



Marie Control of the Control of the

Défendre et représenter

Une année 2020, ponctuée des faillites de compagnies aériennes « low cost », de mouvements de grève, d'une crise sanitaire, a montré combien les droits des usagers étaient insuffisants et devaient être davantage défendus.

Voyageurs abandonnés, billets non remboursés, remboursements transformés en avoirs, une directive européenne sur les voyages à forfait contredite par une ordonnance, un règlement européen sur les droits des passagers aériens vidé de son contenu : la FNAUT a connu une activité redoublée, sa responsabilité et sa représentativité ont été renforcées. Pour défendre les usagers, notre fédération a multiplié les recours, les courriers aux ministres et aux élus, les propositions d'amendements aux projets de loi, les interventions à Paris et à Bruxelles.

La loi « pacte ferroviaire » et la LOM ont défini le cadre de représentation des usagers dans les différents comités institués auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité, intercommunales, métropolitaines, régionales et dans les comités de concertation pour la gestion des gares. Le champ de compétences de ces comités est large. Il appartient aux usagers de faire valoir que leur action se fait à deux niveaux qu'il convient d'intégrer dans le fonctionnement de ces instances de concertation : celui de la stratégie qui définit l'offre de services, le niveau de qualité, la tarification et celui du vécu des usagers qui constatent et évaluent l'exécution au quotidien : ponctualité, confort, information.

Seule association de consommateurs qui se consacre exclusivement au champ des mobilités, la FNAUT joue un rôle essentiel, tant au niveau de la défense que de la représentation des voyageurs.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT



La FNAUT, association de consommateurs, informe et guide les usagers des transports collectifs sur leurs droits. La crise sanitaire et ses conséquences sur la mobilité, voire l'impossibilité de mobilité, a entraîné de nombreuses interrogations sur les droits des voyageurs et les recours possibles.

Anne-Sophie Trcera, juriste de la FNAUT, fait le point sur l'action du service juridique aussi bien au niveau de la défense individuelle des usagers qu'au niveau des instances officielles compétentes dans le domaine des transports.

Ce dossier est complété par un résumé de l'étude de la FNAUT sur l'évaluation des moyens de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports. Le droit à la mobilité des femmes, principales usagères des transports collectifs, doit être respecté et notre association s'attache à le défendre.

Sommaire

Dossier - Le traitement des litiges par le service juridique de la FNAUT	2
Covid-19 et droit des voyageurs	3
Evaluation des solutions mises en place contre les violences sexistes	4
Actualité - Trains de nuit : les résultats d'une enquête de la FNAUT	6
IPSOS : une enquête sur les déplacements quotidiens	7
Les gares SNCF : un réseau à 5 niveaux ?	8
Une initiative originale : Railcoop. Le livre noir de la SNCF.	9
Le coin du cycliste - La bicyclette grande reine du post-confinement	10
Regards sur l'Europe - Covid-19 : l'Italie rassure ses voyageurs	
Droits des voyageurs ferroviaires en Europe	11
Nouvelles des régions - Réouverture de la ligne Saint-Mariens - Blaye	12

Parmi les différentes missions qu'elle s'est fixée, la FNAUT apporte son aide aux voyageurs dans les litiges qu'ils peuvent rencontrer, quel que soit le mode de transport public utilisé: annulation de vol, perte de bagage, retard important de train, etc.

Nous informons les voyageurs d'une manière générale (notamment par des fiches disponibles sur notre site internet), par la réponse aux différentes sollicitations que nous recevons directement des voyageurs (mail, téléphone, courrier) ou par l'intermédiaire des FNAUT régionales ou des associations membres. Nous participons également à la réalisation des émissions « Consomag », diffusées sur France Télévision (3 émissions par an) et nous répondons régulièrement aux sollicitations des médias.

Un agrément « association de consommateurs »

La FNAUT bénéficie d'un agrément « association de défense des consommateurs » (encadré par le code de la consommation), lui permettant de représenter la voix des voyageurs auprès des Pouvoirs publics (DGCCRF, DGAC par exemple), d'instances officielles, des entreprises de transport, ou des médiateurs de la consommation. Cet agrément nous permet également de siéger au conseil national de la consommation, organe qui émet des avis sur des points précis du domaine de la consommation à destination du ministre en charge de ce secteur (par exemple, nous avons activement participé au groupe de travail sur le yield management et l'information du consommateur en 2019).

Outre la capacité de représentation des voyageurs qui nous est reconnue, nous pouvons également représenter l'intérêt général des consommateurs en justice mais aussi donner des conseils juridiques à nos adhérents. Plusieurs conditions doivent être réunies : les conseils doivent être donnés par un juriste (titulaire au minimum d'une licence en droit) qui est soumis au secret professionnel, le voyageur doit être un adhérent de l'association et notre fédération doit avoir une assurance responsabilité civile. Sans cela, nous ne pouvons que donner des renseignements généraux, dans le cadre de notre mission d'information des consommateurs sur leurs droits.

Gestion des dossiers de litiges

Si le dossier s'y prête et si le voyageur nous confie un mandat de représentation, après règlement de frais de dossier, nous pouvons prendre en charge un dossier de litige. Il s'agit d'assurer la résolution du litige en utilisant les différents moyens mis à notre disposition : courriers au service client ou au service juridique de l'entreprise concernée, et éventuellement saisine du médiateur compétent. Nous réalisons alors les différentes démarches au nom du voyageur concerné dont nous assurons la représentation juridique. Le service juridique assure le suivi auprès de l'entreprise ou du médiateur, effectue les relances et réponses nécessaires, et tient informé le voyageur des différentes étapes.

Depuis 2018, nous ne prenons plus en charge les dossiers liés à des procèsverbaux d'infraction: nous continuons d'informer les voyageurs de leurs droits et des procédures existantes pour les faire respecter, mais nous ne proposons plus d'effectuer ces démarches avec notre

appui. En effet, en application du règlement général de protection des données (RGPD: règlement 2016/679 du Parlement et Conseil européens du 27 avril 2016), contraventions dans les transports publics sont considérées comme des données particulièrement sensibles dont le traitement est soumis à des autorisations spécifiques délivrées par l'État.

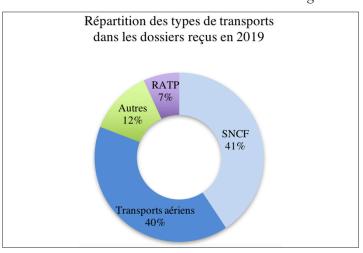
De plus, le recours à la médiation de la consommation concernant les demandes d'annulation de PV n'est pas encadré juridiquement et ne nous permet pas de garantir la sécurité juridique des dossiers que nous prendrions en charge.

