



## Accessibilité des transports collectifs

### Un sujet majeur pour les collectivités locales

Choix difficiles, humilité souhaitée...

Après ces deux mois de crise sanitaire intense, vient le temps des mesures de soutien à des transports publics particulièrement affectés par la réduction de l'offre et la béance des déficits et qui doivent partir à la reconquête de leur clientèle. Mais vient aussi le temps de la mobilité revisitée avec l'émergence forte du télétravail, la tentation du retour à la voiture individuelle, la concurrence renforcée des modes de transport, qui luttent pour leurs parts de marché voire pour leur survie.

A l'heure où les équipes municipales et métropolitaines se mettent en place et bâtissent leur propre stratégie pour cinq ans, où les régions ont pris la pleine dimension de leurs compétences, depuis l'accessibilité jusqu'aux interfaces et complémentarités des modes, en passant par la gestion des flux et des hubs, à l'heure où l'État peaufine ses plans de relance, il faudra beaucoup de courage et de sagesse aux élus pour faire prévaloir l'intérêt général, développer une mobilité collective indispensable, dépasser les conflits dans le nouveau partage de la voirie, savoir prioriser les investissements au regard du développement durable.

Il leur faudra aussi beaucoup d'humilité pour accepter la concertation avec les usagers, dont l'évolution des attentes et des comportements doit être analysée, comprise et prise en compte.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

Les nouvelles équipes municipales vont peu à peu se mettre en place. Après les promesses électorales, il faut maintenant agir et faciliter la mobilité au quotidien des publics en situation de handicap. La voirie, les espaces et les transports publics constituent les biens communs de tous les citoyens et leur accessibilité aux personnes handicapées doit être assurée. Malgré l'adoption de trois lois en matière d'accessibilité depuis 1975, la France a un retard énorme dans ce domaine. Les personnes à mobilité réduite sont les plus concernées, mais les personnes valides doivent également être prises en compte. L'accessibilité est l'affaire de tous : les personnes handicapées, mais également les personnes âgées, malades ou accidentées, les familles avec des poussettes, les voyageurs encombrés de bagages...

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Accessibilité des transports publics : son amélioration est utile à tous !	2-3
Des villes accessibles ? Une enquête IFOP-APF	4
Une évaluation des pôles d'échanges multimodaux	5
<b>Actualité</b> - Le déconfinement raté des trains du quotidien en France	6-7
Le rapport Philizot victime du coronavirus !	8
<b>Europe</b> - L'Europe et le Covid-19	9
<b>Actualité FNAUT</b> - Grèves : un service minimum pour tous garanti et librement consenti	10-11
<b>Evènement</b> - 22 <sup>e</sup> congrès de la FNAUT à Annecy, du 2 au 4 octobre 2020	12

# Accessibilité des transports publics

## Son amélioration est utile à tous !

©RATP via Twitter

**Pour les nouveaux élus municipaux et communautaires, l'accessibilité totale de la chaîne de déplacement doit être un dossier prioritaire. L'accessibilité des autobus et celle des autocars, particulièrement déficiente, a été étudiée par Alain Richner, qui présente diverses suggestions d'aménagement des arrêts et des véhicules.**

### La marche à pied

A l'occasion des élections municipales, la question des cheminements piétons et des trottoirs a-t-elle été abordée dans votre commune ? L'accessibilité aux transports collectifs est liée à la qualité de la marche à pied, souvent négligée par les décideurs. En Ile-de-France, la dernière enquête globale transports révèle que ceux-ci représentent près de 40% des déplacements et que leur part s'est accrue entre 2010 et 2018.

De nombreuses villes se contentent de trottoirs trop étroits, organisent parfois le stationnement à cheval sur les trottoirs ou dessinent des voies cyclables sur les trottoirs ! La marche à pied et l'accessibilité des piétons aux stations de transport collectif sont ainsi rendues très difficiles.

Il est également frappant de constater que des aménagements remarquables sont parfois réalisés dans les centres historiques mais non dans les autres quartiers de la même agglomération.

Du point de vue juridique, la loi du 11 mars 2005 sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap a été modifiée par l'Ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

### Le « Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée » (SD/AP)

Ce schéma doit être élaboré dans chaque région pour les transports

interurbains et dans le ressort territorial de chaque autorité organisatrice de mobilité en ce qui concerne les transports urbains.

Le décret du 4 novembre 2014 « relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées » précise la notion d'impossibilité technique avérée de l'aménagement.

La note ci-dessous ne reprend pas toutes les dispositions applicables mais présente les conditions d'une bonne accessibilité physique des autobus et des autocars.

L'accessibilité aux autobus et aux autocars dépend notamment de plusieurs facteurs :

- La position des arrêts
- L'aménagement des arrêts
- L'utilisation ou non de véhicules à plancher bas
- La possibilité ou non pour le véhicule d'accoster à l'arrêt

### La position des arrêts

La position des arrêts est un point à traiter dès la conception des établissements publics, des lieux d'activité et des centres commerciaux : trop souvent, les usagers doivent traverser un parking pour accéder à un hôpital ou à un centre commercial ! Heureusement des aménagements réussis existent comme à Lyon, Nantes, Dijon ou Saint-Etienne.

Rares sont les architectes qui s'intéressent aux flux de personnes engendrés par l'utilisation d'un équipement ou d'un bâtiment futur. Le cas échéant, les accès sont souvent traités uniquement en faveur de la voiture particulière.

Alors que l'aménagement des lignes de tramway donne lieu à des embellissements de façade à façade, les arrêts d'autobus ne sont pas conçus comme de véritables stations dimensionnées pour l'accueil de plusieurs véhicules par exemple.

Trop souvent, l'autobus est le parent pauvre des transports collectifs urbains !

La notion de « station » d'autobus ou d'autocar est à promouvoir auprès des urbanistes et des architectes : l'espace pour le poteau d'arrêt (avec les équipements d'information en temps réel), l'abri à voyageurs, le banc et le distributeur de titres de transport doivent être réservés dès la conception des nouveaux équipements.

Dans les bourgs et les villages, l'arrêt d'autocar doit être central et positionné par rapport à des lieux de vie comme la place du marché par exemple. Il doit être signalé, bien éclairé et visible de loin par les automobilistes et les piétons.

Pour des raisons évidentes de sécurité, les emplacements situés derrière un virage doivent être évités. Les arrêts devant des sentiers boueux, des talus à escalader et des terrains vagues à traverser sont également à proscrire.

Dans certaines agglomérations dotées de tramways comme à Montpellier, les arrêts des autocars départementaux devenus régionaux ont été reportés aux terminus des lignes de tramway ce qui allonge les temps de parcours et rend l'accessibilité difficile.

### L'aménagement des arrêts

Dans de nombreuses villes, les collectivités en charge de la voirie ont mis en place des quais hauts et avancés, selon la recommandation du CERTU (intégré depuis dans le CEREMA). Cette disposition est essentielle pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite dans les véhicules, à savoir que le véhicule peut ainsi se placer parallèlement au quai et la

rampe d'accès destinée aux fauteuils roulants peut facilement être déployée.

