

## Rentrée difficile pour les transports publics et leurs usagers

Après des semaines de déni des difficultés des transports publics, les premiers signaux positifs ont enfin été adressés mi-juillet par le gouvernement aux autorités organisatrices et aux opérateurs, signaux que les usagers ont reçus avec satisfaction.

Pour autant, ces promesses et engagements ne sont pas inscrits, ou très partiellement, dans la loi de finances. Le plan de relance qui devrait être dévoilé fin août, doit, pour les faire respecter, être ambitieux et proposer des mesures de soutien qui s'inscrivent dans la durée. C'est seulement par l'affirmation d'une politique qui renforce les transports publics urbains, interurbains et ferroviaires que les usagers les reprendront en toute confiance et leur redonneront le rythme de croissance qui était le leur avant le coronavirus.

Ce plan de relance doit absolument déboucher sur un plan rail/climat permettant de lutter contre le changement climatique qui s'accélère dramatiquement. La détermination doit donc s'ajouter à la persévérance dans la conduite du changement d'une politique de mobilité enfin respectueuse de notre environnement.

Ces plans exigent une redéfinition de la politique fiscale de la mobilité, qui doit introduire de l'équité entre les modes de transport et inciter à l'utilisation des modes les plus écologiques : une taxe carbone doit être accompagnée d'une compensation pour les usagers les plus démunis.

Sans concertation avec les associations et sans dialogue avec les usagers, le succès de cette politique restera très incertain.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières



Dans une étude réalisée en 2019 pour la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), Dominique Romann, secrétaire de la FNAUT Pays-de-la-Loire, aidé par plusieurs militants de la FNAUT, s'est intéressé non au maillage du réseau ferré en général (FNAUT Infos 276) mais au cas particulier des lignes interrégionales et transfrontalières hors grands axes entre métropoles, qui se trouvent « à cheval » sur les frontières régionales ou nationales.

A travers cette étude dont nous publions un résumé, l'auteur met en évidence les insuffisances de ces liaisons, s'interroge sur les raisons de la situation et propose des pistes pour améliorer le maillage du territoire, l'attractivité et l'utilisation des lignes TER. Beaucoup de ces liaisons pourraient en effet jouer un rôle essentiel pour élargir les possibilités d'emploi, réduire les émissions de gaz à effet de serre et donner plus d'atouts aux villes moyennes face aux grandes métropoles.

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières	2-4
Le choix et l'expérience du voyageur interurbain	5
<b>Etude</b> - Le coût d'usage de la voiture et le barème fiscal automobile	6
Déplacements domicile-travail en voiture : le régime des frais réels	7
<b>Actualité</b> - Une politique écologique peut-elle être sociale ?	8
Regards sur l'Europe	9
10 mesures pour lutter contre le réchauffement climatique	10
<b>Régions</b> - Parc naturel des Vosges : la navette des crêtes à l'arrêt	11
<b>Brèves</b> - Le livre noir de la SNCF	12

# Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières

Ligne Nice-Turin ©MD

**Dominique Romann est parti du constat des carences des liaisons interrégionales au niveau de sa région d'origine (Pays de la Loire). Le constat pouvait-il être généralisé à l'ensemble de la France, y compris aux liaisons transfrontalières, et quantifié ?**

**L'étude a permis de disposer d'un catalogue de ces liaisons, classées « frontière par frontière » en donnant un rapide aperçu de leur état et de leur desserte et de mettre en avant des pistes d'amélioration du maillage du territoire.**

Ces liaisons présentent de nombreuses analogies car elles ont pour originalité de dépendre de plusieurs autorités organisatrices régionales (françaises ou étrangères) et de ne pas mobiliser les Etats nationaux, tournés vers les liaisons entre les grandes métropoles européennes.

Les lignes dépendant d'une seule Région n'ont pas été étudiées. Il en est de même des lignes reliant l'Île-de-France et les Régions adjacentes, qui assurent un important trafic pendulaire et dont l'existence n'est pas en rien menacée car elles sont indispensables à l'économie francilienne.

## Le contexte

Le réseau ferré français a connu récemment plusieurs évolutions structurelles importantes.

- La régionalisation, depuis 2002, a sauvé une partie du réseau TER et a favorisé l'accès au transport public. Le développement des LGV a amené une nouvelle clientèle au TER via les correspondances (20 % des usagers du TGV utilisent un TER au cours de leur déplacement selon la SNCF).

- Le désengagement progressif de l'État s'est fait au profit des LGV et surtout du réseau autoroutier, dont le maillage est aujourd'hui très étoffé et qui concurrence fortement le rail.

- Le choix des investissements s'est fait séparément pour les différents modes de transport, sans vision d'ensemble.

Les atouts sociaux, énergétiques et environnementaux du rail ne sont toujours pas valorisés.

- SNCF Réseau, qui donne la priorité à la maintenance des voies principales les plus circulées, se mobilise peu pour les lignes secondaires : les « petites lignes » classées UIC 7 à 9 sont insuffisamment entretenues.

SNCF Mobilités a délaissé ces « petites lignes » et a plutôt cherché à s'en débarrasser. Ses coûts d'exploitation sont prohibitifs et la fiabilité des services est insuffisante.

## Les lignes interrégionales

- De nombreuses liaisons interrégionales (près de 1500 km) sont en danger, en particulier dans les zones montagneuses. Or la maintenance des lignes ou sections de lignes situées à cheval sur les frontières régionales n'est plus financée.

- La fréquence des services assurés sur ces sections est souvent plus faible que sur le reste du réseau. Certes les zones riveraines sont généralement peu peuplées. Cependant les Régions, qui manquent de moyens financiers, privilégient la desserte de leur territoire au détriment des relations avec les régions voisines, et limitent leurs offres à la ville « frontière » (où les correspondances sont mal assurées), c'est le cas des lignes Amiens-Reims ou Rennes-Nantes par Châteaubriant.

- Les gouvernances régionales dont dépendent les lignes interrégionales posent problème quand une ligne ou section de ligne est considérée comme de moindre intérêt par l'une des Régions partenaires.

Il n'existe en effet aucune structure de concertation, au niveau de l'État

ou de l'association Régions de France, pour évaluer le potentiel de la ligne et maintenir une cohérence minimale du réseau.

- Le transfert aux Régions de 18 des 24 lignes dites « d'équilibre du territoire » n'a pas amené, sauf quelques rares exceptions, de renforcement des dessertes.

- La commercialisation de SNCF Mobilités favorise les trajets TGV. Or, face à ce rouleau compresseur, les Régions agissent sans cadre concerté, désignent leur offre TER sous des noms fantaisistes connus des seuls usagers régionaux, et mettent en place des outils d'information et d'achat qui ne contrebalancent pas la mainmise de SNCF Mobilités.

## L'aménagement du territoire et l'environnement délaissés

Au moins 3000 km de sections de lignes interrégionales, soit plus de

## Fermetures

Des lignes interrégionales ont déjà disparu, et ces fermetures sont intervenues au coup par coup, indépendamment les unes des autres, sans vision globale du réseau :

- Verdun-Saint-Hilaire-au-Temple (90 km), fermée en 2013, d'où l'interruption des liaisons Verdun - Châlons-en-Champagne ;

- Ussel-Laqueuille, fermée en 2014, d'où l'interruption des liaisons Bordeaux-Brive-Clermont et Limoges-Clermont ;

- Pont-Saint-Vincent - Merrey (111 km), fermée fin 2016, d'où l'interruption des liaisons Nancy - Culmont-Chalindrey - Dijon par Vittel et Contrexéville (il existe un autre itinéraire Nancy - Dijon, plus long que le précédent, par Toul et Neufchâteau) ;

- Saint-Claude - Oyonnax, fermée en 2017.