Les litiges traîtés

Les litiges que nous recevons à la FNAUT sont assez variés, et relèvent du transport aérien, du transport ferroviaire, des transports urbains, et, dans une moindre mesure du transport par car, du transport maritime, des taxis et VTC, des vélos en libre-service, etc.

En 2019, nous avons reçu 1407 dossiers (mails, courriers, appels téléphoniques). Dans les dossiers reçus, nous avons été sollicités à peu près autant pour la SNCF (retards, grèves, conditions de transport, etc.) que pour le transport aérien (vol acheté seul ou avec d'autres prestations associées, c'est-àdire un voyage à forfait : retard ou annulation de vol, litiges bagage, application des conditions de vente, etc.)

Dans le cadre d'un dossier de litige, il faut en premier lieu étudier le cadre juridique applicable : les différents règlements européens, les conventions internationales, le droit national (notamment code des transports, code de la consommation et code du tourisme). Il faut également consulter les conditions générales



de vente applicables pour défendre les droits des voyageurs. Il existe des cas dans lesquels le droit n'est pas très protecteur des passagers (par exemple, en cas de grève dans le transport ferroviaire), mais nous pouvons trouver des solutions en nous appuyant sur les bonnes pratiques de compagnies, leurs mesures commerciales ou leurs conditions générales de vente, qui peuvent être mieux-disantes que le droit applicable.

Selon la règle générale, la FNAUT ne peut exercer d'action en justice individuelle au nom des voyageurs : nous cherchons des solutions à l'amiable avec les entreprises de transport ou de tourisme. Nous avons recours aux procédures précontentieuses (courriers aux services client ou services juridiques, puis relances et réponses) et également aux systèmes de médiation rendus obligatoire par la directive européenne n°2013/11/UE du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation (transposée en droit national par les articles L. 611-1 à L. 616-3 et R. 612-1 à R. 616-2 du code de la consommation).

Les consommateurs, qui sont alors nos adhérents, reçoivent systématiquement la copie des éléments envoyés au professionnel en cause, afin qu'ils puissent suivre précisément l'évolution de leurs dossiers, mais aussi disposer de tous les arguments juridiques s'ils décident de saisir la justice de leurs dossiers de litige si nos démarches n'aboutissent pas.

Parmi les dossiers pris en charge, la majorité concerne le transport aérien : l'enjeu financier est plus important que dans les autres transports, et le droit applicable plus complexe.

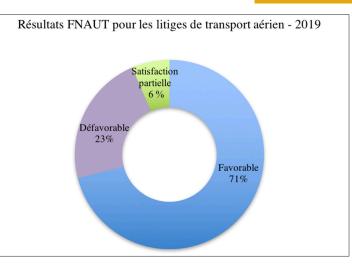
Dans ce domaine, en 2019, nous avons obtenu satisfaction de nos demandes dans 71 % des cas.

23 % des dossiers n'ont pas pu aboutir à une solution favorable pour le

voyageur : cela peut s'expliquer par le fait que certains dossiers présentent des difficultés particulières, notamment en termes de preuves des faits (particulièrement pour les litiges bagage), ou aussi par le fait que certains professionnels ne sont pas prêts à négocier pour aboutir à un résultat amiable. L'aide juridique fournie par la FNAUT aux voyageurs qui ont obtenu au moins partiellement satisfaction leur a permis de recouvrer en moyenne une somme de 770 euros par dossier.

Veille juridique

Outre l'information des voyageurs sur leurs droits, le traitement de dossiers et la représentation des consommateurs, le service juridique de la FNAUT exerce une veille juridique, indispensable au suivi de la législation applicable et ainsi au respect des droits des voyageurs. Nous répondons régulièrement à des évaluations des



règlements européens de protection des droits des voyageurs et intervenons pour influencer le droit national ou européen : participation aux travaux de transposition des textes européens pour faire valoir la voix des voyageurs, réponse aux consultations de la Commission ou du Parlement européens concernant les quatre règlements européens sur les droits de voyageurs (par avion, par train, par car et par bateau), prises de position (par exemple, nous nous sommes associés au Centre européen des consommateurs pour demander la mise en place d'un système de garantie pour les voyageurs victimes de la faillite d'une compagnie aérienne, car ils ne sont actuellement pas protégés). Nous maintenons également un dialogue constructif avec les différents médiateurs (SNCF, RATP et Médiateur Tourisme et Voyage) afin de toujours améliorer le respect des droits des voyageurs.

> Anne-Sophie Trcera, juriste de la FNAUT

Covid-19 et droits des voyageurs

Avec la crise liée à l'épidémie du covid-19, de nombreux voyageurs ont sollicité la FNAUT, en particulier concernant leurs droits en matière de remboursement de billets d'avion ou de voyages organisés. Si la SNCF a assoupli ses conditions de remboursement des billets, la situation a souvent été plus compliquée pour les clients de compagnies aériennes, confrontés à des refus de remboursement en euros, bien que le droit applicable l'impose : des compagnies ont imposé le versement par avoirs, ou elles ont parfois cessé de répondre aux voyageurs. Les agences de voyages ont quant à elles bénéficié de l'ordonnance n°2020-315 du 25 mars 2020 qui leur a permis de rembourser les voyages annulés sous forme d'avoirs remboursables au bout de 18 mois, alors même que la règlementation européenne prévoit des remboursements en euros sous 14 jours dans de telles situations.

En ces circonstances exceptionnelles, la FNAUT a publié sur son site internet une synthèse des réponses aux questions les plus fréquentes : que faire si vos billets d'avion sont annulés, si vous vous voyez proposer des avoirs plutôt que des remboursements en euros, ou encore si vous éprouvez des difficultés avec votre agence de voyage. Cette synthèse des droits a été mise en ligne dès le début du mois d'avril, et elle a été mise à jour en fonction des actualités juridiques. Les consommateurs concernés ont ainsi pu trouver des réponses à leurs interrogations et trouver les arguments pour effectuer leur réclamation.

Le principal conseil en matière de litige est de conserver toutes les preuves des contrats conclus avec les agences de voyages et les compagnies aériennes pour pouvoir faire valoir ses droits (les mails de confirmation, les billets, les justificatifs de paiement de toutes les sommes versées), et de faire ses réclamations par écrit, afin d'en avoir la preuve. La situation est très difficile pour les consommateurs, qui ont bien souvent du mal à obtenir des réponses respectant leurs droits, en raison de l'ampleur de la crise traversée par le secteur du tourisme et du transport aérien.