Ce dispositif qui se conçoit sur des voies où la vitesse est limitée à 50 km/h (à fortiori sur les voies limitées à 30 km/h) est à promouvoir dans de nombreuses agglomérations de taille moyenne qui ne l'ont pas encore adopté.

Il améliore la sécurité des mouvements de voyageurs, élément important alors que la moyenne d'âge de la population augmente. La montée et la descente des personnes handicapées et des voyageurs chargés de bagages ou conduisant des poussettes d'enfants est facilitée.

De plus, la circulation générale est apaisée, puisque les voitures particulières attendent derrière l'autobus lorsqu'il y a une seule voie de circulation.

L'aménagement de ces quais est aussi un facteur de pérennité pour les arrêts des lignes. On constate fréquemment en effet que l'autobus est victime de sa faculté d'adaptation et que les collectivités modifient trop souvent les itinéraires, ce qui perturbe les voyageurs.

En dehors des agglomérations, le dispositif « quai haut et avancé » n'est pas adapté pour les autocars qui roulent sur des voies où la circulation peut être autorisée à 70 ou 80 km/h. L'arrêt « en encoche » est alors le seul envisageable : il doit toutefois être assez bien dimensionné pour permettre un accostage du véhicule parallèlement au trottoir.

Les arrêts des autobus et autocars sont souvent déplacés pour cause de travaux ce qui dégrade alors l'accessibilité.

Les abris et les bancs font défaut sur la plupart des arrêts d'autocar ce qui rend l'attente beaucoup moins confortable que celle d'un TER dans une gare ou une halte ferroviaire.

Quelques points concernant le confort de l'attente des usagers peuvent être mis en avant :

- L'éclairage des arrêts et des trottoirs, sujet peu abordé, est souvent insuffisant ou mal orienté,

- L'équipement des véhicules en annonces sonores et visuelles est à généraliser et cet équipement doit être maintenu constamment en bon état de fonctionnement,

- Concernant les informations fixes aux points d'arrêt, des préoccupations liées au design l'emportent parfois sur la lisibilité des caractères, qui sont souvent de taille insuffisante.



©Jean-Louis Zimmermann via Flickr

## L'utilisation ou non de véhicules à plancher bas :

En France, l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes distingue bien les notions d'autobus et d'autocar qui sont de plus en plus confondues dans les médias sous le vocable « bus ».

Historiquement, les planchers des autobus ont été abaissés par les constructeurs jusqu'à la limite minimale nécessaire à la garde au sol soit 320 mm. Dans les réseaux urbains, les véhicules à plancher bas sont désormais généralisés.

Il n'en est pas de même pour les autocars où de nombreux véhicules anciens restent inaccessibles. Or, les autocars contribuent souvent à la desserte des zones périurbaines.

L'accessibilité à l'autocar est rendue possible de deux façons :

- Soit le véhicule est doté d'un plancher haut et dispose d'un élévateur à la porte centrale

- Soit le véhicule est doté d'une partie basse à l'avant (comme un autobus) qui le rend accessible et d'une partie haute à l'arrière.

## La possibilité ou non pour le véhicule d'accoster à l'arrêt

Les dispositifs techniques concernant les véhicules et les arrêts n'ont aucun effet si des voitures ou des camionnettes stationnent devant les arrêts. Avec le développement des livraisons urbaines liées aux nouveaux modes de consommation, on constate une augmentation du nombre de véhicules de livraison en tout genre qui occupent les remplacements réservés à l'arrêt des véhicules de transport collectif.

Il est important que les nouveaux élus municipaux se mobilisent pour le progrès du civisme et s'engagent à faire respecter

strictement la réglementation en faveur des piétons et des véhicules de transport collectif : même dans les communautés urbaines et les communautés d'agglomération, le pouvoir de police est rarement délégué et demeure une compétence de chaque maire.

La police nationale, occupée par d'autres tâches, n'intervient pratiquement plus, sauf exception, en matière de respect de la réglementation de la circulation. Les polices municipales restent à mobiliser sur cette question et le cas échéant, des moyens doivent être dégagés pour le contrôle et la verbalisation. Les dispositifs de contrôle automatique sont à développer.

## En résumé, la vigilance des associations d'usagers s'impose sur les points suivants concernant l'accessibilité physique :

- La position des arrêts est à étudier en amont des urbanisations ou des créations de lieux d'activité,

- Les arrêts d'autobus doivent être conçus comme de véritables stations s'inspirant de celles des tramways,

- L'aménagement des quais hauts et avancés doit être poursuivi dans les villes,
- Pour l'accessibilité aux stations, les trottoirs sont à élargir dans de nombreux quartiers et pas seulement dans les centres historiques,

- Pour la desserte des zones périurbaines, les autocars doivent être rendus accessibles et l'aménagement des arrêts doit être conçu comme dans les centres villes,

- Durant les périodes de travaux, des solutions doivent être mises en place pour assurer l'accessibilité des voyageurs,

- **Les nouveaux élus municipaux doivent s'engager à faire respecter strictement la réglementation** en développant le contrôle et la verbalisation.

Alain Richner ■

# Des villes accessibles ?

## Une enquête IFOP-APF

©Pixabay

L'IFOP a interrogé fin 2019<sup>(1)</sup>, à la demande de l'Association des Paralysés de France (APF), 12 000 Français, concernés (51 %) ou non par le handicap, sur l'accessibilité de l'espace public, des transports, des écoles, des services... dans leur commune.

La démarche était analogue à celle de la FUB vis-à-vis des cyclistes. L'enquête, sans prétention scientifique, portait non pas sur les aménagements eux-mêmes, difficiles à quantifier, mais sur les attentes et le ressenti des personnes handicapées, et aussi des personnes âgées en perte d'autonomie, des parents avec poussette, des blessés, des livreurs...

### Le retard français

Malgré l'adoption de 3 lois en matière d'accessibilité depuis 1975, la France a un retard énorme dans ce domaine : 9 personnes sur 10 éprouvent des difficultés lors de leurs déplacements quotidiens.

Les jugements sont particulièrement sévères concernant l'accessibilité de la voirie (72 % d'insatisfaits), chez les personnes handicapées (74 %) comme chez les valides (65 %). Une insatisfaction élevée s'observe à propos des trottoirs : « ils sont dans un état déplorable ; il est parfois impossible d'y circuler en fauteuil roulant ou avec une poussette, il faut marcher dans la rue ».

Après la voirie, c'est la thématique de l'accès au transport collectif qui suscite les jugements les plus critiques avec un niveau d'insatisfaction majoritaire (55 % d'insatisfaits).