10 % du réseau, sont actuellement sous-utilisés : Epinal-Lure, Livron-Die-Aspres, Thouars-Bressuire, Folligny-Avranches, Guéret-Montluçon...

### Une exception française.

Cette situation traduit le manque de politique d'aménagement du territoire par le rail, pourtant le mode de transport le plus à même de répondre aux défis actuels - sociaux, énergétiques et climatiques.

Si l'État s'engage parfois à financer quelques lignes secondaires, en fonction des pressions locales, l'urgence climatique n'a que peu modifié la politique d'ensemble des transports.

### Les lignes interfrontalières

Des lignes sont coupées ou sans circulation du fait des priorités des États, qui se mobilisent d'abord sur les liaisons entre métropoles. De nouvelles coupures sont à craindre, par exemple celle de Nice-Turin.

L'exploitation des liaisons transfrontalières se heurte aussi à la défense des pré-carrés des opérateurs historiques (en particulier français) : absence de promotion, lenteur des trains, nombreux retards et suppressions de trains, mauvais référencement dans les moteurs de recherche, correspondances non assurées, volonté de ne pas concurrencer les liaisons entre métropoles.

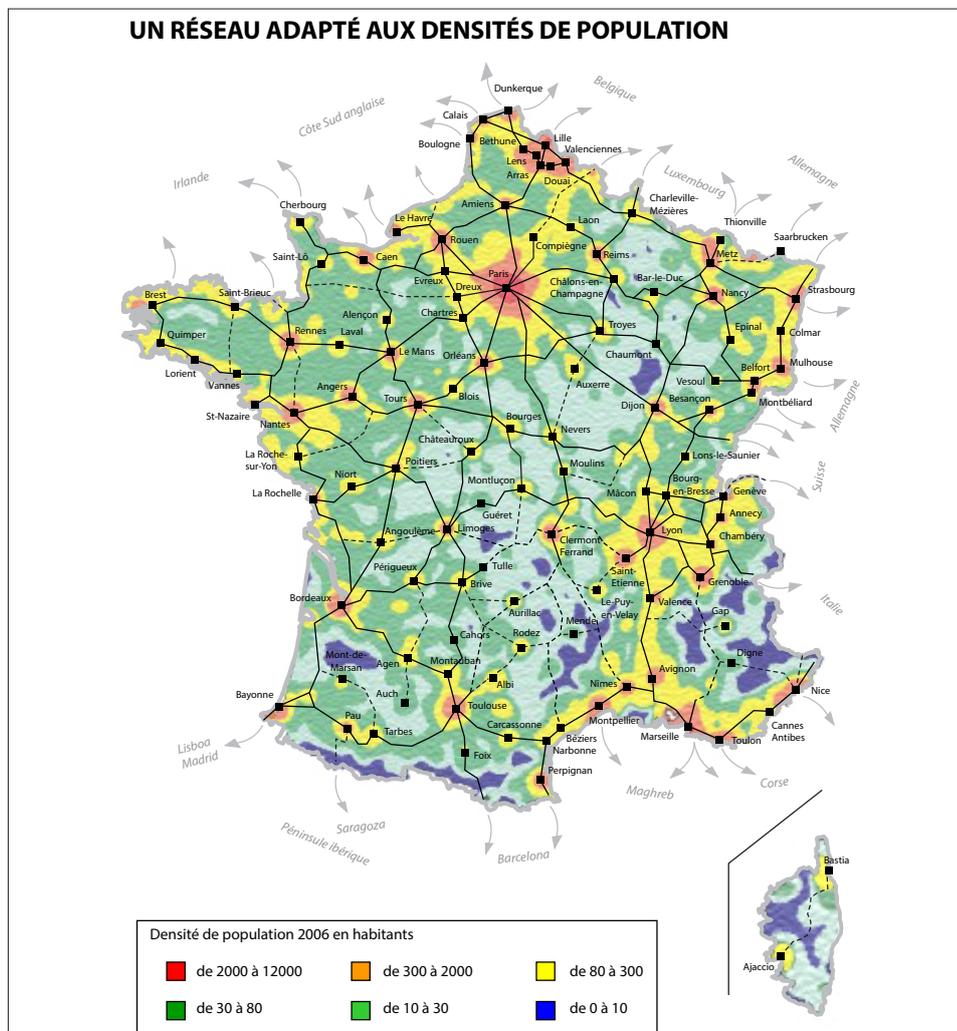
Les offres satisfaisantes restent l'exception. Cependant les dessertes s'améliorent au bénéfice des navetteurs transfrontaliers autour des pôles d'emploi et de services (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Genève). De plus, les pays étrangers concernés sont actifs en faveur du rail : on vient de le vérifier avec l'ouverture de la liaison Genève-Annemasse (CEVA).

### Quelques exemples de lignes à redynamiser

#### Normandie et Hauts de France

- Rouen-Amiens-Lille : la ligne est moderne et électrifiée, mais la SNCF pousse une partie des voyageurs à faire le détour par Paris... plus long (3h30 contre 2h42 avec un changement de gare à Paris) et deux fois plus cher. La

## UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX DENSITÉS DE POPULATION



fréquence des dessertes est insuffisante, les horaires sont mal conçus (le dernier départ de Lille a lieu à 17 h ; le vendredi soir, de nombreux étudiants rentrent à Rouen en voiture). Une entente entre les Régions permettrait d'avoir 5 à 6 liaisons Rouen-Amiens-Lille sans changement à Amiens.

#### Hauts de France et Grand Est

- Lille-Metz : la section « frontalière » Hirson - Charleville-Mézières est très faiblement utilisée par les TER. Un renforcement de la desserte birégionale Lille-Charleville-Metz-(Nancy/Strasbourg) avec de bonnes correspondances est souhaité. Un train de nuit Calais Strasbourg aurait une clientèle. Une liaison Lille-Luxembourg par Longwy serait plus performante que par la Belgique (Liège, Namur).

- Amiens-Laon-Reims : des trains Amiens-Laon et Laon-Reims existent, mais sans correspondances organisées. Le potentiel du croisement avec la LGV Paris Lille est inexploité. La FNAUT propose une desserte cadencée Amiens-Reims en correspondance

à Amiens avec les Intercités Boulogne-Paris et à Reims avec le TGV Est et vers Dijon ; la création de TER rapides Lille-Reims est possible et nécessaire.

#### Grand Est et Bourgogne-FC (BFC)

- Culmont-Chalindrey - Dijon : cette section est utilisée par du trafic fret (corridor européen n° 2 Mer-du-Nord - Méditerranée), qui est loin de saturer la ligne. Le nœud ferroviaire de Culmont, alimenté par les lignes affluentes venant de Reims, Troyes, Nancy et Dijon doit être valorisé par les Régions Grand Est et Bourgogne - Franche-Comté (BFC).

- Epinal-Belfort : une réhabilitation complète de la ligne est nécessaire après les travaux d'urgence prévus. Il est nécessaire de renforcer la desserte et de prolonger les TER Epinal-Belfort jusqu'à la gare TGV de Meroux, en correspondance avec les TGV circulant sur la LGV Rhin-Rhône (FNAUT Infos 275).

Bien d'autres lignes interrégionales ont été examinées par Dominique Romann et ses collègues. Nous les indiquons ci-dessous.

**Centre - Val de Loire et BFC**

- Montargis-Nevers.
- Tours-Nevers-Dijon.