La FNAUT a déjà réalisé deux études* sur la question du harcèlement sexiste dans les transports : Harcèlement sexiste dans les transports publics (2016), Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échange multimodaux (2017).

L'objet de cette troisième étude est d'évaluer la mise en place récente de dispositions d'organisation des transports et de dispositifs juridiques relatifs à la lutte contre les violences sexistes dans les transports. Les différentes dispositions qui sont l'objet d'analyse dans cette étude ont été évaluées au cours du second et du troisième trimestre 2019.

Cette étude a été élaborée par Marc Debrincat, Christiane Dupart, Cécile Prella, Louise Shan et Anne-Sophie Trcera du service juridique de la FNAUT.

Evaluation des dispositifs d'organisation des transports

La FNAUT a diffusé en septembre 2019 un questionnaire réservé aux femmes, afin de recueillir l'avis des utilisatrices sur les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement et la connaissance et l'utilisation des dispositifs d'alerte et les arrêts à la demande. Nous avons recueilli 230 réponses. L'analyse des réponses fait ressortir les points suivants:

Le dispositif Alerte 3117

Ce dispositif est mal identifié dans le cadre de la lutte contre le harcèlement sexiste. Une meilleure information et un déploiement dans les transports urbains de province sont nécessaires. Il conviendrait de mutualiser les données et les moyens matériels affectés au dispositif et de mettre en place des systèmes d'alerte géolocalisés pour améliorer la prévention dans les zones concernées.

Connaissez-vous le dispositif Alerte 3117 (3117 par téléphone et 31177 par SMS ou via l'application mobile Alerte 3117)? 230 réponses Oui 71,3% 28,7%

Le dispositif d'arrêt à la demande

Au vu des réponses, la FNAUT considère qu'il devrait être disponible pour toutes et tous, sans conditions particulières, à partir de 20 h, y compris les week-ends et jours fériés.

Il doit être d'application simple : une demande au préalable auprès du chauffeur de s'arrêter entre deux arrêts (demande soumise à l'appréciation du conducteur) et une information claire sur les sites des transporteurs, dans les véhicules et aux arrêts.

Evaluation des dispositifs juridiques

Infraction d'outrage sexiste et extension du délit de harcèlement sexuel

La loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes a créé l'infraction d'outrage sexiste (article 621-1 du code pénal) et étendu le délit de harcèlement sexuel (article 222-33 du code pénal).

La FNAUT estime que les opérateurs, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient mieux informer sur les comportements réprimés et les pénalités prévues par la loi et mettre en place des campagnes de sensibilisation.

Obligation de formation des agents et bilan des actions de prévention

La loi du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique dans les transports collectifs de voyageurs (loi Savary) a introduit une disposition sur l'obligation de formation

Si vous êtes témoin d'un cas de harcèlement, quel est selon vous, le meilleur moyen de donner l'alerte? 230 réponses





des agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP.

Cette loi a prévu qu'un bilan des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste soit diffusé. L'article 117 de la LOM prévoit que la responsabilité de l'élaboration de ce bilan repose sur les exploitants des services de transport.

Pour la FNAUT, l'obligation d'élaborer un bilan annuel des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste devrait être respectée et étendue à tous les services de transports collectifs.

Les dispositifs participatifs

Le rapport d'application de la loi Savary relève que les marches participatives sont une des solutions à développer dans la lutte contre le harcèlement. La FNAUT a mis au point une trame de marche participative de pôle d'échange multimodal, gare, station ou point d'arrêt définissant pour chaque caractéristique les points à évaluer et les objectifs à atteindre.

Les dispositifs permettant la participation des usagers sont un des moyens de faire remonter les constats dégagés par les marches participatives.

Les commissions consultatives des services publics locaux

Elles devraient veiller au suivi de la mise en place des dispositifs d'arrêt à la demande et des préconisations issues des marches participatives et être attentives

aux besoins des usagères aussi bien concernant l'offre que les aménagements.

Comité de suivi des dessertes, de concertation pour la gestion des gares ferroviaires et comité des partenaires

La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire instaure les comités de suivi des dessertes et les comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires. La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 a institué les comités des partenaires. Les questions relatives au harcèlement sexiste devront être mises à l'ordre du jour de ces différentes instances et des propositions précises formulées pour améliorer la sécurité et le confort des voyageuses.

Les conclusions de la FNAUT

Des actions conjointes contre le harcèlement sexiste

Les conclusions de l'enquête montrent que, pour être vraiment efficaces, les actions doivent être élaborées et menées conjointement entre les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs.

La nécessité de la formation des personnels en est un exemple frappant. Les usagères victimes de harcèlement insistent sur le besoin d'écoute et de compréhension de la part des personnels, que ce soient les agents dans les gares et les trains ou les conducteurs de bus. Une formation spécifique doit donc figurer au cahier des charges des conventions signées entre opérateurs et autorités organisatrices.

De la même façon les campagnes d'information sur ce qu'est le harcèlement sexiste et les pénalités prévues par la loi ne peuvent être suivies d'effet que si elles sont « orchestrées » par les différentes parties. On peut ajouter que les différents dispositifs d'information et de signalement devraient être étendus aux nouvelles formes de mobilité, telles que les VTC ou le covoiturage.

Le rôle des usagères

Elles doivent être systématiquement consultées et leur expertise d'usage doit être prise en compte dans la mise en place des différents dispositifs.

Pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, il faut donc intégrer la perspective de genre. Le monde du transport est encore trop souvent masculin, les femmes représentent plus de la moitié des usagers et pourtant elles sont souvent absentes des organes de décision et de concertation.

Pour la FNAUT, association de défense des usagers des transports, le harcèlement sexiste constitue une entrave à la mobilité. C'est une atteinte au libre accès et à l'utilisation dans de bonnes conditions d'un bien qui doit être accessible aux usagères comme aux usagers.

On ne saurait trop souligner que la lutte contre le harcèlement sexiste ainsi que les préconisations pour améliorer les conditions de transport des femmes, sont susceptibles d'améliorer les conditions de transport de toutes et tous.

Christiane Dupart et Marc Debrincat

* Retrouvez ces études sur le site web de la FNAUT: https://www.fnaut.fr



Les trains de nuit ont quasiment disparu en France, mais cette évolution n'a rien d'inéluctable, comme le démontre le succès des trains de nuit exploités par les chemins de fer autrichiens (ÖBB) La FNAUT a donc lancé une enquête afin de mieux connaître les besoins des voyageurs : 3492 réponses ont été recueillies, elles donnent des indications qualitatives qui confirment les analyses et propositions antérieures de la FNAUT.