### Des classements qualitatifs

L'enquête a permis un classement des 14 agglomérations dont les aires urbaines ont plus de 400 000 habitants, suivant le taux de satisfaction relatif à l'accessibilité de la voirie (le périmètre géographique retenu est celui de la métropole, certaines communes appartiennent à l'aire urbaine mais non à la métropole) :

- 1 Grenoble 51 %
- 2 Strasbourg 43 %
- 3 Rennes 41 %
- 4 Nantes 40 %
- 5 Lille 31 %
- 6-7 Lyon, Toulon 30 %
- 8 Montpellier 29 %
- 9 Toulouse 28 %
- 10 Nice 27 %
- 11 Rouen 24 %
- 12 Paris 23 %
- 13 Bordeaux 20 %
- 14 Aix-Marseille 8 %

Le classement suivant le taux de satisfaction relatif à l'accessibilité des transports collectifs n'est que légèrement différent :

- 1 Grenoble 81 %
- 2 Rennes 75 %
- 3 Nantes 72 %
- 4 Montpellier 69 %
- 5 Strasbourg 67 %

- 6 Toulouse 60 %
- 7-8 Lille, Lyon 58 %
- 9-10 Bordeaux, Toulon 54 %
- 11 Rouen 50 %
- 12 Nice 49 %
- 13 Grand Paris 26 %
- 14 Aix-Marseille 16 %

Dans les deux classements, la métropole d'Aix-Marseille est la dernière, celle de Grenoble la première, celle du Grand Paris est mal classée.

Plus généralement, c'est à Grenoble (30 %), Rennes (27 %), Nantes et Strasbourg (24 %), que la proportion d'habitants déclarant être rarement ou jamais gênés lors de leurs déplacements quotidiens, tous motifs confondus, est la plus élevée.

### En milieu rural

72 % des habitants des communes rurales sont très critiques à l'égard de l'accessibilité des transports collectifs et, par ailleurs, ils font part d'un sentiment d'abandon : « j'habite dans un lieu-dit, et pour sortir il faut prendre la voiture car il n'y a aucun moyen de transport collectif. En ville, il est difficile de se garer. Dans la commune la plus proche de mon domicile, il n'y a qu'un bar et une petite épicerie. On se sent isolé de tout. Sans véhicule on est coincé ». L'APF demande en priorité l'accessibilité des points d'arrêt des transports collectifs.

Jean Sivardière ■

(1) <https://www.apf-francehandicap.org/france-accessible-2020-25843>

## Accessibilité d'un Institut Médico-éducatif à Jurançon



©J-M Leïçarrague

En 2018, L'Association de Défense des Usagers des Transports Aquitaine Grand Pau, membre de la FNAUT, a été alertée par les parents d'élèves sur l'extrême dangerosité du parcours piétonnier qu'empruntent les jeunes élèves d'un Institut Médico-Educatif (IME) pour se rendre depuis les arrêts de bus jusqu'à leur école. Ceci dans un environnement routier d'environ 25000 véhicules/jour (RN134).

La commission handicap de l'association s'est rendue sur le terrain, a étudié les différentes faisabilités et a présenté 3 projets réalisables au Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU - Pau Béarn Pyrénées Mobilités) qui en a retenu un.

Après des mois de retards dus aux vicissitudes administratives, compte-tenu du nombre d'interlocuteurs concernés, les quais ont été réalisés sur la RN134. Le SMTU a assumé la totalité des travaux (aménagement des quais, signalétique adaptée)

Début 2020, la mise en service de ces nouveaux quais permet enfin aux élèves de l'IME de prendre le bus dans de bonnes conditions de sécurité.

Jean Michel Leïçarrague ■

# Une évaluation des pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Gare de Strasbourg ©FM

Marc Debrincat, Jean Lenoir et le réseau des fédérations régionales de la FNAUT ont réalisé une étude consacrée aux « bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares ferroviaires ».

## L'évolution du trafic ferroviaire

Le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) a publié en 2016 des projections de la demande de transport de voyageurs aux horizons 2030 et 2050.

Selon le CGDD, on assiste à une diminution lente de la part modale de la voiture individuelle et à une augmentation de celle du transport collectif, qui est passée de 18,7 % à 20,5 % depuis 1990.

Sur la longue distance (plus de 80 km), le CGDD prévoit que le trafic voyageurs va croître de 1,2 % par an entre 2012 et 2030 et de 1,1 % par an entre 2030 et 2050 en raison d'une croissance de la population et d'une progression des salaires.

Le train verrait sa part modale passer de 20,6 % en 2012 à 22,4 % en 2030 et 25,7 % en 2050 malgré le développement du covoiturage et de l'offre de cars Macron.

Sur la courte distance, le CGDD prévoit une reprise de la mobilité après des années de crise financière et économique : le trafic des personnes augmenterait de 29 % entre 2012 et 2050, avec une hausse de 49 % pour les transports collectifs et de 27 % pour les voitures particulières.

## L'intermodalité, un paramètre crucial

Les gares vont donc connaître une forte hausse de leur fréquentation : environ 10 millions de visiteurs ou voyageurs fréquentent chaque jour les 3 000 gares de France ; à l'horizon 2030, ce nombre pourrait passer à 13 millions. L'aménagement des gares en pôles d'échanges multimodaux (PEM) est donc fondamental. Il encouragerait les voyageurs à ne pas redouter le passage d'un mode de déplacement à l'autre et valoriserait l'offre ferroviaire existante.

L'amélioration des parcours dans les gares et leur environnement renforcerait la relation entre le PEM et la ville. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux gares depuis la ville, et aussi de mieux

répondre aux attentes spécifiques des personnes en situation de handicap et des femmes, premières utilisatrices des transports publics (FNAUT Infos 247).

## Faciliter les contacts intermodaux

Marc Debrincat, Jean Lenoir et le réseau des fédérations régionales de la FNAUT ont réalisé une étude consacrée aux « bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares ferroviaires » (FNAUT Infos 254).

Il est tout à fait possible d'améliorer l'existant en facilitant les correspondances entre modes de déplacement, généralement peu appréciées des voyageurs. Le but visé est une mobilité « sans couture » :

- par la mise en place d'une signalétique homogène, visible, lisible ;
- et surtout par un rapprochement des lieux d'échange entre modes.

L'étude ne portait pas sur les aspects tarifaires, billettiques et numériques de l'intermodalité (information en temps réel ou aide aux déplacements dans la gare).

## Une évaluation des PEM

La FNAUT a ensuite proposé une grille type d'évaluation de l'intermodalité dans un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). Cette grille porte sur la qualité et l'efficacité des équipements et des services disponibles dans un PEM.

Les PEM suivants ont été évalués, en partenariat avec Gares et Connexions : Albertville, Arles, Beaune, Château-Thierry et Muret. Paul Billet, Christiane Dupart, Claudine Gambet, Bernard Gournay, Antoine Lamotte, Frédéric Laugier, Christian Perrot et Jérôme Rebourg ont participé à ces évaluations pilotées par Marc Debrincat. En 2020, Gares et Connexions sollicitera les FNAUT régionales et les associations locales pour travailler sur les projets d'Espaces Multimodaux Augmentés (EMA) qui visent à équiper certaines gares en systèmes multimodaux facilitant l'accès au train à pied ou à vélo.

Jean Sivardière ■

## Un classement des grandes gares européennes

L'association de consommateurs américaine Consumer Choice Center a remarqué que les pouvoirs publics et les consommateurs européens s'intéressent de plus en plus au train pour les déplacements à longue distance. Elle a donc procédé à un classement des 50 plus grandes gares européennes suivant leur adaptation aux besoins des voyageurs.