**BFC-AuRA**

- Dijon - Bourg-en-Bresse.
- Belfort-Besançon-Lyon.
- Besançon-La Cluse-Nurieux.
- Nevers-Saincaize-Moulins-Paray-le-Monial-Lozanne-Lyon.
- Dijon-Montchanin-Paray-le-Monial-Moulins-Clermont.
- Nevers-Saincaize-Moulins.
- Mâcon-Bourg-Ambérieu.

**Centre Val de Loire - AuRA**

- Bourges-Montluçon.

**AuRA-PACA**

- Grenoble-Veynes-Aix-Marseille.
- Livron-Briançon.

**PACA-Occitanie**

- Avignon-Nîmes.

**AuRA-Occitanie**

- Givors-Villeneuve-les-Avignon.
- Arvant-Alès.
- Clermont-Béziers.
- Clermont-Toulouse.

**AuRA-Nouvelle Aquitaine (NA)**

- Clermont-Aurillac-Brive.



- Limoges-Montluçon-Lyon.
- Brive-Tulle-Clermont.

**Nouvelle Aquitaine-Occitanie**

- Agen-Auch.
- Limoges-Brive-Rodez-Millau.
- Limoges-Toulouse.

**Centre Val de Loire - NA**

- Châteauroux-Limoges.

**Pays de la Loire - NA**

- Nantes-Bordeaux.
- Saumur-La Roche sur Yon.

**Pays de la Loire - Centre**

- Nantes-Orléans.

**Pays de la Loire-Centre et Normandie**

- Caen-Tours.

**Pays de la Loire - Bretagne**

- Rennes-Châteaubriant-Nantes.
- Rennes-Laval-Angers-Nantes.
- Rennes - Saint-Nazaire.

**Normandie-Bretagne**

- Caen-Dol-Rennes.

**Parmi les lignes transfrontalières abordées, citons :**

- Dunkerque-Gand ;
- Saint-Quentin - Mons ;
- Charleville-Namur ;
- Metz-Trèves ;
- Haguenau-Rastatt ;
- Colmar-Freiburg ;
- Besançon - la Chaux-de-Fonds ;
- Chambéry-Turin ;
- Nice-Turin ;
- Marseille-Gênes ;
- Perpignan-Figueras ;
- Toulouse-Latour de Carol-Barcelone ;
- Pau-Saragosse ;
- Bayonne-Irun.

Résumé par Marc Debrincat et Jean Sivardière ■

*L'étude de Dominique Romann est disponible en téléchargement sur le site web de la FNAUT (rubrique études) : <https://www.fnaut.fr>*

**Quelques pistes d'action**

C'est finalement toute la politique des transports qui doit être réexaminée si l'on veut vraiment relancer les lignes interrégionales et les lignes interfrontalières.

La fiscalité du secteur des transports doit être revue. La suppression des aides aux modes polluants et leur taxation au profit des modes peu polluants s'impose.

La gratuité d'axes rapides routiers, à la charge de la collectivité nationale, doit être revue. Est-il cohérent de financer une autoroute gratuite parallèle à la ligne des Causses, y compris pour les usagers non riverains qui ne participent pas au développement local ? C'est du développement durable à l'envers...

Il est nécessaire de passer du simple calcul économique au bilan

global intégrant les coûts externes pour le choix des investissements et des aides au fonctionnement des différents modes de transport.

Les schémas directeurs d'axes (tous modes confondus) doivent respecter les objectifs de baisse de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre, à obtenir en particulier en modifiant les parts modales.

Il faut faire des choix et arrêter d'investir en se contentant de répondre à la demande et en augmentant la capacité du mode ferroviaire

Il faut définir un réseau ferré d'intérêt national. L'Etat (ou l'Union européenne pour les lignes transfrontalières) doit prendre en charge la responsabilité d'un service de base maillant le territoire.

Des moyens financiers supplémentaires doivent être attribués aux Régions pour qu'elles puissent assurer des fréquences attractives sur les lignes interrégionales.

L'action des Régions frontalières et des associations est déterminante dans l'avancement des dossiers.

Il faut donc favoriser une implication plus directe des habitants et usagers dans le choix des investissements. Les décisions sont actuellement prises par des décideurs politiques et économiques surtout utilisateurs de modes rapides (avion et parfois TGV) et individuels (voiture). L'exemple suisse montre que la consultation des habitants aboutit à un meilleur compromis entre mobilité et environnement.

# Les choix et l'expérience du voyageur interurbain



**Le cabinet 6t a été chargé par l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST) d'étudier les critères du choix des voyageurs interurbains et leur opinion sur les itinéraires proposés et la qualité des services offerts par les 4 modes en concurrence directe (en dehors de la voiture, dont les atouts et inconvénients sont bien connus) : train, covoiturage, autocar et avion.**

Le cabinet 6t a procédé, début 2018, à 20 entretiens semi-directifs avec des voyageurs interurbains, puis il a retranscrit leurs expériences, attentes et suggestions d'amélioration des services.

Les personnes interrogées étaient 10 hommes et 10 femmes d'âges variés, habitant un pôle urbain de plus de 200 000 habitants desservi par le TGV, et supposés pouvoir choisir librement l'un des 4 modes.

Ces entretiens qualitatifs ne reflètent pas les parts modales des 4 modes considérés (hors voiture), mais ils renseignent utilement sur leur perception par le public.

## Les critères du choix modal

**Le train** bénéficie d'une très bonne image : rapide, pratique (bagages), facile d'accès, confortable, sûr, reposant, permettant de travailler (mais la SNCF est critiquée : retards, manque d'information). Le train est le premier mode envisagé (surtout par les personnes seules), sauf si le trajet est trop cher ou trop long, ou si les horaires sont inadaptés. Curieusement, les qualités écologiques du train sont peu citées.

Les freins à l'usage du train sont eux aussi bien connus : le train est peu performant sur les trajets transversaux ; les correspondances et les détours sont dissuasifs ; il est peu fiable (retards, grèves), et peu adapté aux personnes à mobilité réduite.

**Le covoiturage** bénéficie lui aussi d'une bonne image : économique (un aspect apprécié des jeunes), pratique, convivial, écologique (« c'est un usage responsable de la voiture »).

Ses atouts : il permet d'atteindre des lieux inaccessibles par le train ; il offre presque un trajet porte-à-porte (cet atout suppose une offre de trajets suffisamment variée).

Les freins à son usage : la contrainte, surtout lors de longs trajets, de la conver-

sation « obligatoire » avec un inconnu ; les contraintes horaires d'organisation du voyage ; le manque de confiance dans le conducteur et le véhicule ; la crainte d'une agression.

**L'autocar** Macron ne bénéficie pas d'une bonne image : trop lent, inconfortable pour les longs trajets, surtout pour les seniors (bruit, pas de place pour les jambes, impossibilité de se déplacer dans le véhicule), difficile à repérer sur le lieu du départ, souvent inaccessible aux personnes à mobilité réduite, gêné par les embouteillages, plus polluant que le train.

Son atout principal : il est meilleur marché que le train, une caractéristique appréciée surtout par les jeunes, et pratique pour les courtes distances (moins de 300 km, pas de pause imposée au chauffeur) malgré son inconfort, par exemple pour rejoindre un aéroport. Mais le car est choisi en dernier recours et refusé par de nombreux voyageurs.

**L'avion** a une image mitigée : rapide donc adapté aux longues distances, en particulier pour les voyages vers les pays limitrophes, devenu d'un prix abordable comparé à celui du train, pratique pour les trajets transversaux mal desservis par le train, mais polluant, surtout sur les trajets courts, d'un usage contraignant, voire même stressant, une desserte inhomogène du territoire par les compagnies low cost.