Les atouts du train de nuit

Le train de nuit reste un excellent complément de l'offre ferroviaire de jour (trains Intercités et TGV): arrivée matinale à destination, économie d'une nuit d'hôtel, arrivée en centreville, gain de temps lors de déplacements de courte durée (visites familiales, tourisme de week-end).

Il peut constituer une alternative à l'avion et aux autres modes de transport moins respectueux de l'environnement (voiture, covoiturage à longue distance, autocar). Il peut desservir des localités intermédiaires entre métropoles, contrairement à l'avion qui fait seulement du point à point.

Les principaux enseignements de l'enquête

Pour la plupart des questions, plusieurs réponses étaient possibles.

L'offre des trains de nuit doit être diversifiée, aucune offre de couchage n'étant nettement privilégiée ou écartée : couchettes (4 et 6 places par cabine); voitures-lits (1, 2 et 3 lits par cabine); sièges inclinables. Le train de nuit doit prendre en compte des clientèles variées : voyageurs modestes, familles, hommes d'affaires.

Les répondants demandent un départ tardif (après 21 h) et une arrivée matinale (entre 7 h et 8 h).

Ils attendent des possibilités variées de restauration : voiture-restaurant, voiture-bar, vente ambulante.

Le **confort** est un atout important du train de nuit : une bonne accessibilité, une garantie d'intimité et de sûreté des personnes et des bagages (des compartiments pour les femmes, de l'espace pour les bagages), des douches (voitures-lits), une propreté impeccable. Les services électroniques (wifi...) ne sont pas une priorité.

Le jumelage entre train de nuit et service auto-train est demandé par de nombreux répondants (52 %) qui craignent de conduire sur de longues distances mais veulent disposer de leur voiture ou moto à destination.

La **tarification** doit rester modérée : au plus 30 € pour un siège inclinable; au plus 60 € pour une couchette ; au plus 100 € pour une voiture-lit de 2 à 3 places ; au plus 150 € pour une voiture-lit single.

Conclusion

Le train de nuit n'a pas été « ringardisé » par le TGV, la demande du public reste forte : le train de nuit est pratique (selon 84 % des répondants); l'avion contribue trop au réchauffement climatique (51 %); le train de nuit évite de prendre la route sur de longues distances (35 %).

Jean Sivardière et Marc Debrincat

Retrouvez le détail des résultats de l'enquête sur le site web de la FNAUT : https://www.fnaut.fr

On appelait cela jadis « commodités »

C'est un détail anodin parmi les innombrables dysfonctionnements SNCF, laquelle dans ses publicités vantant ses trains n'aborde jamais le problème : les toilettes. Au cours de l'été 2019, aussi bien en TGV qu'en Intercités ou TER, j'ai constaté plusieurs fois dans des trains bondés avec nombreux enfants, familles et seniors la mise hors service de ces toilettes : porte condamnée, scotch empêchant l'accès, papier hygiénique manquant, eau absente. Le signalement aux contrôleurs n'apporte aucune amélioration, même pas une excuse, tout au plus un sourire gêné. Sous-entendu : « vous n'imaginez tout de même pas que je me trimballe avec un rouleau de papier dans ma poche...»

Le voyage en voiture permet au moins un arrêt dans les aires d'autoroute ou bien de trouver discrètement un bosquet sur les départementales. Ici vous êtes convoyés en cas de « hors service » jusqu'à destination sans aucun secours hygiénique. Parions que des usagers occasionnels du train reviendront vite à la voiture après une telle expérience.

Au moment d'aborder la concurrence, notre compagnie nationale serait bien inspirée d'améliorer ses prestations toilettes car des opérateurs privés feront, quant à eux, les efforts nécessaires. Le confort du matériel neuf, la vitesse, le wifi ne sont pas tout. Le voyage est un ensemble de services et il serait bon de n'en négliger aucun.

Jean-François Troin



Une enquête sur « les mobilités du quotidien » a été réalisée par IPSOS, Régions de France et Transdev en juillet 2019. Les chiffres cités, qui diffèrent de ceux de l'INSEE, sont des estimations individuelles décrivant le ressenti des usagers. Cette enquête d'opinion confirme la nécessité d'une amélioration des transports collectifs.

Le mode de déplacement

Parmi les Français, 87 % disent utiliser régulièrement la voiture, 12 % la bicyclette (16 % chez les moins de 35 ans, 8 % chez les plus de 65 ans), 31 % un transport public, 5 % le covoiturage, 5 % un deux-roues motorisé, 3% un transport à la demande, 2 % l'autopartage. Des pourcentages qui diffèrent sensiblement de ceux de l'INSEE.

La durée des trajets

En moyenne un habitant estime mettre 35 min pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude, 19 min pour aller faire de gros achats alimentaires, 17 min pour se rendre sur un lieu de loisirs ou chez un médecin, 13 min pour aller à la poste et 10 min à la pharmacie.

38 % des Français disent mettre moins de 15 min pour aller travailler ou étudier, 31 % entre 16 et 30 min, 22 % entre 31 et 60 min, 9 % plus d'1h. Ces temps estimés ne sont que légèrement supérieurs à la moyenne dans les zones rurales.

Le degré de satisfaction de la durée des trajets quotidiens

75 % des Français, surtout des piétons, cyclistes et seniors (80 %), se disent satisfaits de la durée de leurs trajets. De manière surprenante, ce degré de satisfaction dépend peu de la zone habitée (79 % en ville, 77 % en rural), il dépend davantage de la région habitée (83 % en Bretagne, 76 % en PACA, 63 % en Ile-de-France).

Les mécontents sont les usagers réguliers des transports publics (mécontents 29 %), les cadres (33 %), et ceux qui mettent entre 30 et 60 min pour aller travailler ou étudier (45 %) ou plus d'1h (54 %). Les causes du mécontentement ne sont pas citées.

Le budget consacré aux déplacements quotidiens

Contrairement à la durée des trajets, le coût de la mobilité suscite une forte insatisfaction (mécontents 39 %), notamment chez les 35-64 ans (43 %), les ménages modestes (43 %), les familles nombreuses (45 %) et les automobilistes réguliers (46 %).

Les satisfaits sont les piétons, les cyclistes, les seniors et les usagers réguliers du transport public.

La dépense mensuelle estimée d'un Français est, selon l'enquête, de 204 € (elle est sous-estimée d'un facteur 2, la dépense principale, l'achat de la voiture, étant négligée...).

Elle dépend du lieu d'habitat : 179 € en centre-ville, 199 € en petite couronne, 223 € en zone périurbaine et 215 € en zone rurale.