Un large panel de critères a été utilisé : accessibilité et aide aux voyageurs handicapés, facilités de circulation sur les quais, guichets, propreté, information, signalétique, nombre de destinations directes intérieures et internationales, restauration, magasins, intermodalité, nombre de jours de grève des employés, salles d'attente, horaires d'ouverture, escalators, ascenseurs...

Les résultats de son enquête (qui sera annuelle) sont les suivants (nous indiquons le nombre de points obtenus par chaque gare, le maximum possible étant de 139) :

1 Londres Saint Pancras	116
2 Zürich Hauptbahnhof (Hbf)	111
3 Leipzig Hbf	110
4 Roma Termini	108
5 Munich Hbf	103
6 Hambourg Hbf	99
et Berlin Hbf	99
8 Milano Centrale	96
9 Moscou Kazansk.	94
et Francfort/Main	94
11 Berne et Birmingham	93

La moitié des gares ci-dessus sont allemandes. Les principales gares françaises sont loin derrière elles :

16 Paris-Lyon	87
26 Paris-Nord	80
27 Paris - Saint-Lazare	77
28 Paris-Montparnasse	75
44 Châtelet Les Halles	58
45 Paris-Est	41

Plus de détails sur le site :

<https://consumerchoicecenter.org>

Michel Quidort ■

# Le TER était plus compliqué que le TGV

## Le déconfinement raté des trains du quotidien en France

Après deux mois de confinement où l'accès aux trains et aux transports publics était quasi libre sans distanciation et sans masque (!), mais très réduit du fait des réglementations empêchant les déplacements, le déconfinement tant attendu s'est révélé un casse-tête dès le 11 mai et jusqu'au 5 juin pour les transports publics et encore plus pour les usagers des trains du quotidien du fait de la distanciation physique imposée.

Bien entendu ces nouvelles règles (collage de millions de stickers, peinture des quais, coupons informatisés...) ont été mises en place dans l'urgence en une semaine et on peut comprendre certaines imperfections. Mais quand cela se traduit par l'empêchement de prendre le train par excès de complications, cela en devient inacceptable.

La limitation des places était gérable dans les TGV à réservation obligatoire même si cela en pénalisait l'exploitation pour la SNCF. Même chose pour les Intercités où la SNCF a temporairement exaucé son vœu le plus cher depuis des années, à savoir supprimer l'aspect facultatif des réservations (y compris pour les ex-Intercités de Normandie). Les trains de nuit n'en parlons plus, l'occasion était trop belle pour les supprimer complètement en France, au grand dam des régions desservies. Certains pourraient revenir cet été...

**Tout s'est compliqué pour les TER**, ces fameux trains du quotidien soi-disant devenus la priorité. Chaque région les a gérés selon son bon vouloir, avec en général une faible fréquentation.

La plupart n'ont heureusement pas mis de contrainte particulière, et ont simplement misé sur l'information voyageurs (pictogrammes, etc...), y compris sur les axes les plus chargés comme les accès à Lyon ou Marseille, la Riviera, l'Alsace ou le sillon mosellan.

D'autres régions ont inventé des coupons de rationnement sur certaines

lignes (Dijon Besançon) ou sur des trains nommément désignés car très chargés (Grand Est)

D'autres enfin, notamment l'Occitanie sur la totalité de ses TER, la Normandie sur la plupart des trains (avec un double système Résa ex-IC / coupons TER), et les Hauts de France sur tous les TER desservant Lille ou Paris-Nord, ont rendu **obligatoire un coupon de réservation gratuit en plus du billet ou de l'abonnement**, et ce, même pour les usagers n'allant ni à Lille ni à Paris, même aux heures creuses, même les week-ends, même pour un court trajet en bout de ligne dans un train vide (ce qui bloquera d'ailleurs cette place sur l'ensemble du trajet !). Les canaux de vente habituels des billets ne précisaient pas si un coupon était nécessaire et ils avaient fini par être neutralisés, tous les TER y apparaissant « supprimés » !

Ce coupon n'indiquait pas une place numérotée mais juste le droit d'utiliser le train. Sinon, l'accès était interdit s'il était contrôlé (grandes gares), ou passible d'une amende de 20€uros. Nombreux sont les ignorants qui ont été ainsi piégés en gare, y compris en correspondance après un TGV, sans solution pour acquérir ce coupon, qui **n'était disponible ni en gare, ni aux guichets ni aux distributeurs !**

**Les coupons n'étaient vendus que par Internet, ce qui excluait de fait tous les usagers non connectés !** Le smartphone quasi imposé, **c'est la négation même du service public.**

C'est l'exclusion des usagers par la technologie.

Utiliser un TER dans ces Régions était ainsi devenu plus compliqué que de voyager en TGV, car coupon et billet nécessitaient plusieurs actes d'achat : rechercher les horaires, se procurer d'abord les coupons de rationnement (après s'être créé un compte sur le site TER, ce qui est impossible pour les moins de 16 ans !), acheter ensuite les billets, puis vérifier le train en re-faisant une recherche horaire la veille à 17 heures... En outre les coupons n'apparaissaient pas toujours, notamment la recherche des trajets avec correspondances devait être scindée train par train, et site ou appli divergeaient parfois... Un vrai parcours du combattant. Pendant ce temps là, les bouchons routiers avaient disparu aux abords des grandes métropoles et le prix des carburants était ridiculement bas : **beaucoup se seront détournés durablement du train, devenu beaucoup trop compliqué.**

Heureusement un revirement complet est subitement arrivé le 5 juin pour la Normandie et l'Occitanie et le 8 juin pour les Hauts de France avec la suppression de ce système qui, il faut bien le dire, a « pourri la vie » de nombreux usagers pendant presque un mois.

### A chacun son déconfinement

Quelques exemples régionaux (situation au 18 mai) :

- **AURA**

Refus du système de coupons et aucune contrainte particulière.

- **Bourgogne Franche-Comté**

Coupons obligatoires sur Dijon Besançon dans 14 TER de pointe,

accessibles même à un occasionnel. Sur le parcours Dijon Lyon, un nouveau logo sur l'application TER : « attention affluence attendue dans ce TER, veuillez prendre un autre train ».

#### ● Centre - Val de Loire

Suppression de la 1<sup>ère</sup> classe ; coup-on d'accès obligatoire pour tous les abonnés présents à bord des trains de pointe vers Paris venant d'Orléans ou Dreux ; vente uniquement par internet ; amende de 10 à 20 euros en cas d'oubli.

#### ● Grand Est

Pas de coupons mais accès à certains trains (7 en Champagne Ardenne de ou vers Paris) réservé uniquement aux abonnés et personnel soignant sur des trains de pointe.

#### ● Hauts de France

Coupons obligatoires sur tous les trains desservant Lille ou Paris tous les jours, même pour un trajet partiel en bout de ligne, même aux heures creuses...

Accès à ces coupons difficile et complexe : uniquement par internet et smartphone de préférence, échange problématique, un coupon par train en cas de correspondance, système inconnu pour les usagers venus d'ailleurs, et non rappelé lors de l'achat du billet sur Oui-SNCF...