Les freins à son usage : son inconfort et son manque d'agrément, ses nuisances (bruit, pollution de l'air) et sa contribution à l'effet de serre, les temps d'attente (formalités d'embarquement, contrôles de sécurité), les temps d'accès aux aéroports.

**En conclusion**, le diagramme ci-dessous présente les atouts relatifs des différents modes, selon 4 dimensions : attractivité tarifaire, confort, rapidité, accessibilité territoriale.

Ce diagramme a été construit en se basant sur les ressentis exprimés par les répondants, et non pas sur des données objectives.

Curieusement, le paramètre fréquence des dessertes - crucial pour le voyageur - a été ignoré : cette fréquence est insuffisante pour le train, forte pour l'avion à bas coût et le covoiturage, faible pour le car.

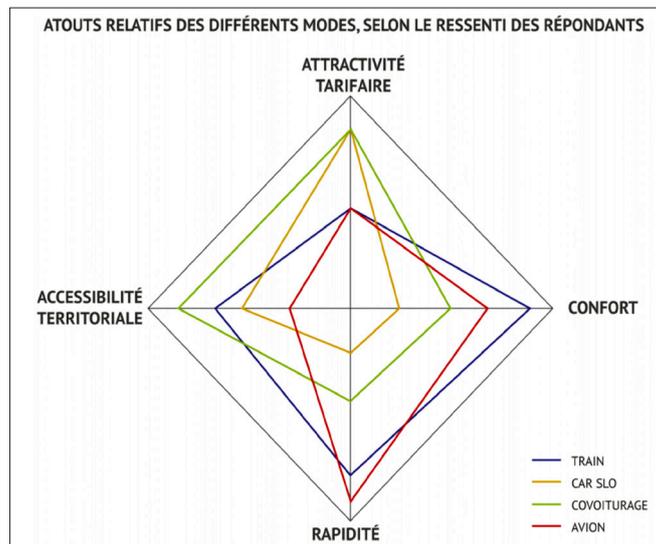
## Le rôle de la SNCF

Après avoir précisé les critères du choix du mode, le cabinet 6t a examiné le déroulement du voyage dans chaque mode et dégagé des recommandations aux transporteurs.

La SNCF peut améliorer considérablement ses prestations (remaillage du réseau, vitesse et confort des trains, simplification et baisse des tarifs, renforcement d'une offre souvent squelettique, voir FNAUT Infos 258, 276, 277).

Si c'était le cas, les modes concurrents - voiture, covoiturage, car et avion - retrouveraient une place plus modeste, et plus acceptable sur le plan économique et écologique, sur le marché du transport interurbain. Ils se contenteraient de compléter la panoplie à la disposition du voyageur, et de stimuler par leur présence l'exploitant ferroviaire.

Jean Sivardière ■



# Le coût d'usage de la voiture et le barème fiscal automobile

Nous avons rendu compte, dans FNAUT Infos 281, d'une expertise de Jean-Marie Beauvais sur les coûts des déplacements pour les voyageurs, qui concernait tous les modes, dont la voiture : 35,3 centimes par km.

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, a de son côté précisé le coût d'usage de la voiture : 36,1 centimes par km (33,5 hors trajets particuliers impliquant péages et stationnement : autoroutes, tunnels, trajets urbains). Les résultats des deux experts sont très voisins, puisqu'ils ont utilisé les mêmes données officielles.

Ce coût se décompose ainsi :

- coût marginal (carburants, lubrifiants, stationnement, péages) 36 % ;
- coût variable (entretien, réparations et pièces détachées) 28 % ;
- coût fixe, indépendant du kilométrage parcouru (assurance, décote ou perte progressive de valeur du véhicule, carte grise) 36 %.

La voiture moyenne a une puissance fiscale de 6 CV, elle est âgée de 9 ans. Elle parcourt 13 117 km par an, d'où un coût annuel de 4 732 €. Une grosse voiture roulant beaucoup coûte évidemment plus cher (mais un peu moins cher par km). L'âge de la voiture influe peu sur son coût : le total décote + réparations est constant au cours du temps.

## L'évolution depuis 2008

En euros courants, le coût moyen de la voiture a augmenté de 9 %, mais l'inflation a été de 10,5 %.

Hors inflation, le coût de la voiture a baissé en 10 ans, passant de 37,7 centimes 2008 par km en 2008 à 36,1 centimes 2018 (- 4 %).

Depuis 2016, la tendance s'est cependant inversée : les ménages achètent davantage

de véhicules neufs et roulent davantage, la hausse des coûts de main d'œuvre augmente les dépenses d'entretien et de réparations, le prix des carburants et les péages ont augmenté.

## Les dépenses des ménages et celles des entreprises

Au total, sachant que 32 688 000 voitures étaient en circulation dont 29 647 000 étaient possédées par des ménages, les Français ont dépensé, en 2018, 140 Md € pour pouvoir circuler en voiture.

Les entreprises ont dépensé de leur côté 14,4 Md € pour la circulation de leurs 3 041 000 voitures. Une somme très supérieure au produit du versement transport des entreprises, affecté au financement des transports collectifs urbains et contre lequel s'élève le MEDEF : 8,5 Md € en 2017.

## Un coût mal apprécié

Le coût annuel de la voiture donné par Bruno Cordier, 4 732 €, est très supérieur à celui évalué par IPSOS, environ 2 700 €, à partir des déclarations des automobilistes.

Ces derniers ont en effet tendance à minimiser le coût de la voiture car ils ne prennent en compte que les dépenses immédiates (coût marginal), sous-estiment les frais d'entretien et de réparations, et oublie généralement la décote (environ 1 400 € par an).

A l'inverse, le lobby automobiliste (Automobile-Club, Union

Routière, presse automobile) sur-évalue très largement (de 53 % jusqu'à 115 %, soit entre 55,1 et 77,6 centimes par km) le coût d'usage de la voiture afin de montrer que l'automobiliste est « une vache à lait ».

Le lobby utilise en effet des valeurs s'écartant fortement des valeurs moyennes : voitures neuves se dévaluant rapidement, frais d'entretien très élevés, accessoires coûteux, garage privatif...

## Le barème fiscal

Le barème fiscal permet d'évaluer les frais réels de déplacement domicile-travail d'un salarié utilisant un véhicule personnel (le plus souvent en solo) et optant pour le régime des « frais réels » déductibles.

Pour une voiture de 6 CV et une distance domicile-travail de 25 km, l'application du barème fiscal 2018 donne des « frais réels » de 4 383 €, soit une moyenne de 44 centimes par km. Les éventuels péages et frais de stationnement peuvent être ajoutés à ce montant.

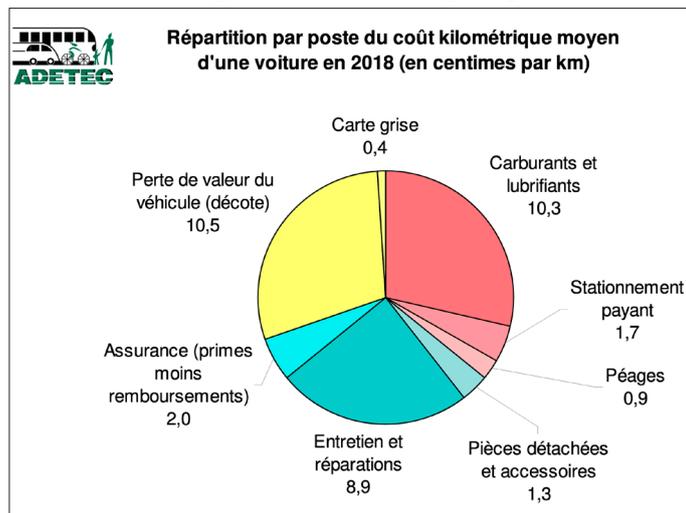
L'écart par rapport au coût moyen (33,5 centimes par km hors péages et stationnement) est donc de 31 %.