Elle dépend encore plus fortement du mode de transport privilégié : 223 € pour un automobiliste régulier, 163 € pour un usager régulier du transport public, 136 € pour un piéton ou cycliste régulier (tout habitant reste motorisé, ses dépenses automobiles sont élevées). Enfin elle varie avec le revenu du ménage : de 233 € si ce revenu mensuel est supérieur à 3 000 € à 150 € s'îl est inférieur à 1 250 €.

Certains résultats de l'enquête confirment les thèses de la FNAUT

La préférence du public pour les systèmes ferroviaires est nette.

- 81 % des Français se déplaçant surtout en voiture disent qu'ils pourraient utiliser plus souvent le train si une gare se situait à une distance raisonnable de leur domicile;
- 75 % un arrêt de tramway ou une station de métro;

- 65 % une station d'autopartage;
- 55 % un arrêt de bus ou de car;
- 49 % une aire de covoiturage.

Les systèmes ferroviaires attirent le plus loin du domicile.

Le temps d'accès souhaité aux différents modes doit être au plus de :

- train 16 min;
- tramway ou métro 14 min;
- bus ou car 8 min.

Les progrès des transports publics semblent les plus susceptibles de séduire les automobilistes :

- un tarif moins élevé que le coût habituel (marginal) de la voiture séduirait 73 % des automobilistes des centres, 70 % des habitants des petites couronnes, 66 % des périurbains et 64 % des ruraux;
 - une fréquence plus élevée 67 %;
 - un billet unique 66 %;
- une meilleure ponctualité 64 %;
- la modernisation des transports publics proches du domicile 63 %;
- une information numérique sur les bus et cars (itinéraires, heures du prochain passage...) 56 %;
- des voies réservées aux bus, cars et covoiturage sur les routes et autoroutes 50 %;
- une offre de covoiturage ou autopartage près du domicile 45 %;
- des bornes de recharge pour les voitures électriques 44 %;
- une offre de covoiturage organisé près du domicile 41 % ;
 - une offre d'autopartage 39 %.

Enfin l'opinion semble très largement favorable (à 75 % dans toutes les régions) à l'ouverture du transport ferroviaire régional à la concurrence.

La dépense mensuelle moyenne est élevée, surtout pour l'automobiliste exclusif ayant de faibles revenus. Par contre les usagers réguliers du transport public semblent satisfaits de la tarification : la gratuité pour tous est inutile, une tarification solidaire suffisant à garantir le droit au transport.

Jean Sivardière

On oppose souvent les dessertes voyageurs TGV à celles du réseau classique (TER et Intercités de jour et de nuit) en parlant d'un réseau ferroviaire à deux vitesses. Si on envisage la perception des gares SNCF par l'usager, on pourrait évoquer un réseau plus complexe à cinq niveaux.

1. Les gares métropolitaines



Les gares métropolitaines ont connu (ou connaissent) de gros aménagements à but commercial, et deviennent des vitrines urbaines pour des flux massifs de passagers. Pour reprendre une expression de Ville, Rail et Transports (nº 627), ce sont des « machines à cash ».

Telles sont les gares parisiennes ou celles de Bordeaux, Rennes... D'autres suivront bientôt.

2. Les gares spécifiques TGV



Situées hors la ville, elles privilégient les accès routiers et les parkings de grande dimension. Elles offrent des services minimaux où le piano remplace le guichet et ont raté leur vocation de pôles d'activités. Elles ressembleraient plutôt à des stationsservice d'autoroute où l'on passe un minimum de temps.

Nous les avions nommées « exurbanisées » (FNAUT Infos 149, 167). On pourrait les qualifier de gares-aéroports, mais ce serait leur faire beaucoup d'honneur. Lorraine TGV, Haute Picardie, Vendôme-Villiers en sont des exemples caricaturaux.

3. Les gares de banlieue



Essentiellement en région parisienne, ces gares ont un rôle fort dans le fonctionnement écologique du territoire dense mais sont souvent étriquées au vu des flux qui y passent, avec des espaces d'attente loin d'être à la hauteur. Des gares-courants d'air? Les exemples abondent sur le réseau francilien.

4. Les gares des villes moyennes ou intermédiaires



Elles possèdent souvent un important bâtiment voyageurs (BV) aux qualités architecturales reconnues.

Elles ont été partiellement remaniées intérieurement mais manquent d'équipements de circulation interne (ascenseurs, escalators, passages souterrains larges), leurs buffets ont disparu et un minimum de guichets y est ouvert.

On pourrait pratiquement les qualifier de gares-monuments historiques pour rester dans l'esprit de leurs concepteurs : La Rochelle, Metz, Tours...

5. Les gares rurales

Enfin, les gares rurales sont dépourvues de services, elles abritent de temps à autre des services non ferroviaires, ce sont de simples haltes où le BV est parfois muré, sans agent présent, certaines sont destinées à la vente ou à la démolition.

Beaucoup d'entre elles sont fermées définitivement, sans arrêt des circulations, et ont souvent été dépecées de leurs voies de croisement qui pourraient s'avérer fort utiles aujourd'hui. Appelons-les gares fantômes. Impossible de citer des noms : elles sont légion.

Cet essai de typologie des gares souligne l'incohérence des politiques ferroviaires, le manque d'unicité, la sectorisation des décisions, des tendances contradictoires allant de la valorisation à l'abandon.

On promeut la gare urbaine devenue aérogare internationale et mondialisée, on délaisse la halte de campagne, relique historique dans un monde rural oublié.

Cette extrême hiérarchisation participe au « démaillage » du réseau (FNAUT Infos 276). Le matériel ferroviaire a été fortement renouvelé, mais les gares qu'il dessert ont des équipements totalement hétérogènes, sinon inexistants.

Rechercher une unicité, une homogénéité des gares consisterait a minima à remettre de l'humain à tous les niveaux, à accueillir des équipements-relais (parkings vélos sécurisés, voiturettes électriques collectives à certaines heures), à installer des bancs, des abris, une signalétique unifiée et efficace.

Parfois, il suffirait d'implanter un peu de bitume ou un lampadaire supplémentaire pour redonner aux voyageurs un sentiment de sécurité. De petites dépenses qui n'ont rien à voir avec les millions d'euros dépensés dans les gares métropolitaines.

Rêve ou utopie? Rien de tout cela ne semble entrer dans les préoccupations de la SNCF ou de l'Etat.

Jean-François Troin

Une initiative originale: Railcoop

Railcoop est une société ferroviaire privée, créée en 2019 sous le statut de coopérative d'intérêt collectif. Elle se propose de faire circuler des trains de jour et de nuit librement organisés (sans subventions publiques) sur le réseau français dès 2022, complémentaires - donc non concurrents des trains de service public.

