt que de prendre le train. Il faut donc les faire évoluer progressivement en France et en Europe.

## Droit des passagers

La FNAUT considère que les droits des passagers aériens doivent être mieux respectés et renforcés.

Le règlement sur les droits des passagers aériens prévoit que le **billet annulé** doit faire l'objet d'un **remboursement en euros**, et que l'avoir ne peut résulter que d'un accord express du voyageur.

En cas de **faillite de la compagnie aérienne**, le voyageur ne dispose d'aucun système de garantie financière. La FNAUT demande, depuis plusieurs années, qu'un dispositif collectif de garantie financière des compagnies aériennes soit mis en place.

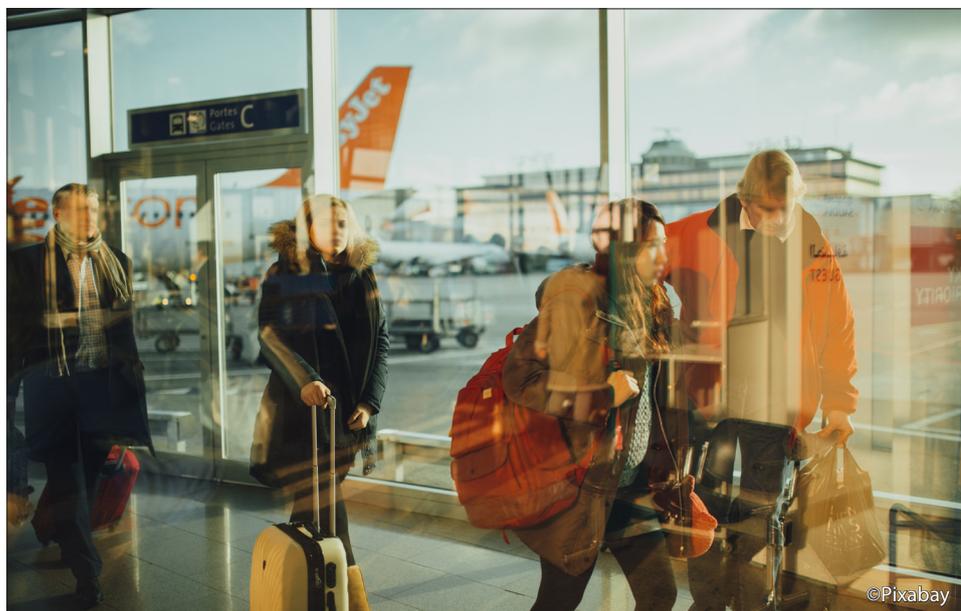
**L'information du consommateur sur les prix**, les services optionnels, les taxes et les conditions de vol doit être améliorée.

L'indemnisation des passagers en cas de **litige lié aux bagages** (perte, retard, détérioration) doit être améliorée et prévue par un règlement européen.

Enfin, les **dédommagements en cas de retard** qui sont dus à partir de 3 heures de retard, devraient être intégrés dans les dispositions du règlement européen n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens.

## Rectificatif

Contrairement à ce qui a été écrit dans FNAUT Infos 282, la transformation de la desserte TER Le Havre-Rolleville en desserte tramway intégrée au réseau urbain n'est qu'un projet à l'étude.





## Le livre noir de la SNCF

### Toujours Kafka

Dans certaines gares, on demande aux voyageurs qui viennent au guichet parce qu'ils n'ont pas Internet... de prendre rendez-vous par Internet.

### Les mystères de Chambéry

Le vendredi 28 février 2020, le TER 883578 Chambéry – Bourgoin-Jallieu est annoncé à 18h34. A 18h37, sans être apparu, le train disparaît du tableau d'affichage. Questionné, un agent SNCF confirme que le train est parti... Les voyageurs sur le quai disent que c'est impossible, ils n'ont pas vu le train, et son contrôleur est encore sur le quai ! Après avis de la hiérarchie « le train serait passé sur une autre voie sans s'arrêter et continuerait sa route sans voyageur ni contrôleur », le tout sans un mot d'excuse, et assorti du refus de faire une annonce au micro « car le train est parti à l'heure ». La police ferroviaire arrive et confirme « le train s'est trompé de voie et ne s'est pas arrêté, il n'y aura pas d'annonce » (!). Et chacun de devoir se débrouiller. Pour ceux qui ont décidé de prendre le prochain TER, 1h30 d'attente + 10 mn de retard, soit 2h40 mn pour faire Chambéry – Bourgoin-Jallieu un vendredi soir. Mais le mystère demeure : que s'est-il passé en gare de Chambéry le 28 février au soir ?