Ce barème fiscal a fait l'objet de plusieurs articles citant les travaux de Bruno Cordier et soulignant sa sur-évaluation (FNAUT Infos 186, 207, 261). Il constitue une **niche fiscale** très importante, anti-économique et anti-écologique, pourtant négligée depuis des années par les gouvernements successifs.

*Le manque à gagner pour les caisses de l'Etat est de l'ordre d'un milliard d'euros par an.*

En outre, le barème favorise les voitures les plus énergivores et les plus polluantes, car il augmente avec la puissance fiscale ; il incite le salarié à utiliser sa voiture pour aller travailler, et à travailler loin de son domicile (la distance est théoriquement limitée à 40 km mais les dérogations sont nombreuses et les contrôles sont rares).

Suite aux travaux de Bruno Cordier et d'autres auteurs, le gouvernement Ayrault a tout de même plafonné le barème à 7 CV en 2013.



# Déplacements domicile-travail en voiture : le régime des frais réels

## L'impôt sur le revenu

L'impôt sur le revenu dépend du nombre de parts du foyer fiscal et du revenu net imposable.

Le nombre des parts du foyer fiscal dépend de sa composition : il est de 1 part par adulte, 0,5 part par enfant jusqu'au 2ème, 1 part par enfant supplémentaire à partir du 3ème. Un couple ayant 2 enfants mineurs compte pour 3 parts ; s'il a 3 enfants, il compte pour 4 parts.

Le revenu net imposable est le revenu total du ménage divisé par le nombre de parts. Différents taux d'imposition s'appliquent à chaque tranche du revenu ainsi calculé.

En 2019, 33 % des foyers fiscaux étaient dans la tranche à 0 %, 53 % dans celle à 11 %, 13 % dans celle à 30 % et seulement 1 et 0,2 % respectivement dans celles à 41 et 45 % (on dit qu'un foyer est « dans la tranche à x % » si la partie supérieure de son revenu est dans cette tranche).

Les salariés sont soumis à l'impôt sur le revenu après déduction des frais professionnels. Ils ont le choix entre la déduction forfaitaire de 10 % et la déduction du montant réel.

Seuls sont considérés ici les frais de déplacement domicile-travail en voiture,

auxquels il est autorisé d'ajouter les frais éventuels de péages et de stationnement et les intérêts d'emprunt en cas d'achat de la voiture à crédit.

## Les frais réels

Un salarié a-t-il intérêt à opter pour le régime des frais réels ? Il n'est intéressant de déduire les frais réels que si ces frais dépassent 10 % du salaire net imposable (il ne s'agit pas alors d'une réduction d'impôt, mais d'une déduction du salaire net imposable).

Soit par exemple un salarié habitant à 25 km de son lieu de travail (soit 50 km aller-retour), se rendant 210 jours par an sur son lieu de travail (soit au total 10 500 km) avec une voiture de 6 CV, ayant un salaire net imposable annuel de 20 000 € (soit 1 667 € par mois) et imposé au taux marginal de 11 %.

S'il choisit le régime des frais réels, il peut déduire la somme de :

$$10\,500 \times 0,32 + 1244 = 4604 \text{ €}$$

(soit un coût kilométrique de 44 c/km qui surestime le coût réel d'environ 31 %)

L'économie d'impôt est de 506 - 220 = 286 € soit seulement 8 % de ce que lui coûtent effectivement ses trajets sur l'année, soit 3 517 € (hors péages et stationnement).

Ses dépenses nettes de déplacement domicile-travail sont alors de 3 517 - 286 = 3 231 € par an, soit 269 € par mois, ce qui représente une part importante de son salaire (16 %).

Le régime des frais réels est d'autant plus intéressant pour le contribuable que son salaire est faible et que sa distance domicile-travail est importante. Ceci étant, l'économie d'impôt reste très inférieure au coût annuel du déplacement domicile-travail en voiture.

<http://www.adetec-deplacements.com> (voir la rubrique Etudes et documents à télécharger)

Comme l'a montré Bruno Cordier après avoir étudié 126 cas particuliers représentatifs de la situation possible du salarié, bien que le barème fiscal soit particulièrement avantageux, l'économie d'impôt (elle peut dépasser 1 500 €) est, dans tous les cas, très nettement inférieure au coût des trajets domicile-travail, qu'il vaut mieux chercher à réduire.

Dans un arrêté paru le 29 février, le gouvernement a mis à jour le barème forfaitaire 2020. Tous les montants ont été augmentés de 1 % par rapport au barème 2019. Ci-dessous le barème 2019 valable pour le calcul des frais 2018.

<b>Barème kilométrique 2019</b>			
<b>Puissance de la voiture</b>	<b>Jusqu'à 5 000 km</b>	<b>De 5 001 km à 20 000 km</b>	<b>Au-delà de 20 000 km</b>
<b>3 CV et moins</b>	<b>d x 0,451 €</b>	<b>(d x 0,270) + 906 €</b>	<b>d x 0,315 €</b>
<b>4 CV</b>	<b>d x 0,518 €</b>	<b>(d x 0,291) + 1136 €</b>	<b>d x 0,349 €</b>
<b>5 CV</b>	<b>d x 0,543 €</b>	<b>(d x 0,305) + 1188 €</b>	<b>d x 0,364 €</b>
<b>6 CV</b>	<b>d x 0,568 €</b>	<b>(d x 0,32) + 1244 €</b>	<b>d x 0,382 €</b>
<b>7 CV</b>	<b>d x 0,595 €</b>	<b>(d x 0,337) + 1288 €</b>	<b>d x 0,401 €</b>

**d représente la distance parcourue en kilomètres**

# Une politique écologique des transports peut-elle être sociale ?



©Tiomax (Pixabay)

**Le transport public doit répondre aux besoins sociaux : il doit par exemple tenir compte des horaires de travail décalés (santé, nettoyage) et desservir tous les lieux de travail (y compris les week-ends et le 1er mai, voir FNAUT Infos 185, 212, 226). Une politique de service public sert tous les usagers, motorisés ou non (de la même manière, l'adaptation du transport public aux personnes handicapées est utile aussi aux personnes valides). Mais certains arguments « sociaux » n'ont rien de social : ils instrumentalisent les ménages modestes et servent d'alibi pour justifier des choix démagogiques ou s'opposer à des mesures utiles à tous, citadins et ruraux, usagers des transports publics, cyclistes et automobilistes. Par leurs effets pervers, ils se retournent contre ceux qu'ils prétendent défendre. La FNAUT préconise au contraire une politique écologique bénéfique pour tous.**

## Le 80 km/h

Le sociologue Matthieu Grossetête critique le 80 km/h (Libération, 2-02-2020) : « les conducteurs ruraux les plus pauvres sont les premiers verbalisés, le 80 km/h conduit moins à réduire la mortalité routière qu'à pénaliser les milieux populaires ».

Or le 80 km/h améliore la sécurité de tous, y compris celle des automobilistes modestes des zones périurbaines et rurales habitant loin de leur lieu de travail, et il leur permet d'économiser le carburant. Le code de la route doit rester national, la sécurité est une responsabilité régalienne de l'Etat (FNAUT Infos 277).

## La gratuité des transports

Selon ses promoteurs, la gratuité des transports urbains garantit le droit à la mobilité. Or une tarification solidaire au quotient familial - voire la gratuité en l'absence de tout revenu - peut atteindre cet objectif.