L'objectif n'est pas la vitesse mais une desserte des villes moyennes, avec des horaires identiques d'un jour à l'autre, un maximum de correspondances et un tarif voisin de celui du covoiturage.

Deux trains de jour et un de nuit sont ainsi envisagés sur Lyon-Bordeaux (un itinéraire transversal de 639 km abandonné par la SNCF en 2014), en 6h47 de jour par Limoges (ou Aurillac en cas de travaux). La liaison TGV par Paris resterait plus rapide, bien que la correspondance entre gares parisiennes soit difficile. Actuellement, la liaison Bordeaux-Montluçon (60 000 habitants) s'effectue avec une correspondance obligatoire à Limoges (208 000), la liaison directe ayant été supprimée récemment. Le billet coûterait 38 €. Le trafic potentiel serait de 690 000 voyageurs/an, 85 % venant de la route (dont les cars Macron), 6% de l'avion (trajet de bout en bout en moins d'une h) et 9 % des autres trains (dont les TGV passant par Paris). 100 000 voyageurs environ utilisent chaque année les cars Macron sur l'axe Lyon-Bordeaux, la plupart de nuit, et pourraient être attirés par un train de nuit.

Railcoop envisage de louer 6 rames Regiolis fabriquées par Alstom et louées par une entreprise de location étrangère.

D'autres liaisons sont étudiées : Lyon-Thionville par Nancy et Metz, et Rennes-Toulouse par Poitiers et Limoges.

Railcoop cherche à impliquer des citoyens, des cheminots, des entreprises et des collectivités afin de développer une offre ferroviaire adaptée aux besoins des territoires. De nombreux facteurs favorables se présentent :

- l'ouverture totale du transport ferroviaire à la concurrence à partir de décembre 2020;
- la sensibilité du public au réchauffement climatique (61 % des Français sont prêts à prendre le train plutôt que l'avion;
- le rail nécessite 12 fois moins d'énergie que la route pour déplacer une personne ou une tonne de fret);
- la mobilité est en forte croissance (une hausse de 34 % du trafic routier est prévue d'ici à 2050).

Plutôt que de créer de nouvelles infrastructures, pourquoi ne pas tirer parti du réseau ferré existant non utilisé au maximum de sa capacité ? 90 % des Français résident à moins de 10 km d'une gare, 30 % des gares existantes ne sont pas desservies, le réseau actuel dessert en priorité les grandes villes et les axes Paris-province. Railcoop cherche à inventer de nouvelles

offres commerciales (restauration par des traiteurs locaux, transport des bagages et vélos) et à se diversifier dans le fret.

Railcoop compte 2 340 sociétaires. Chacun peut souscrire une part sociale au prix de 100 €. Railcoop doit réunir 1,5 M€ d'ici la fin 2020 pour obtenir sa licence et a 700 000 € en caisse.

Site web: https://www.railcoop.fr

Jean Sivardière et Gilles Laurent

Le livre noir de la SNCF

Toulouse: l'aumône à l'amende

100 € d'amende pour avoir donné 70 centimes à une personne qui mendiait en gare de Toulouse-Matabiau, c'est ce qui est arrivé à un passant dans la gare un jour de novembre 2019. Explication de la police ferroviaire : « la mendicité est interdite dans les lieux publics ». Précision apportée par la SNCF à France 3 : « Si contravention a été dressée, c'est qu'il y avait une bonne raison de le faire. De toute façon, en cas de contestation, ce sera parole contre parole ».

L'affiche fiche le camp

Il fut un temps, qui s'éloigne inexorablement, où dans chaque gare se trouvaient deux tableaux récapitulant tous les trains du matin au soir, tous les jours de la semaine, pour la durée du service ferroviaire en cours, sur fond jaune pour les départs, sur fond blanc pour les arrivées. Ces tableaux existent toujours dans la plupart des pays d'Europe et certains indiquent même les quais d'arrivée et de départ: Allemagne, Belgique, Pays Bas, Suède, Norvège, Italie... C'est très pratique. Dans certaines régions de France, à l'instar des Hauts de France, ces tableaux ont disparu, et il n'existe plus, non plus, de fiches horaires. Désormais, pour s'informer des départs ou des arrivées, une simple affiche en gare renvoie le public au site SNCF pour y télécharger soi-même les informations à condition d'avoir Internet.





C'est visible dans tous les milieux : urbain, périurbain et rural : +30 % de passages de vélos sont enregistrés par rapport à la même période en 2019. Du jamais vu.

Cette fréquentation post-confinement progresse quel que soit l'environnement : +34 % en milieu urbain, +20 % en périurbain et + 19 % en rural. + 65 % pour la ville de Paris, +26 % pour la métropole européenne de Lille, +25 % pour la métropole

La pratique touristique est également à la hausse à l'image de la fréquentation cyclable sur les EuroVelo en France: +5 % du 1er janvier au 13 septembre par rapport à la même période en 2019, soit +24 % hors période de confinement.

Un mouvement mondial

Cette fois on y est, le vélo « vélorutionne » la conception de la mobilité dans un mouvement mondial: la Grande Bretagne a annoncé un grand plan national vélo de 2 milliards de livres « pour lutter contre la pollution et contre l'obésité », New York prévoit un budget vélo de 1,7 milliard de dollars sur 10 ans. « Il s'agit d'une feuille de route pour briser la culture de l'automobile d'une manière réfléchie et complète ».

Une innovation : les vélos-cargos

Le vélo envahit aussi des domaines où on ne le soupçonnait pas : Les vélos-cargos courants dans les pays du nord sont plus nombreux, adoptés par les familles pour faire les courses ou transporter les enfants (ravis!). Ils sont aussi adoptés par plus de 200 artisans ou PME regroupés dans l'Association « Boîtes à Vélo », qui appuient leur logistique sur les vélos-cargos : paysagistes, menuisiers, livreurs, plombier, restaurateurs, micro-brasseries... et aussi bien sûr des réparateurs de vélo... à vélo!

Complémentarité vélos et bus

Certaines villes ont la forte volonté de maintenir les pistes temporaires créées au printemps, notamment Paris. Nombre d'entre elles en ont profité pour peindre en jaune des couloirs bus + vélos, car il ne faut pas oublier le transport public ni gommer la nécessité de disposer d'un réseau de transports collectifs efficace, en particulier pour les plus jeunes et les plus âgés.

Malheureusement le retour massif de la voiture et de ses lobbys pousse d'autres villes à renoncer, même si la demande cycliste est forte: Annecy, Nice, Amiens, etc... Le mouvement est néanmoins enclenché, le vélo est une des clés pour se déplacer autrement, garder la forme, et réduire la pollution.