### Dijon : les surprises de la sono

Le 10 novembre 2019, les voyageurs en gare de Dijon-Ville ont été surpris d'entendre résonner dans l'ambiance musicale diffusée par la sonorisation générale le chant pétainiste « Maréchal, nous voilà ». Questionnée, la SNCF a confirmé au quotidien « Le Bien Public » que cette chanson avait bien été diffusée ce soir-là « grâce à la mise en place d'un nouveau dispositif », un jukebox installé depuis le 16 octobre dans la salle d'attente, qui permet aux voyageurs d'écouter leurs morceaux favoris en actionnant la fonction « recherche » de l'appareil, qui a donc lancé l'hymne pétainiste dans la gare.

### Ligne Belfort – Delle

Impossible d'acheter un billet pour Delémont (Suisse) à la gare LGV de Belfort-Montbéliard. Le distributeur automatique ne connaît pas ce trajet et vend obligatoirement, pour se rendre à Delémont, un trajet qui passe par Mulhouse et Bâle. Les (quelques) voyageurs suisses qui effectuent le trajet ont fini par trouver une solution : se connecter avec leur téléphone portable, depuis la France, au site Internet des Chemins de Fer Fédéraux suisses, et acheter leur billet grâce à l'application mobile des CFF.

### Tout voyageur de bonne foi est un fraudeur qui s'ignore (suite)

Pour mon trajet en train, j'avais choisi de passer par l'appli SNCF comme je le fais régulièrement. Ma commande n'a pu aboutir en raison d'un délai de réponse trop long de ma part pour la confirmer. J'ai donc relancé le paiement, sans message d'erreur cette fois. Pressé par le délai, je me suis dépêché de rejoindre la gare et fermé l'application, convaincu que mon billet était valide et parvenu dans mes mails et sur l'appli.

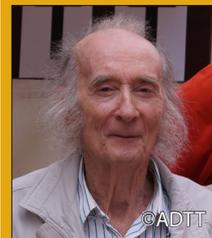
Dans le train, je suis contrôlé et découvre que mon billet ne figure pas dans l'application. Je me suis retrouvé très ennuyé et pris en faute malgré une bonne foi, que j'ai tenté, en vain, de démontrer. L'agent m'a contraint de régler l'indemnité forfaitaire de 50 euros. Selon lui, les anomalies de ce type sont régulières.

Au-delà de l'anecdote, c'est la transformation des contrôleurs en agents de répression de la fraude qui surprend. En civil, avec un brassard vert et une allure de policier de la BAC, on est à mille lieues des logiques « orientées client ».

Cette nouvelle dérive de la relation avec le voyageur et la gestion des impayés donnent encore des arguments à « ceux qui ne préfèrent pas le train ».

**Michel Quidort** ■

### Jean-Claude Oesinger est décédé



La FNAUT a le regret d'annoncer le décès de Jean-Claude Oesinger, ancien président de l'Association des Usagers des

Transports de Touraine (ADTT), co-fondateur et ancien vice-président de la FNAUT. Il avait joué un rôle déterminant lors de la réouverture, en 1982, de la ligne ferroviaire Tours-Chinon. Dès 1976, il avait publié un article précurseur mettant en évidence le rôle possible du tramway dans un réseau urbain.

### Le congrès de la FNAUT

Le 22<sup>e</sup> congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy les 2, 3 et 4 octobre 2020. Il sera organisé par la FNAUT nationale et la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes. Parmi les invités ayant confirmé leur participation, Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy, et Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF.

### Bêtisier

**Loïck Roche**, directeur général de Grenoble Ecole de Management : « tout territoire qui n'est pas à deux heures de Paris encourt l'effondrement gravitationnel ; Lille et Tours sont à une heure de Paris ; Nantes et Bordeaux à deux heures. Et ils sont où les Grenoblois ? A trois heures ». Pauvres étudiants...

#### FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart  
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)  
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°283 - ISSN : 0983-172 X  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

**Abonnement papier 1 an (10 numéros)** : Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre  
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :  
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
tél. : 01 43 35 02 83  
e-mail : contact@fnaut.fr  
Internet : https://www.fnaut.fr