Et la gratuité paupérise vite le transport public, privé des recettes de ceux qui peuvent payer (à Grenoble, elle coûterait 61 M€ par an, soit 3 km de tramway). Les ménages défavorisés,

non motorisés, en sont bénéficiaires à court terme, mais les premières victimes ensuite car elle oblige à abandonner les gros investissements et à maintenir une offre médiocre (FNAUT Infos 268). Elle accentue une double fracture : entre les petites villes où la voiture reste dominante, et les métropoles où sa part modale se réduit peu à peu ; entre les zones périurbaines, où le transport reste payant, et les centres.

## L'écotaxe

Une écotaxe sur les camions en transit entre la France et l'Italie a été présentée par les Amis de la Terre comme une mesure anti-sociale qui augmenterait le prix des biens de consommation courante (en réalité de moins de 1 %). Mais l'abandon de l'écotaxe, une catastrophe pour les petits et grands projets ferroviaires (FNAUT Infos 254), a renforcé la dépendance automobile.

## Le péage urbain

Le péage urbain est souvent considéré comme anti-social : il pénaliserait les ménages pauvres qui ne pourraient plus circuler en ville, tandis que les riches l'acquitteraient aisément et rouleraient

librement. Ainsi Pierre Chassera, animateur de l'association 40 millions d'automobilistes, dénonce « une insupportable sélection par le fric ».

Or le péage urbain provoque une chute de la circulation (jusqu'à 30 % à Milan), donc des nuisances auxquelles les plus démunis sont les plus exposés (les loyers sont moins élevés au bord des axes bruyants), et son produit permet de financer les investissements de transport public et d'étoffer l'offre, dont les plus pauvres, non motorisés, bénéficient.

Quant à l'automobiliste modeste habitant en zone périurbaine, il peut se rabattre sur un parking relais proche d'une gare TER ou d'un terminus de tramway, et limiter ainsi son trajet en voiture, puis accéder librement à la ville, donc faire des économies (le péage urbain n'est évidemment envisageable que si le transport collectif est déjà bien développé ou s'il est renforcé).

## Le barème fiscal kilométrique

Le barème fiscal kilométrique incite l'automobiliste à se rendre quotidiennement à son travail en voiture, à utiliser une grosse voiture et à habiter loin de son travail (FNAUT Infos 261), donc à consacrer une part importante de son budget à ces déplacements. Limiter cette niche fiscale serait très écologique, et amènerait l'automobiliste à faire de économies.

## La concurrence ferroviaire

La concurrence ferait, selon ses détracteurs, augmenter le prix du train au profit des actionnaires des exploitants. Mais en Allemagne où, au contraire, la

concurrence régulée dans le cadre de délégations de service public n'a que des effets bénéfiques : offre renforcée, fréquentation accrue, contribution publique au transport régional en baisse.

### Le TGV et l'avion

Le TGV serait « le train des riches » (FNAUT Infos 194) : l'argent public serait utilisé de manière plus juste pour améliorer les transports de la vie quotidienne (mais les déplacements à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne). Or bien des voyageurs modestes profitent des petits prix de la SNCF ; le TGV rapporte de l'argent à la SNCF et lui permet d'investir ; et il est le meilleur outil pour absorber du trafic aérien (et routier : voir FNAUT Infos 278), donc pour lutter contre l'effet de serre qui nous affecte tous.

### La TICPE

Selon le lobby automobile, la TICPE pénalise les conducteurs modestes. Or toute taxe environnementale peut être accompagnée d'une aide aux personnes pénalisées.

La chute spectaculaire du prix du pétrole a provoqué celle du prix des carburants routiers, elle rend possible une augmentation de la TICPE. Un seul centime de taxe supplémentaire sur le carburant routier (chiffres 2018) rapporterait à l'Etat 520 M€, 271 M€ si seul le carburant automobile était taxé (FNAUT Infos 281).

Avec cet argent, on pourrait limiter la dépendance automobile dont souffrent tous les habitants modestes (SNCF Réseau évalue à 8 Md€ le coût de la régénération de l'ensemble des « petites lignes »). Il est légitime que les bénéfices de la baisse du prix du pétrole soient partagés entre automobilistes et usagers des transports.

**Rechercher la justice sociale dans le secteur des déplacements ne consiste pas seulement à rechercher la protection immédiate des ménages modestes, mais à rechercher aussi leur intérêt à plus long terme en réduisant la dépendance automobile, donc à favoriser la marche, le vélo et les transports publics, modes écologiques et accessibles à tous.**

Jean Sivardière ■

## Regards sur l'Europe

### Plus un tué sur les routes européennes en 2050 ?

Adina Valean, la Commissaire européenne aux transports, a présenté les chiffres de la sécurité routière dans l'Union. 22 800 personnes ont trouvé la mort lors d'accidents en 2019, soit 7 000 de moins qu'il y a 10 ans (-23%). A cette occasion, la Commissaire a affiché l'objectif ambitieux de « zéro mort et zéro blessé grave sur les routes européennes en 2050 ». Parmi les pays les plus sûrs, on compte la Suède (22 morts/million d'habitant) et l'Irlande (29/million), les plus dangereux étant la Roumanie (96/million), la Bulgarie (89/million) et la Pologne (77/million), la moyenne de l'Union européenne étant de 51/million. On estime que chaque vie perdue sur la route s'accompagne de cinq blessés graves qui subiront les conséquences de l'accident leur vie durant. Le coût externe des accidents de la route est estimé à 280 milliards d'euros par an, ce qui équivaut à 2 points de PIB européen.

Dans sa « Vision zéro » décès sur les routes en 2050 (et 50% de vies épargnées en 2030), la Commission prévoit un plan de sécurité (« Safe System ») incluant : une utilisation intensive des équipements de protection, la diminution de la vitesse et un suivi amélioré des victimes, ainsi que la poursuite des contrevenants au-delà des frontières nationales.

### Droits des voyageurs : procédure d'infraction contre la France

Le 16 juillet, la Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre la France pour non-respect du droit des voyageurs à se faire rembourser en espèces lorsque leur billet a été annulé suite à la pandémie. La France, et neuf autres pays : la Croatie, Chypre, la Grèce, l'Italie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la République tchèque et la Slovaquie, ont en effet autorisé le remboursement par avoirs, ce qui contrevient à la directive européenne 2015/2032 sur les voyages à forfait. Ces pays sont invités à se mettre en conformité avec la loi européenne sous un délai de deux mois. Dans la négative, la Commission saisirait alors la Cour de justice des communautés européennes. En effet, si la pratique des bons d'échange, ou avoirs, est autorisée,

celle-ci ne peut avoir lieu qu'avec l'accord du voyageur, et ne peut en aucun cas être imposée par le prestataire. Tel n'est plus le cas en France depuis l'ordonnance du 25 mars 2020 qui, au mépris de la primauté du droit européen sur le droit national, a instauré un système d'avoirs pour les voyages à forfait annulés remboursables seulement au bout de 18 mois.

### Floraison des trains de nuit en Europe

Les créations de services ferroviaires de nuit se multiplient à travers l'Europe, confirmant la tendance au renouveau souhaité par de nombreux citoyens de l'Union européenne.

A tout seigneur tout honneur : les chemins de fer autrichiens ÖBB continuent d'étendre leur réseau de trains de nuit qui compte maintenant 26 lignes entre l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la Pologne, la Belgique, la Slovénie, la Croatie et la République Tchèque, et prochainement les Pays-Bas.