Gilles Laurent

Covid-19: l'Italie rassure ses voyageurs

Pour qui voyage par le train en Italie, la différence par rapport à la France quant aux mesures de protection sanitaire saute aux yeux. A l'évidence, tout est fait pour rassurer les voyageurs... et les touristes.

Dans les gares, le balisage des cheminements dans les halls, salles des pas perdus et espaces commerciaux est matérialisé: marquage au sol et barrières veillent à ce que les personnes qui arrivent et celles qui sortent ne se croisent pas et certaines issues sont condamnées pour éviter les conflits. La police ferroviaire est présente et visible. Avant de monter dans les trains de grandes lignes, prise de température en tête de quai pour les gares en cul-de-sac, ou dans les passages d'accès aux quais dans les autres. A la grande gare de Roma Termini, des caméras thermiques scannent les voyageurs à l'entrée et à la sortie des quais, avec présence de la police et de l'armée.

Dans les trains, les précautions prises sont impressionnantes. Pour les passagers qui arrivent de France par le TGV Paris-Milan, il faut remplir au préalable une attestation sur l'honneur que l'on est indemne de tout symptôme, collectée à la frontière par les services italiens, avec prise de température (En revanche, lors du retour en France en sens inverse, aucun contrôle sanitaire...)

Monter dans un train italien confirme ces premières impressions : distributeur de gel hydroalcoolique sur les plateformes d'extrémité des voitures grandes lignes et dans tous les trains, y compris régionaux et suburbains, portes distinctes et dûment signalées pour la montée et la descente. A bord des trains, l'information visuelle et sonore appelle à intervalles réquliers au respect des mesures de distanciation et des gestes-barrière – à commencer par la condamnation d'un siège sur deux – scrupuleusement vérifié à intervalles réguliers par le personnel de bord. La charge des trains est suivie en permanence pour les trains à réservation et les places attribuées peuvent changer jusqu'avant le départ avec information du voyageur par courriel. A l'évidence, le modèle économique ferroviaire souffre beaucoup de la restriction de places assises et des pertes de recettes commerciales qui en découlent. Ainsi, dans une voiture de TGV Italo Turin-Rome en classe « Smart » (équivalent à la seconde classe TGV – en mieux) disposant de 56 places assises, 20 à 25 places sur les 28 utilisables étaient occupées.

Ces précautions extrêmement visibles poursuivent un double but : prophylactique bien sûr, mais elles sont aussi destinées à rassurer les usagers des transports, dont les touristes, ressource essentielle pour l'économie italienne. La même approche prévaut donc pour les métros – aux moins pour ceux de Turin et Rome utilisés lors de ce voyage: bouches d'entrée et de sortie distinctes, ce qui oblige, à Rome surtout, à des détours pour trouver le bon escalier ; les corridors d'accès et de correspondances, les mezzanines, sont balisés pour éviter que les flux se télescopent. Et là encore, un siège sur deux est condamné dans les rames.

Michel Quidort

D'après les notes prises lors d'un voyage effectué à Turin et Rome en septembre 2020.

L'évolution du droit européen semble privilégier les intérêts des compagnies à ceux des voyageurs.

Depuis 2018, la révision du règlement européen de 2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires est à l'ordre du jour des instances communautaires. Elle vise à améliorer les garanties dont bénéficient les usagers en cas de dysfonctionnements des services ferroviaires : remboursement, dédommagement ou prise en charge selon les cas. Pour la FNAUT et la Fédération européenne des voyageurs (FEV), le dernier accord, provisoire, intervenu entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil des ministres le 1er octobre dernier est à cet égard inquiétant, comme le montrent les dernières dispositions adoptées.

Ainsi, les services conventionnés comme les TER, TET et Transilien en France resteraient exclus du règlement, ce qui revient à ignorer 90 % des voyageurs européens de ses dispositions. Ceci est incompréhensible : pourquoi priver les usagers, très souvent réguliers, des trains de banlieue ou des lignes régionales d'une protection qu'ils méritent autant que les autres voyageurs ? L'exemple de la Grande Bretagne montre que ce n'est pas chose impossible, puisque l'application « Delay-Repay » adoptée par l'ensemble des opérateurs de grandes lignes et de banlieue prévoit le dédommagement automatique des passagers pour tout retard supérieur à 15 minutes.

Ce n'est pas tout : le texte adopté autoriserait les Etats à exclure du règlement pour une durée de cinq ans (à compter de la publication du texte au JO européen) les services ferroviaires intérieurs. Autrement dit, on réduirait encore un peu plus, et même un peu beaucoup, son champ d'application et du même coup le nombre de personnes protégées en cas de retards ou d'autres imprévus au cours de leur voyage...

Autre sujet de préoccupation : «les billets intégrés », qui montre bien le poids dominant des entreprises ferroviaires dans le débat. Pour un voyage international, il est à peu près constant que le voyageur utilise au moins deux compagnies différentes. L'idée soutenue par la FNAUT et à Bruxelles par la FEV et les associations de consommateurs est qu'en cas de dysfonctionnement, par exemple un retard qui fait manquer une correspondance, le voyageur soit redirigé ou dédommagé selon son souhait ou les circonstances, quel que soit le nombre de compagnies impliquées dans son déplacement. C'était sans compter sur la pression des Etats membres désireux de protéger leurs opérateurs. Donc, selon le nouveau texte, les droits protégeant le voyageur ne s'appliqueraient que si c'est la même compagnie qui assure l'ensemble du déplacement, ou si c'est une entreprise détenue par l'une des compagnies impliquées, ou si c'en est une filiale détenue à 100 %. En clair, pour un voyage Lyon-Bruxelles avec SNCF puis Thalys (détenu à 60 % par la SNCF), si le retard du TGV empêche la correspondance à Paris, au voyageur de se débrouiller par ses propres moyens pour poursuivre son déplacement...

L'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence, déjà bien entamée, voit l'arrivée de nouveaux entrants, qu'il serait bien sûr souhaitable d'inclure dans le système des billets intégrés, que ce soit pour un trajet national ou international. Cela ne semble pas être le cas avec le nouveau texte. Curieuse attitude des instances communautaires qui, d'un côté, prônent la concurrence pour améliorer la qualité de service du train, mais qui d'un autre, vont compliquer la vie des utilisateurs, qui n'ont vraiment pas besoin de cela lorsque leur voyage tourne mal! Ce serait donc au bon vouloir des compagnies et de leurs éventuels accords commerciaux bilatéraux que l'on pourrait voir les voyageurs bénéficier, le cas échéant, des dispositions du règlement.

