

Agir et décider pour une mobilité durable

La loi NOTRe du 7 Août 2015 a étendu et clarifié les compétences des Régions : « le Conseil Régional a compétence pour promouvoir le développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique de la région, le soutien à l'aménagement de la ville, l'aménagement géographique et numérique, l'égalité de ses territoires ».

Autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine, la Région élabore le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

Après 5 ans, la période de rodage s'achève. Les élus comme leurs électeurs ont pris la pleine conscience de l'importance de la politique régionale de mobilité pour tous et en font une priorité.

Les mots : « aménagement, développement durable, numérique, intermodalité, complémentarité, égalité » éclairent l'étendue de la responsabilité des élus.

Les nouveaux élus auront à assumer les décisions, ou non-décisions, de leurs prédécesseurs. Ils auront à décider des mesures indispensables pour répondre aux défis du changement climatique, pour engager la nécessaire réduction de la dépendance automobile et de la consommation d'énergies fossiles, pour réduire l'inégalité territoriale et la fracture numérique.

Courage et persévérance seront indispensables, tout comme la confiance et la participation des usagers de la mobilité.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Elections régionales et mobilité



Les élections régionales sont reportées en juin mais la réflexion sur les politiques de mobilité à mener et les stratégies à développer sont à l'ordre du jour. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et la loi pour un nouveau pacte ferroviaire ont introduit des changements dans les attributions des exécutifs régionaux. Les régions deviennent sur leur territoire les vrais pilotes de toutes les mobilités : transport ferroviaire certes, mais aussi autocars interurbains, modes doux, intermodalité et doivent mettre en place des instances de concertation associant les usagers.

Sommaire

Dossier - Loi LOM et conseil régional : quels changements ?	2
Régions : quelle représentation des usagers ?	3
Départements : quelle mobilité ?	4
Comment mettre les liaisons interrégionales au programme des élections régionales ?	5
Mobilité en régions : bilan des FNAUT Pays de la Loire et Auvergne-Rhône-Alpes	6
Concurrence ferroviaire : où en est-on ?	7
Elections régionales : pensez à voter train et vélo !	8
Regards sur l'Europe - Financement des chemins de fer régionaux en Allemagne : on croit rêver...	9
Actualité - Des trains de nuit sur les LGV ?	10
Nouvelles des régions - Nouvelle-Aquitaine, Alsace, Auvergne	11
Actualités	12

Loi LOM et conseil régional : quels changements ?

Les attributions des exécutifs régionaux ont été redessinées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Rappel : l'ensemble du territoire devra être couvert par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout. L'exercice effectif de la compétence mobilité sera organisé à la bonne échelle selon le principe de subsidiarité.

Concrètement, la loi laissera le choix aux communes, via leur intercommunalité, de s'emparer de cette compétence. A défaut les régions seront compétentes sur les territoires des communautés de communes qui n'auront pas choisi de la prendre au 1^{er} janvier 2021. Les régions deviendront alors l'AOM par subsidiarité. La compétence mobilité pourra « revenir » à la communauté de communes si son périmètre était amené à évoluer.

Domaines principaux de compétences

La compétence d'AOM permettra ainsi d'intervenir dans 6 domaines principaux, pour développer une offre adaptée aux territoires : transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, ainsi que la mobilité solidaire.

Les plans de mobilité

Les actuels plans de déplacement urbain (PDU) seront remplacés par les plans de mobilité : plus larges, ils prendront en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.

Un comité des partenaires

Chaque autorité organisatrice régionale ou urbaine devra créer un comité de partenaires structuré autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers

ou des habitants et l'autorité organisatrice. Il sera un lieu de concertation sur l'évolution des offres de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.

La région, chef de file de la mobilité

Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.

Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la région, permettra d'assurer la coordination de tous les acteurs à l'échelle de chaque bassin de mobilité, en associant en particulier les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux.

Pour une mobilité solidaire

Les autorités organisatrices pourront agir dans le domaine de la mobilité solidaire en faveur des personnes vulnérables, sur le plan économique ou social : mise en place d'aides financières individuelles, de conseil ou d'accompagnement individualisé, services spécifiques, etc. La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée, à travers une série de mesures concrètes : tarification, stationnement, information, assistance.