Le 23 juillet dernier, le gouvernement suédois a annoncé le lancement mi-2022 d'une liaison nocturne Stockholm-Malmö-Hambourg-Bruxelles, pour laquelle un premier budget de 30 M€ a été débloqué.

Côté initiative privée, il faut noter la création par le compagnie tchèque RegioJet d'un train de nuit Prague-Rijeka (station balnéaire croate) via la Slovaquie, la Hongrie et la Slovénie. Le service est prévu pour l'été 2020 de juillet à septembre. Prix du billet en place assise : 22 € ; voiture-lit : 30 €. La capacité du train est de 560 voyageurs. Des autocars de RegioJet en correspondance à Rijeka desservent la côte croate.

Autre création intéressante, celle de RDC Deutschland qui a ouvert en juillet dernier un train de nuit sur les 1 000 km séparant l'île de Sylt sur la Mer du Nord (Allemagne) et Salzbourg (Autriche), deux pôles touristiques importants, été comme hiver. RDC Deutschland est la filiale de la compagnie nord-américaine Rail Development Corporation entrée voici quelques années sur le marché ferroviaire allemand avec l'exploitation du train-auto entre Hambourg et l'île de Sylt. Celle-ci ne dispose pas de liaison routière avec le continent, mais seulement d'une voie ferrée construite sur la jetée du « Hindenburg-Damm ».

Michel Quidort ■



# 10 mesures réalistes dans le secteur des transports pour lutter contre le réchauffement climatique

La FNAUT attend avec impatience que le gouvernement présente un ambitieux plan de lutte contre le réchauffement climatique dans le secteur des transports. Il doit afficher des priorités claires et présenter une vision prospective de l'offre de transport public : urbaine, par autocar et par train.

## Investir massivement dans les transports collectifs terrestres

1 - Développer vigoureusement les transports publics urbains. Valoriser les étoiles ferroviaires des grandes agglomérations en mettant en place des « **RER métropolitains** » et renforcer l'habitat et les activités autour des gares, comme aux Pays-Bas, afin de structurer l'urbanisation périphérique diffuse.

Privilégier le **tramway** pour desservir les villes encore non équipées (Toulon) ou compléter les réseaux existants, en raison de son attractivité et de son effet structurant sur la vie urbaine.

2 - Investir massivement sur le **réseau ferré classique** (lignes régionales, lignes transversales, desserte des villes moyennes, desserte des zones de montagne).

Compléter le réseau des LGV en desservant Toulouse et Nice, afin d'intensifier le report du trafic aérien intérieur sur le train, amorcer une transversale sud à grande vitesse et créer des emplois.

3 - Créer des réseaux d'autocar sur le modèle suisse (cars postaux) ou autrichien (voir annexe).

## Revoir la fiscalité des transports pour tenir compte des coûts environnementaux

4 - **Renforcer les taxes sur les billets d'avion**, court-courrier et long-courrier, comme dans de nombreux pays européens (Norvège, Autriche, Allemagne, Grande-Bretagne...).

5 - Revoir le barème fiscal kilométrique, une niche fiscale qui surestime de plus de 30 % le coût d'usage de la voiture et incite à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-travail.

6 - Inversement, **abaisser le taux de la TVA appliquée aux transports publics terrestres** à 5,5 %.

## Maîtriser la circulation routière

7 - **Limiter les vitesses autorisées** à 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les routes ordinaires, comme en Suisse où ces limitations sont bien acceptées. En complément, lancer une vaste campagne d'incitation à l'**éco-conduite**, une pratique qui permet aisément aux automobilistes et chauffeurs routiers de faire des économies significatives de carburant.

8 - Introduire le **peage urbain** dans les villes où les alternatives à la voiture sont déjà bien développées.

9 - Développer massivement l'**autopartage** en zone urbaine, afin d'inciter les citoyens à se dé-motoriser et de récupérer un espace public nécessaire à la marche, au vélo et aux transports publics de surface.

## Développer le fret ferroviaire

10 - Rénover les lignes capillaires fret, utilisées par 20 % des trains de fret ; poursuivre les travaux de la liaison Lyon-Turin, financer la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel inter-frontalier. Développer le transport combiné rail-route, créer de nouvelles autoroutes ferroviaires. Renforcer la desserte des ports.

**La lutte contre le réchauffement climatique doit être aujourd'hui prioritaire. Les mesures fiscales ou réglementaires préconisées par la FNAUT peuvent être mises en œuvre rapidement. D'autres mesures exigent un effort financier important mais indispensables, elles visent à préparer un avenir soutenable.**

## Précisions

1 - Les étoiles ferroviaires des agglomérations de province sont sous-utilisées. Tout un patrimoine peut être valorisé, pour un coût modéré, afin de maîtriser le développement urbain.

2 - L'aménagement du territoire est un objectif essentiel : il faut chercher à enrayer une métropolisation excessive et faciliter la vie dans les villes moyennes.

3 - L'autocar peut être très efficace quand il est utilisé en complément du train et offre des fréquences élevées. Un modèle est le réseau du Vorarlberg, province ouest de l'Autriche : sa fréquentation est supérieure à celle des transports publics dans les villes moyennes françaises alors que la population est peu dense et fortement motorisée.

4 - En Autriche, tout billet d'avion est taxé d'au moins 30 € : quelle que soit la destination du voyageur, le train est devenu moins cher que l'avion.

5 - Le manque à gagner pour l'Etat lié à cette niche fiscale est de l'ordre d'un milliard d'euros par an.

6 - L'abaissement du taux de la TVA appliquée aux transports publics est réclamé par le GART, l'UTP et la FNAUT. Un coût pour l'Etat d'environ 300 M€ a été cité par le GART. Le taux de 5,5 % est déjà appliqué... aux places de cinéma.

7 - Abaisser la vitesse limite de 20 km/h, comme l'a proposé la Convention Citoyenne pour le Climat, est irréaliste (déjà, un abaissement de 10 km/h sur les routes départementales a été refusé par de nombreux parlementaires et présidents de conseils départementaux) et risque de couler toute autre proposition de réduction de la vitesse autorisée. La proposition de la FNAUT est réaliste et nécessaire, elle est adoptée en Suisse.

# Parc Naturel des Ballons des Vosges

## La navette des crêtes à l'arrêt



parc-ballons-vosges.fr

Dans un communiqué, le parc naturel régional des Ballons des Vosges et Alsace Destination Tourisme ont annoncé l'annulation de la navette des crêtes qui devait être mise en orbite à partir du 15 juillet. Ils justifient cette décision par « les grandes incertitudes » qui pèsent sur sa fonctionnalité « en raison de la crise sanitaire » et « les mesures de précaution prises par l'Etat ».

Ils évoquent le caractère imprévisible de la situation, les réticences des voyageurs – notamment seniors, majoritaires dans la navette – à utiliser les transports collectifs pour les loisirs, le manque de visibilité sur l'ouverture des établissements touristiques de la route des crêtes, ou le service contraint.

Dans ce contexte « très incertain », les différents partenaires n'ont pas souhaité engager les crédits publics permettant le fonctionnement de la navette. Ils accordent toutefois que ce choix est « difficile » et « douloureux » dans une période « où les modes de déplacements doux et la mobilité sont des enjeux importants de l'attractivité touristique, qu'elle soit de proximité ou de séjour ».

### Une argumentation récusée par la FNAUT Grand Est.

Alors que les mesures de distanciation dans les transports sont assouplies, et que les cars interurbains Fluo Grand Est circulent normalement, la décision est jugée bien « hâtive ».