Pour couronner le tout, les compagnies devraient disposer de l'excuse de la force majeure pour échapper à leurs obligations envers les passagers en cas de « conditions météorologiques sévères »,

de « catastrophe naturelle majeure »... ou de « crise sanitaire ». On sait ce qui dès lors attendrait le voyageur laissé à luimême et désireux d'être dédommagé : à l'instar de ce qui se passe en transport aérien, des procédures judiciaires longues et coûteuses et une insécurité juridique pas vraiment propice à promouvoir l'image d'un chemin de fer fiable et sécurisant dans lequel on peut avoir confiance.

Selon le souhait de la Commission de Bruxelles, 2021 devrait être « l'Année Européenne du Rail ». De son côté, le « Pacte Vert » prévoit une Europe neutre en carbone d'ici 30 ans. Tout le monde s'accorde à reconnaitre au chemin de fer qu'il est puissant, efficace et respectueux de l'environnement, et qu'il doit pouvoir attirer de nouveaux clients qui pour le moment privilégient l'avion ou la voiture. L'ambitieux transfert modal espéré risque de rester lettre morte si les utilisateurs du train ne bénéficient pas de droits clairs, robustes et pérennes. Peut-être la procédure législative qui reste ouverte reconnaitra-t-elle finalement cette évidence... En tous cas, espérons-le.

Michel Quidort, président de la FEV

Brèves

Train de nuit transeuropéen

L'opérateur privé tchèque RegioJet ouvre un service de nuit entre Prague et la Pologne en décembre prochain. Le train au départ de Prague à 22h10 rejoindra, via Cracovie, la ville de Przemysl, dans les Basses-Carpates.

Petites lignes en Allemagne

L'initiative locale permet de rouvrir des lignes aux voyageurs.

Un exemple: Une ligne de Westphalie dans les confins de Duisburg a été réouverte sur 12 km. Anciennement dédiée au fret et à la desserte minière, elle dessert dorénavant le parc paysage régional créé sur le site des mines fermées en 2012.

Réouverture de la ligne Saint-Mariens - Blaye Un combat associatif de longue haleine

Raccordée en 1873 à la ligne Bordeaux - Nantes, les 24,5 km de voie unique permettaient la desserte du port de Blaye, sous-préfecture du département de la Gironde. La ligne est fermée aux voyageurs en 1938 et au fret en 2004, suite à l'explosion de silos de céréales en 1997. Malgré le mangue de soutien des élus de l'époque, la création du Collectif Blaye Bordeaux Rail (association membre de la FNAUT) a permis de relancer l'idée de la réouverture au fret et aux voyageurs.

L'état des lieux

Les défis sociaux, économiques, écologiques et d'aménagement du territoire rappellent à la Région Nouvelle Aquitaine l'importance d'une desserte durable de cette partie du territoire régional. Le mouvement des gilets jaunes, important dans le Blayais, a montré les difficultés de transport des salariés vers la Métropole Bordelaise, avec des coûts et des temps de trajets toujours augmentés.

A l'horizon 2030, la métropole bordelaise attend plus de 300 000 habitants et plus de 150 000 emplois potentiels. Le territoire de la Haute Gironde représente un peu plus de 65 000 habitants. Son attractivité démographique est supérieure à la moyenne départementale. 15 000 véhicules par jour (chiffres 2017) se déplacent vers Bordeaux sur la départementale D137, seule route « importante ».

Le classement UNESCO de la citadelle de Blaye et du verrou de l'Estuaire amène toujours plus de touristes en voitures ou en bus (65 500 visiteurs en 2016).

Un avenir possible

Le coût de la réouverture (renouvellement de la voie, passage à niveau et signalisation simplifiée) se monterait pour les 24,5 km à 30 millions environ. Une nouvelle étude diligentée par le Conseil Régional est en cours de réalisation.

La démarche du RER/TER Métropolitain engagée par le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités envisage une électrification classique de la ligne Bordeaux - Nantes, d'Ambarès jusqu'à la gare de Saint-Yzan-de-Soudiac - Saint-Mariens, point de raccordement au réseau ferré de la ligne à réouvrir. Afin d'acheminer les voyageurs jusqu'à Blaye se pose donc le problème de l'électrification. Une solution pourrait être la mise à niveau classique des rames bimodes diesel-électrique existantes.

A l'avenir, supprimer la motorisation diesel, en passant à une solution bimode batterie-électrique est déjà en étude avancée, entre autres chez Bombardier. L'aller-retour en mode batterie avec une recharge à mi parcours sécuriserait cette solution plus économique qu'une électrification classique.

Le défi à relever au 21e siècle face au réchauffement climatique et les avancées de la technique permettent des évolutions favorables et l'avancement des projets. L'intégration de financements pour les mobilités du quotidien

Décès de Bruny Payet

L'association de l'ile de la Réunion GC ATR-FNAUT vient de perdre son président fondateur à l'âge de 98 ans.

Depuis les années 60, Bruny Payet a toujours défendu son île natale contre les différents projets défigurant un cadre de vie exceptionnel.

Son principal combat était contre la Nouvelle Route du Littoral. Bruny Payet a toujours milité pour des solutions sociales, démocratiques et respectueuses d'un fragile environnement insulaire.

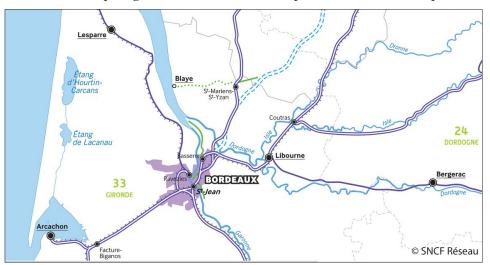
En ce moment douloureux, la FNAUT adresse ses plus sincères condoléances à l'association et à François Payet, son fils, souvent présent à Paris pour l'assemblée générale.

dans le plan de relance ferroviaire, même si c'est encore à confirmer, est aussi un encouragement à poursuivre les actions pour la réouverture de lignes.

Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail a multiplié les initiatives locales (distribution de flyers, manifestations à la mairie de Blaye, réunions avec les élus), il a été soutenu par la FNAUT Nouvelle Aquitaine qui a relayé le projet au niveau régional.

Le combat associatif est un combat de longue haleine, la réouverture de la ligne Cannes-Grasse en est un exemple. L'utopie d'hier peut devenir la réalité d'aujourd'hui.

> **FNAUT Nouvelle-Aquitaine** et Collectif Blaye-Bordeaux-Rail



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°286 - 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