#### ● Normandie

Réservation obligatoire sur les ex-IC en direction de Paris (réservation facultative déjà présente) et coupons seulement sur Rouen-Dieppe et Caen-Granville dans un premier temps ; des trains à « forte affluence » à éviter mais sans mesure de restriction affichée ; extension du système des coupons à partir du 29 mai avant sa disparition subite le 5 juin !

#### ● Occitanie

Coupons obligatoires sur tous les TER, en « vente » 7 jours à l'avance, uniquement par interne ; accès au train refusé en l'absence d'un coupon « Accès train serein » (sic) ; amende de 10 à 20 euros pour tout contrôle à bord en l'absence du coupon.

Gilles Laurent ■



**Il n'y a eu aucun contingentement forcé des places sauf sur les trains à réservation obligatoire.**

#### Suisse

La distanciation de 2 mètres est à respecter si possible et sinon le masque est recommandé, ce qui entraîne des situations cocasses sur le Léman Express où les règles françaises sont bien plus contraignantes. Pragmatisme helvète contre rigueur administrative française !

#### Allemagne

Le port du masque est une forte recommandation, de même que la distanciation de 1,50 à 2 mètres et le paiement sans contact. Sur le site Internet de la DB on trouve un jeu très complet de questions-réponses sur toutes les situations (voyages, tarification, hygiène...), y compris un guide pratique «comment fabriquer son propre masque». Les billets grandes lignes achetés jusqu'au 13 mars restent flexibles jusqu'au 31 octobre.

La Deutsche Bahn reconstitue son offre progressivement, en particulier pour les destinations touristiques nationales vers la mer et la montagne. Le retour à la normale est en cours depuis le 19 mai dans l'ensemble des réseaux régionaux et du S-Bahn. Rappelons qu'à la demande du gouvernement, la DB a dû maintenir 75 % de son offre durant la période de confinement. Cette opération pose donc moins de difficultés qu'ailleurs. Aucune mention n'est faite d'une limitation autoritaire de la capacité des trains ni d'une quelconque réservation obligatoire en grandes lignes ou en régional.

#### Belgique

Le masque est obligatoire. 95 % des trains intérieurs roulent depuis le 4 mai mais seuls 180 000 voyageurs par jour sont revenus sur 900 000...

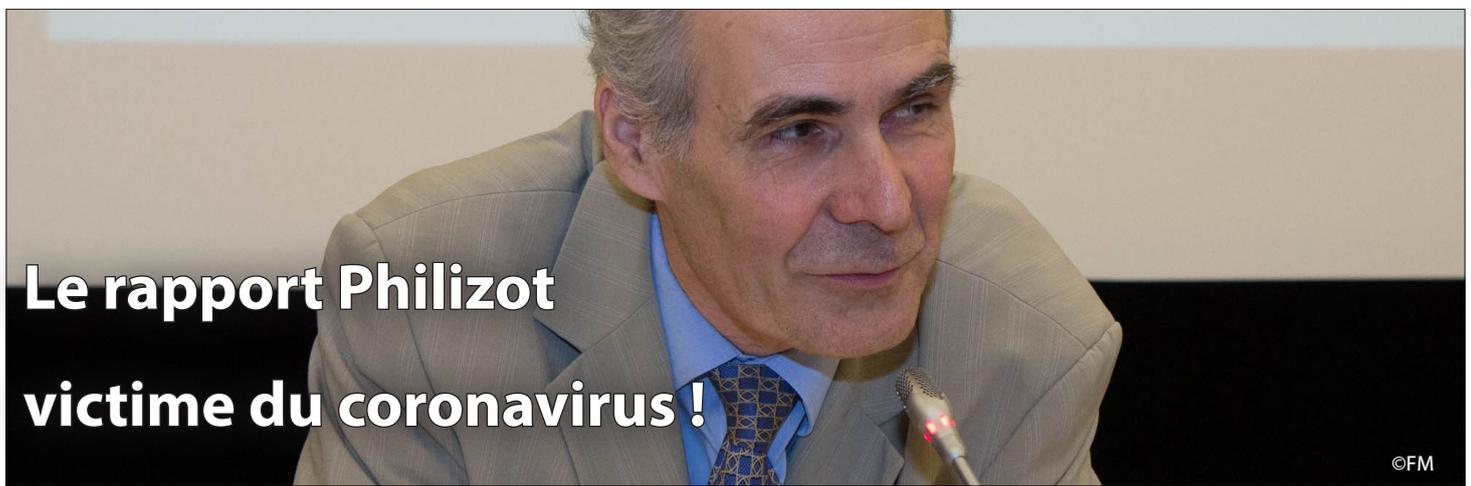
#### Pays Bas

Une distanciation « suffisante » est à respecter. Les chemins de fer néerlandais ont enregistré une chute de fréquentation de 90% par rapport à la normale et ils estiment qu'un retour du trafic à la situation antérieure à la crise sanitaire n'aura pas lieu avant 2025... Dans ce pays, aucune ligne de transport public n'a cessé de fonctionner durant la crise sanitaire.

#### Grande Bretagne

Le Gouvernement a clairement recommandé de ne pas prendre les transports publics pour éviter la propagation du virus : « C'est un devoir civique d'éviter les transports publics dans toute la mesure du possible ». Les compagnies ferroviaires britanniques n'assurent que 10 % du trafic habituel. Les deux associations de passagers Transport Focus et TravelWatch (membres de la Fédération Européenne des Voyageurs) ont commandé un sondage hebdomadaire pour connaître les attitudes du public vis-à-vis des transports sur un échantillon national de 2 000 personnes : 41 % déclarent ne plus vouloir utiliser les transports pour quelque raison que ce soit « jusqu'à ce qu'ils soient sûrs ». Seuls 18 % souhaiteraient les reprendre dès la fin des restrictions de déplacement.

Michel Quidort ■



## Le rapport Philizot

### victime du coronavirus !

©FM

**Confiné depuis près d'un an et demi, le rapport commandé par l'Etat au préfet Philizot sur le devenir des petites lignes ferroviaire reste toujours inaccessible.**

Rappelons que la lettre de mission du préfet date du 11 janvier 2019. Elle lui demandait de « bâtir une vision partagée de la gestion de ces lignes », la copie devant être remise au secrétaire d'Etat aux transports en avril 2019 et au Parlement en juin de la même année... Le Parlement l'attend toujours. Depuis, silence-radio jusqu'en février 2020 lorsque, sous le timbre du ministère de la Transition écologique et solidaire, paraît un dossier de presse « Petites lignes ferroviaires – Des plans d'action régionaux ». De rapport Philizot, point. Ou si : y figure en annexe au dossier de presse une synthèse de 9 pages (tout ça pour ça !) intitulée « Rapport Philizot ».