Les associations fédérées de la FNAUT des deux versants des Vosges, constatent que depuis le 11 mai la montagne est saturée d'engins à moteurs (voitures, motos, quads). Avec 4,5 millions de personnes à moins de deux heures de la route des crêtes et les incitations à rester en France cet été, le tourisme de montagne va connaître un essor sans précédent.

Ne serait-ce pas le moment idéal de prôner la mobilité durable ?

### Une décision prise sans concertation

La question qui se pose surtout, c'est la légitimité de cette décision prise sans concertation alors que les transports en commun vont connaître une crise sans précédent. La raison est-elle vraiment la Covid-19, ou est-elle économique ? La navette (financée par la Région, les départements, l'Etat, les intercommunalités) accusait en effet un déficit de 48 500 euros en 2019.

La FNAUT Grand Est a suggéré une reprise en août, mais celle-ci n'est pas à l'ordre du jour chez les porteurs du programme (Région Grand Est, Commissariat à l'aménagement du massif des Vosges et Alsace Destination Tourisme). Ils indiquent toutefois que le travail politique et technique de ces dernières années, et les évolutions de ces derniers mois bénéficieront à la navette des crêtes en 2021.

La navette, solution intermodale pour atteindre les crêtes, avait été lancée en 2000 à l'initiative du département du Haut-Rhin. Longtemps confrontée à des problèmes financiers, elle avait opéré une mue l'été dernier avec un allongement de la période de fonctionnement et de nouveaux sites desservis.

Florent Manrique

FNAUT Grand Est et AUT Sud Alsace ■

### Le coin du piéton : le collectif « Place aux piétons »

Le contexte climatique conduit à repenser nos habitudes pour arbitrer en faveur de modes de déplacements décarbonés dont la marche est le premier (plus de 60 % des déplacements sont faits à pied).

Et pourtant le piéton est le grand oublié des politiques publiques de mobilités, malgré quelques progrès.

Pour favoriser la mise en place d'une politique cohérente de développement de la marche en milieu urbain ou rural, trois organisations signataires (60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir, FF Randonnée Paris) ont décidé de mettre en commun leurs forces et leurs compétences au sein du collectif « Place aux piétons ».

Ce collectif appelle à un changement radical dans la conduite de l'action publique pour promouvoir les déplacements à pied et améliorer la place des piétons. Promouvoir les déplacements à pied, prendre soin des piétons, c'est répondre aux souhaits des citoyens. La marche est le ciment du bien vivre en ville.

Sur la base du manifeste qu'il a adopté, le collectif « Place aux piétons » apportera son appui et son expertise à tous les acteurs publics et privés qui veulent inscrire ces priorités dans leurs actions. Il a vocation à rassembler tous ceux qui veulent prendre la parole et agir pour renouveler la conception et la gestion de l'espace public, accueillir les usagers vulnérables et faire du piéton la bonne échelle d'un urbanisme durable et responsable.

placeauxpietons@yahoo.com ■

# Le livre noir de la SNCF

Rouen-Paris en 6 heures et 21 mn pour 64 € !

Un couple de Marseillais tentant de réserver des billets Rouen-Paris pour le 11 juillet 2020 ne s'est vu proposer que des trajets de 3 heures et plus... Avec, au choix, des itinéraires via Lille, Arras, ou encore Le Mans ou Amiens. Parmi les variantes, celle déjà connue de nos lecteurs via Mézidon (avec une correspondance) et Le Mans (une seconde correspondance), soit un périple de 6 heures et 21 mn, alors que la durée du trajet entre Rouen et Paris est inférieure à 2 heures. Moralité : le couple de Marseillais a prolongé son séjour normand d'une semaine pour pouvoir rentrer dans de meilleures conditions.

## Kafka dans le Grand Est

Les TGV entre Paris et l'Allemagne desservent Strasbourg, et il arrive que

## Nouveau site web pour la FNAUT

La FNAUT est heureuse de vous présenter son nouveau site web réalisé avec l'agence web Hippocampe. Outre un design modernisé, le site met désormais plus en valeur les actions régionales : [https:// www.fnaut.fr](https://www.fnaut.fr)

## Congrès d'Annecy



Le 22<sup>e</sup> congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy les 2, 3 et 4 octobre 2020. Il est organisé par la FNAUT et la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes.

**L'organisation du congrès est susceptible de changements en fonction de l'évolution de la crise sanitaire. Suivez-nous sur notre site : [https:// www.fnaut.fr](https://www.fnaut.fr)**

les places entre Paris et cette destination soient toutes vendues. Il est alors impossible de réserver pour ce trajet. Sauf que, s'il reste des places de Paris vers l'Allemagne, celles-ci restent vides jusqu'à Strasbourg... Il faut alors être bien informé pour, dans ce cas, prendre un billet Paris-Karlsruhe et descendre à Strasbourg (d'autant plus que le trajet Paris-Karlsruhe coûte moins cher que le Paris-Strasbourg.)

## Tour d'ivoire

Pour aller de Nancy à Nantes sans passer par Paris en prenant le TGV à la « gare-betteraves » de Vandières, un voyageur a constaté avec surprise que le site SNCF ne donnait aucune information sur les liaisons par autocar entre Nancy (et Metz) et la gare TGV. Rien non plus sur le site TER-Grand Est. Rien non plus auprès de la guichetière de Nantes, qui ne dispose d'aucune information sur ces relations.

La SNCF ne reconnaît donc pas ses partenaires autocaristes (qui lui apportent pourtant de la clientèle) et ne donne aucune information susceptible d'aider les voyageurs dans leurs déplacements... Un renvoi vers les sites des autocaristes ne devrait pourtant pas être compliqué à mettre en place ! Question : les TGV intersecteurs sont-ils réservés aux seuls initiés ou aux personnes disposant d'une voiture avec chauffeur ?

## Pourquoi faire simple...

La gare TGV Belfort-Montbéliard dispose d'une correspondance avec le TER. Très bien. Mais la gare TER s'appelle « Méroux », alors que la gare GV c'est « Belfort-Montbéliard TGV ». Ce qui crée la confusion chez les voyageurs, qui pensent qu'il s'agit de deux gares distinctes et se demandent comment se rendre de l'une à l'autre... alors qu'il suffit d'emprunter un escalier pour simplement changer de quai !

**Michel Quidort** ■

## Semaine du transport public

Pour sa quatorzième édition, la Journée du transport public devient la Semaine du transport public ! En raison de la crise sanitaire en cours, le dispositif de ce rendez-vous annuel a été revu et aura lieu durant toute la Semaine européenne de la mobilité, **du 16 au 22 septembre 2020**, avec pour enjeu de sensibiliser les non-utilisateurs et les utilisateurs occasionnels pour les inciter à changer leurs habitudes de déplacement, avec en tête la devise Liberté, Sérénité, Mobilité !

## Avis de décès



L'Association Tarsly/Fnaut a appris avec tristesse le récent décès de son ancien président, **Frans Vanderbeke**.

C'est un passionné et un fidèle utilisateur de transports collectifs qui vient de nous quitter dans sa 45<sup>e</sup> année des suites d'une longue maladie.

Au sein de l'Association, Frans a milité d'une part pour le maintien et l'amélioration de la qualité des relations ferroviaires de la ligne Toulouse-Albi-Rodez, pour un meilleur équipement des gares de cet axe, et d'autre part en faveur de dessertes plus adaptées des autocars desservant tant l'agglomération albigeoise que le département du Tarn. Frans avait une totale connaissance de chaque arrêt routier, des horaires, des correspondances et des problèmes liés à l'information des voyageurs et à l'affichage.

### 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°285 - 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](mailto:contact@fnaut.fr)  
Internet : <https://www.fnaut.fr>