#### Un retard incompréhensible ?

Pourquoi ces retards ? Ces atermoiements ? Ces promesses jamais tenues de publication sans cesse repoussée ? Le document serait-il à ce point explosif ? Ou périmé avant l'heure ? A l'évidence, sa qualité n'est sûrement pas en cause. La FNAUT, plusieurs fois consultée par le préfet, a apprécié sa connaissance hors pair du tissu ferroviaire français dans ses plus minimes ramifications, tout comme l'écoute dont il a fait preuve. **Alors pourquoi ? Un élément de réponse se trouve peut-être dans « l'édito » introductif signé du secrétaire d'Etat aux transports.** On y lit : « L'heure n'est plus aux rapports, mais, donc, à l'action ». Ainsi, avant même d'être publié, le rapport serait-il dépassé ? On y lit un peu plus loin que, pour les petites lignes, « toutes les possi-

bilités devront être exploitées, mais sans tabou ».

Selon le dossier de presse, seules deux régions, Centre-Val de Loire et Grand Est, auraient conclu avec l'Etat un plan d'action pour moderniser et pérenniser ces « lignes de desserte fine du territoire ». Curieusement, seuls ces deux exemples figurent au dossier, laissant subsister **un sentiment d'incomplétude ou de précipitation prématurée.**

Assez curieusement apparaît aussi, comme mis en exergue, le concept de « train léger », auquel un chapitre entier est consacré. On a l'impression qu'arrive au milieu du débat ce qui semble être présenté comme le kit de survie des lignes en péril. Outre la terminologie discutable - qu'est-ce qu'un train léger ? - est-ce bien là la question ? Le principal handicap de ces lignes n'est-il pas plutôt le défaut d'entretien et de renouvellement dont elles ont souffert depuis des décennies, l'Etat laissant dépérir un patrimoine national essentiel à l'aménagement et à la vie des territoires ?

#### L'exemple de l'Allemagne

Ce même Etat qui va poursuivre son désengagement en transférant la responsabilité d'une partie de ces lignes à des régions tenues à l'austérité budgétaire, qui devront en outre se débrouiller avec la « patate chaude » de leur éventuelle fermeture... ces lignes restant toutefois dans le patrimoine de l'Etat. Par comparaison, la régionalisation ferroviaire allemande du milieu des années 90 a prévu dès

le début un transfert de ressources aux Länder pour qu'ils puissent assurer leur mission d'autorité ferroviaire régionale : Berlin leur verse 8 milliards d'euros par an. Depuis 1995, 1 208 km de lignes régionales ont été rouvertes en Allemagne (source : association Pro Bahn).

Quant au « train léger » proprement dit, le ministère déclare vouloir encourager « le développement de matériels appropriés ». Mais où sont les industriels, les « Airbus du ferroviaire » capables selon eux de se mesurer avec le marché mondial, et dont c'est le cœur de métier d'étudier, de concevoir et de développer les véhicules adaptés aux dessertes et à leur clientèle ? Faut-il que l'Etat se substitue à eux, avec subventions publiques à la clé ? Dans les années 90, et pour demeurer en Allemagne, les constructeurs d'Outre Rhin ont su anticiper la régionalisation et l'ouverture des services régionaux en proposant chacun - Siemens, Bombardier, LHB (Alstom) - les autorails appropriés, dont les versions et leurs descendants aujourd'hui, roulent depuis un quart de siècle sur les lignes régionales, certaines petites, d'autres plus importantes, du type S-Bahn, sous l'autorité des Länder qui ont pu puiser dans un catalogue conforme à leurs besoins, sans que l'Etat central ait jugé utile de piloter leur développement industriel.

**Des investissements d'infrastructure, un soutien financier pérenne de l'Etat et un matériel conforme aux besoins variés des régions et de leur population, c'est ce dont ces lignes de desserte fine du territoire, et les autres, ont besoin.**

Michel Quidort ■

# « Il y aura un vaccin contre la Covid, mais il n'y en aura jamais contre le changement climatique »

©FM

**La crise sanitaire a touché le chemin de fer au cœur de ses activités, le transport de voyageurs en tout premier lieu. Avec à peine 10 % de son trafic habituel, le train s'est effondré. Quand retrouvera-t-il la place qu'il occupait auparavant ?**

Le webinaire organisé avec la Direction des transports (DG Move) de la Commission européenne le 2 juin dernier a apporté quelques premières réponses. Le sondage effectué auprès des 460 participants a révélé un certain optimisme du monde des transports puisque 38 % d'entre eux ont estimé que le retour à la normale sera effectif d'ici un an (mais pas avant deux ans pour 22 %...)

Seconde satisfaction : la bonne tenue du fret ferroviaire qui a assuré l'approvisionnement des 450 millions d'Européens pendant la crise, et dont on a peu parlé. Les lignes directrices élaborées par la Commission y ont pourvu avec la réalisation des « voies vertes » qui ont réduit à 15 minutes les formalités de passage aux gares-frontières à l'intérieur de l'Union européenne, y compris pour les marchandises dangereuses comme l'oxygène liquide, essentielles pour lutter contre la pandémie.

**La situation financière des entreprises ferroviaires apparaît fortement détériorée.** Si certains grands opérateurs historiques ont bénéficié des aides d'Etat permises, à bon escient, par l'allègement des contraintes européennes, les plus modestes en open access sont particulièrement menacées. La DG Move a demandé aux Etats-membres de soutenir financièrement toutes les compagnies. Pour la Commission, les plans de sauvetage ne peuvent toutefois se faire qu'au prix d'une forte évolution vers la digitalisation et l'automatisation des opérations, et par un engagement vers une transition énergétique assumée.

## Le concept de « railsilience »

La Commission a souligné la réactivité des entreprises ferroviaires pour garantir la sécurité sanitaire du personnel et des voyageurs. La plateforme commune développée par l'**Union Internationale des Chemins de fer (UIC)** « Task Force Covid 19 » a permis aux opérateurs du monde entier d'échanger leurs bonnes pratiques, en particulier en provenance d'Asie. L'UIC a ainsi développé le concept de « railsilience » avec une première conclusion : pour rétablir la confiance du public et éliminer l'anxiété envers les transports, il faut communiquer sans répit sur les mesures sanitaires introduites dans les gares et les trains.

Pour l'**Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires internationaux (OTIF)**, dont l'objectif est d'établir des règles communes aux réseaux pour faciliter le trafic international, la crise oblige à développer au plus vite la résilience des chemins de fer à toutes les crises : sanitaires, terroristes, climatiques. La réponse à l'urgence doit néanmoins rester proportionnée et ne pas compromettre les acquis : les aides d'Etat, si elles s'avèrent nécessaires, ne sont envisageables qu'à titre exceptionnel et limitées dans le temps. Le rôle de la puissance publique reste inchangé : maîtrise et gestion des infrastructures et des services publics ferroviaires. L'open access peut ainsi être mis « entre parenthèses » pour sauvegarder le retour ultérieur à son modèle économique. Ainsi le gouvernement britannique a-t-il repris à sa charge les risques sur les coûts et les recettes des franchises ferroviaires pour six mois et

transformé leurs contrats en mandat de gestion. De son côté, le gouvernement autrichien a signé pour trois mois avec les deux opérateurs en open access de la ligne Vienne-Salzburg, ÖBB et Westbahn, un contrat de service public pour leur permettre de traverser la crise.

## Approfondir les questions récurrentes

Pour l'UIC, la crise sanitaire a fait ressortir les questions récurrentes qu'il reste à approfondir : conditions et tarification de l'accès aux infrastructures, les bénéfices et les limites des aides d'Etat, la fiscalité des transports et son corollaire, l'équité entre les modes. La coordination entre tous les moyens de transport pour informer et vendre les titres est la condition de leur survie. L'UIC et l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) ont resserré leurs contacts pour faire progresser l'intégration des services réclamée par le public. Pour y parvenir, l'introduction de la 5G dans les chemins de fer et l'ensemble des transports publics est urgente.

La DG Move a eu le mot de la fin. Elisabeth Werner, directrice des transports terrestres à la Commission, ne s'attend pas à une réduction généralisée de la mobilité, mais la demande sera assortie de la part des citoyens européens d'exigences environnementales auxquelles il faut dès maintenant réfléchir. Selon Elisabeth Werner, **« il y aura un vaccin contre la Covid, mais il n'y en aura jamais contre le changement climatique ».** **Le chemin de fer et l'ensemble des transports publics demeurent indispensables pour atteindre les objectifs du « Pacte vert » avec une Union européenne neutre en carbone en 2050.**

Michel Quidort ■

# Grèves : un service minimum pour tous garanti et librement consenti

Le transport public est un « service essentiel » qui permet d'accéder à l'emploi, aux services, aux commerces et aux loisirs. Les grèves pénalisent donc fortement les voyageurs dans leur vie personnelle et professionnelle, à commencer par les plus modestes d'entre eux. La FNAUT respecte le droit de grève mais fait valoir le droit à la mobilité, lui aussi constitutionnel. La loi dite Bertrand du 21 août 2007, qui organise un « service prévisible », a constitué un progrès mais, lorsque la grève est très suivie, elle ne suffit pas pour garantir un plan de transport acceptable : elle doit être à la fois améliorée et complétée par l'instauration d'un « service minimum pour tous », de préférence négocié entre les parties prenantes, ou à défaut imposé par la législation.

La mobilité ne cesse de croître. Le transport public est un « service essentiel », indispensable pour accéder aux lieux de travail et de formation, aux services, aux commerces et aux loisirs. Il doit être reconnu comme tel par le gouvernement et le Parlement, au même titre que d'autres services publics : c'est déjà le cas, sous des formes juridiques variées, en Italie, Espagne, Portugal, Grande-Bretagne et Allemagne.

**Les grèves dans les transports publics (urbains, routiers et ferroviaires) ont des conséquences immédiates à court et long terme.**

- Dans l'immédiat, elles pénalisent, souvent lourdement, les usagers dans leur vie professionnelle et personnelle, en particulier les plus modestes d'entre eux (ménages à faible revenus, travailleurs précaires) et tous ceux qui n'ont pas de solution alternative pour se déplacer (habitants des banlieues et des territoires ruraux, étudiants, usagers non motorisés).

- À plus long terme, les pertes de recettes privent les exploitants de moyens pour investir et renforcer l'offre. Les perturbations du trafic incitent les voyageurs et les chargeurs à se passer du train et à se tourner durablement vers d'autres moyens de transport.

La FNAUT, dont la vocation est de défendre les usagers, ne se prononce pas sur les raisons qui conduisent à la grève, sauf si elles portent sur la politique des transports. Mais elle se préoccupe des conséquences, immédiates et à plus long terme, sur les usagers, voyageurs et chargeurs, et sur l'image du transport public.

La FNAUT respecte le droit de grève inscrit dans la Constitution de 1958 dont l'article 7 dispose que : « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le règlementent ». Le droit de grève n'est donc pas un droit absolu puisqu'il peut être réglementé.

Elle fait aussi valoir le droit à la mobilité, reconnu par la décision du 28 juillet 1987 du Conseil constitutionnel et réaffirmé dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019. Elle s'attache à trouver un compromis entre ces deux droits.

La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (articles L. 1222-1 et suivants du code des transports relatifs à la continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic) a constitué un progrès : en instituant un processus de négociation,

## Quel service minimum ?

La consistance du service minimum reste à discuter. Faut-il maintenir intégralement les services existants aux heures de pointe (2 h le matin, 2 h en fin de journée), comme la FNAUT l'avait proposé en 2003, estimant que la capacité des transports était déjà insuffisante en période normale ? C'est la formule adoptée en Italie, pour les trajets de proximité et à longue distance. Les grèves sont même interdites en Italie pendant les vacances, fêtes et élections.

Faut-il au contraire accepter que certaines dessertes ne soient que partiellement maintenues ? Le service minimum doit-il concerner tous les services, y compris commerciaux ? Doit-il s'imposer à tous les opérateurs ? Ce serait à la négociation proposée de définir le service minimum.

## Quelques précisions

1. Le transport public est un service essentiel. C'est pour cette raison que la FNAUT, comme le GART et l'UTP, demande au gouvernement de ramener le taux de TVA de 10 % à 5,5 % pour les services conventionnés.

2. En 2007, la FNAUT a rencontré le ministre du travail Xavier Bertrand et soutenu son projet de loi. Mais l'expérience montre que la loi, mal appliquée, n'apporte pas une information vraiment fiable aux voyageurs en cas de grève.

3. Contrairement à une croyance répandue, la loi du 21-08-2017 n'instaure pas de service minimum, mais seulement un « service prévisible » : elle ne réglemente pas le droit de grève, mais précise les conditions de son exercice et cherche à prévenir la grève.

une procédure de déclaration préalable de faire grève, l'élaboration de plans de transport adaptés au nombre de grévistes après consultation des usagers par les autorités organisatrices et l'obligation d'une publication des plans de transport 24h avant le début de la grève, elle a favorisé une information des usagers leur permettant de s'organiser et de réduire leur gêne.

### Ces dispositions ont cependant montré leurs limites.

Si les autorités organisatrices urbaines ont pour la plupart élaboré et adopté des scénarios de plans de transport, la plupart des régions ne l'ont pas fait pour les services ferroviaires, et seules certaines ont consulté les usagers. Les plans de transport sont publiés trop tardivement, seulement la veille de la grève à 17h, au mépris de la loi. La FNAUT demande donc que la loi soit pleinement appliquée :

- élaboration des plans de transport adaptés avec consultation préalable des usagers,
- allongement des délais de déclaration préalable et de reprise du travail, après étude préliminaire si nécessaire, afin que le délai des 24h préalables pour l'information des voyageurs puisse être respecté,
- sanctions financières par l'autorité organisatrice, conformément au code des transports et aux conventions, des entreprises qui n'informent pas correctement les usagers et/ou n'effectuent pas le service annoncé.

La FNAUT souhaite aussi que les services librement organisés des secteurs ferroviaire (TGV) ou routier (cars « Macron ») puissent faire l'objet de dispositions législatives en cas de perturbation prévisible.

Les dispositions du code des transports en cas de perturbation prévisible de trafic ont aussi montré leurs limites en ne traitant pas le cas d'un conflit impliquant un nombre de grévistes élevé et, par voie de conséquence, un plan de transport inexistant ou réduit à presque rien. Ce fut le cas au début lors du dernier conflit, déclenché le 5 décembre 2019. La FNAUT souhaite donc non seulement que ces dispositions soient complétées, mais aussi que le cas des grèves très suivies et prolongées soit traité par ailleurs, de telle

sorte que le service « prévisible » soit un service « minimum pour tous ».

### Depuis l'adoption des dispositions du code des transports, la situation a évolué.

- Depuis le 1er janvier 2020, les infrastructures ferroviaires sont gérées et opérées par SNCF Réseau, société anonyme au capital public. La contrepartie naturelle de ce monopole public est l'obligation de rendre le réseau ferré accessible, en cas de grève, à tous les opérateurs, voyageurs et fret. Cette obligation doit s'aligner sur celle des autres gestionnaires d'infrastructures, par exemple ceux des aéroports : les aiguilleurs du rail, indispensables à la libre circulation des trains, doivent avoir les mêmes obligations que les aiguilleurs du ciel.

- Dans le secteur urbain, si les transports des métropoles de province n'ont pas été trop affectés par le conflit récent, les services ont été supprimés sur la quasi-totalité des lignes non automatisées du métro parisien.

- Dans le secteur ferroviaire, une grande disparité est apparue entre l'Ile-de-France et les autres régions françaises, entre les lignes ferroviaires situées dans les régions denses et dans celles qui le sont le moins : les moyens disponibles ont été concentrés sur les premières, les plus fréquentées, alors qu'une quasi-absence de service était constatée sur les secondes (lignes Intercités de jour et de nuit, certains TER et Transilien) ; de ce fait, le maillage du réseau n'a plus été assuré, les usagers des grandes lignes ne disposant pas toujours de correspondance TER.

- Des risques pour la sécurité sont apparus en raison de l'entassement des usagers sur les quais des gares (risques de chute sur les voies) et dans les véhicules (malaises).

### La FNAUT propose un service minimum pour tous, garanti et librement consenti :

- Négocié, car comment trouver un compromis entre droit de grève et droit de la mobilité autrement que par le dialogue et la négociation ?

- Négocié entre les exploitants et les autorités organisatrices avec consultation des représentants des usagers, sans intervention législative.

- Qui tienne compte des conditions de sécurité, de la densité de la fréquentation des lignes (différenciation des critères selon les lignes), qui prenne en compte le maillage du réseau et les correspondances TGV/Intercités/TER.

- Qui impose une affectation des moyens disponibles (matériel roulant, personnel) permettant un service minimum garanti pour tous.

- Qui n'intervienne qu'après une franchise d'une journée permettant la mesure de l'intensité du mouvement de grève.

### Si la démarche proposée n'aboutit pas, la FNAUT, dont la vocation est de défendre les usagers, sera amenée à réclamer l'instauration d'un service minimum garanti pour tous par la voie législative.

**Le dédommagement des usagers doit être automatique** chaque fois que le service n'est pas exécuté, et être effectué selon des dispositions identiques sur tout le territoire national et privilégiant le mode de versement le plus simple pour le voyageur.

## La FNAUT et les syndicats

La FNAUT n'est pas un syndicat, mais une association de consommateurs. Ses propositions ne doivent pas être interprétées comme une manifestation d'hostilité aux syndicats de traminots et cheminots :

- elle estime que l'instauration d'un service minimum va dans le sens des intérêts bien compris des agents des services publics de transport ;

- la FNAUT est en désaccord avec certains syndicats de cheminots sur divers aspects de la politique des transports (ouverture du rail à la concurrence, polyvalence du personnel) ;

- elle partage par contre nombre de leurs préoccupations (inéquité des conditions de concurrence entre modes de transport ; sous-investissement dans le secteur du transport public, en particulier ferroviaire, et sous-financement par l'Etat, principal responsable de la dette ferroviaire ; maintien des petites lignes et des guichets...).

# 22<sup>e</sup> congrès de la FNAUT

2-4 octobre  
**ANNECY**  
2020

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

Le 22<sup>e</sup> congrès aura lieu à Annecy, du 2 au 4 octobre 2020.  
Il est organisé par la FNAUT nationale et la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes.

**Le congrès de la FNAUT est ouvert à un large public** concerné par les problématiques de la mobilité : usagers, représentants des opérateurs ou collectivités.

### Le programme comprendra :

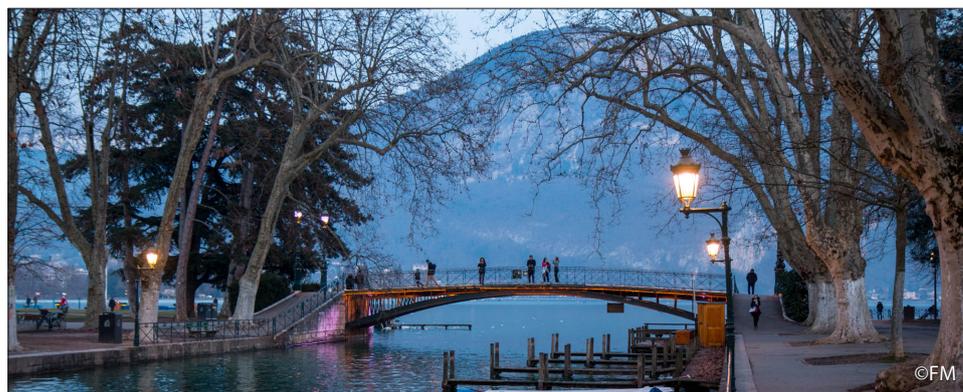
- des visites techniques (Lyon-Turin, Léman Express, visite multimodale) le vendredi ;
- le vote d'une motion sur la politique des transports du gouvernement ;
- un débat avec des acteurs territoriaux : Grand Annecy, Annemasse Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, CFF, transports publics genevois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

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

<https://www.annecy2020-fnaut.fr>

Adressez-nous dès maintenant votre point de vue pour la rédaction de la motion générale et des suggestions pour l'attribution des Tickets Vert et Rouge. Merci de votre collaboration.

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



### Brèves

#### Il faut choisir

Selon l'économiste Frédéric Héran, des décisions, impopulaires au départ, doivent être prises en ville au détriment de l'automobile si on veut développer les autres modes de transport : « beaucoup d'élus veulent faire plaisir à tout le monde. L'erreur hyperclassique, c'est de vouloir relancer le vélo, la marche, les transports publics, tout en confortant la place de la voiture. Or ce n'est pas possible ».

#### 300 millions d'euros pour les trains régionaux autrichiens

En soutien et pour répondre à la crise, le gouvernement autrichien a débloqué une première aide conjoncturelle de 300 millions € pour les chemins de fer régionaux. Une première moitié de cette somme sera injectée dans l'infrastructure ferroviaire, ce qui permettra aussi de maintenir et développer l'emploi dans les PME locales sous-traitantes. La seconde partie servira à améliorer l'offre ferroviaire régionale en fréquence et en amplitude. Un budget complémentaire de 250 millions € est prévu pour moderniser les gares et les doter d'équipements intermodaux (parc à vélos, parcs d'échange, bornes de recharge électrique).

#### 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°284 - 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>