Pour cela, la région, les départements, les autorités organisatrices et acteurs de la solidarité et de l'emploi élaboreront et mettront en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité.

Un portail unique par région

Un portail unique devra être proposé aux usagers de la région, rassemblant l'ensemble de l'information multimodale

sur les offres de mobilité. Ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter le trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports « porte-à-porte ».

La gestion de l'infrastructure

La gestion du réseau ferré de certaines lignes à vocation régionale pourra être confiée aux régions qui en font la demande, afin de simplifier la gestion et accélérer la modernisation de ces infrastructures.

Christiane Dupart ■

Le point de vue de la FNAUT

La LOM a fait l'objet de plusieurs articles (FNAUT Infos 270, 274, 278). Si certaines avancées ont été saluées, il reste bien des zones d'ombre.

La LOM, faute d'un engagement financier pluriannuel de l'Etat, reste une boîte à outils sans programmation des infrastructures.

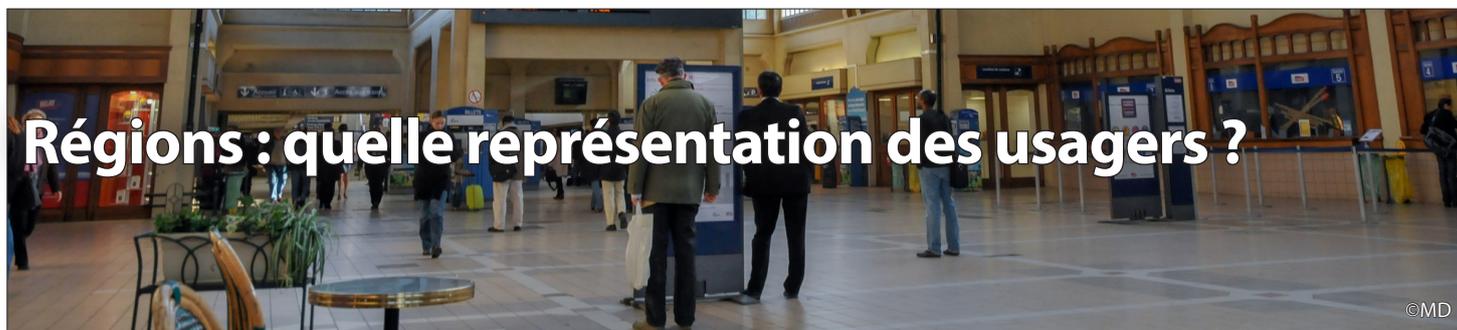
Le texte n'est pas à la hauteur des enjeux sanitaires et climatiques.

Si les nouvelles mobilités individuelles (voiture électrique, trottinettes, vélos, co-voiturage, autopartage) sont encouragées, deux points essentiels - le report modal vers les transports collectifs et la fiscalité écologique (écotaxe camions, TICPE, taxation du kérosène) - ne le sont pas.

La multiplication des travaux routiers et autoroutiers n'est pas enrayée, le 80 km/h sur les routes départementales est « assoupli ».

Le lancement du 4^e appel à projets pour les transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux (hors Île-de-France), réclamé par la FNAUT depuis le Grenelle de l'environnement, est certes un signe encourageant mais l'Etat doit encore doubler d'efforts en faveur des transports en commun à l'exemple de ce qui a été fait pour l'automobile et l'aérien.

Régions : quelle représentation des usagers ?



©MD

Les dispositions sur les droits des usagers à être consultés et représentés sont inscrites dans la loi mais le risque est grand que les usagers soient « noyés » dans des comités pléthoriques ou que ces instances de concertation peinent à voir le jour. Il faudra que les associations veillent à l'application des textes et fassent entendre leurs voix. Les usagers devront non seulement être associés à l'élaboration des stratégies de mobilité mais encore veiller à la réalisation et au suivi des projets.

Comité des partenaires

Ce comité créé par la LOM doit être mis en place par chaque autorité organisatrice de la mobilité et réunir les représentants des employeurs, des usagers ou des habitants. Il devra être un lieu de concertation sur la stratégie régionale de mobilité, la tarification et la qualité des services.

Les comités de suivi des dessertes

Ils ont été institués par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 pour les services ferroviaires nationaux (TET) et régionaux (TER), ils permettent la participation des représentants des usagers, des associations de personnes handicapées ainsi que des élus. Ces comités sont notamment consultés sur la politique de l'offre et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.

Comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la mise en place de comités de gares. Ces comités auront vocation, dès 2020, à se substituer aux instances régionales de concerta-

tion (IRC) actuelles, en élargissant leur composition, afin d'y associer non seulement les autorités organisatrices de transport et les entreprises ferroviaires, mais aussi les autorités organisatrices de la mobilité, les autres collectivités concernées (région, départements, communes) - et en particulier les intercommunalités - et les associations d'usagers.

Des comités de concertation « particuliers » seront créés pour la gestion des grandes gares ferroviaires situées majoritairement dans les métropoles, dont le seuil de fréquentation sera fixé ultérieurement par arrêté du ministre des Transports. Ils seront associés à la gouvernance de la gare ou d'un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs, et consultés notamment sur les projets d'aménagement des espaces dans et autour de la gare, les services et prestations en gare, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs et la qualité de service.

Les autres gares de voyageurs continueront d'être suivies par des comités de concertation régionaux. Le décret assure toutefois une certaine coordination, en prévoyant l'information des comités régionaux des travaux menés par les comités particuliers qui suivent des gares situées dans le périmètre de la région.

Enfin, la LOM prévoit qu'Ile-de-France Mobilités soit administré par un conseil permettant la représentation des associations d'usagers : un représentant de l'AUT-FNAUT Ile-de-France a été nommé à ce titre.

Christiane Dupart ■

Le point de vue de la FNAUT

Extrait de la motion votée par l'assemblée générale de la FNAUT du 04/04/2020.

La FNAUT attend des collectivités régionales qu'elles exercent pleinement les compétences qui leur sont données dans la gestion prioritaire de l'offre ferroviaire et dans la coordination et la complémentarité de tous les modes de transport. Elle attend une intégration intelligente et cohérente des réseaux métropolitains et régionaux, une qualité de service et une information voyageurs de meilleure qualité.

La FNAUT attend des autorités organisatrices métropolitaines et urbaines une amélioration rapide de la qualité de l'air, la réduction du trafic automobile et un partage de la voirie qui préserve la vitesse des bus, sécurise l'usage du vélo et garantisse la sérénité du piéton.

La consultation de la FNAUT et des autres associations d'usagers, rendue obligatoire par les décrets ministériels publiés lors du confinement, a été un progrès réel et apprécié. Elle souhaite que cette consultation systématique soit pérennisée. Elle encourage les autorités organisatrices à mettre en place cette consultation sur les cahiers des charges, et les opérateurs sur leur rapport en qualité de délégataire.

La FNAUT défend ardemment les droits des voyageurs et a pris position en faveur du respect des droits au remboursement des voyages à forfait annulés et des droits des passagers aériens par les compagnies aériennes. Elle a demandé l'amélioration des 4 règlements européens relatifs aux droits des voyageurs par modes (avion, train, bateau et autocar).

Départements : quelle mobilité ?

©Pixabay

Depuis début 2017 (conséquence de la loi NOTRe de 2015) les autocars interurbains ont été transférés aux régions (ou sont en voie de l'être). Pour autant les départements ont toujours la main sur des pans entiers de la politique des transports hors zones urbaines.

Les conseils départements ont notamment en charge les transports de scolaires handicapés, la construction et l'entretien des routes (et donc aussi des pistes cyclables ou des voies vertes), la gestion des petits ports et des canaux, ainsi que la gestion ou le subventionnement des petits aéroports, généralement très déficitaires. Certains départements continuent de co-exploiter ou de co-financer des lignes de cars (Seine et Marne, Orne...). Les départements sont aussi très actifs dans la promotion du covoiturage par la création de parkings à cet effet et dans l'extension du réseau routier, souvent poussés par des élus locaux fans du bitume.

Plusieurs départements se sont fait remarquer dans la contestation de la vitesse limitée à 80 km/h, une mesure pourtant évidente de sécurité routière, d'économie d'énergie et de lutte contre la pollution. A grands renforts de com-

munication et de panneaux tout neufs, plusieurs départements se sont vantés d'avoir rétabli le 90 km/h, en oubliant de préciser que cela ne concerne souvent que quelques axes principaux (moins de 10% de leurs routes) : de la démagogie à peu de frais, au détriment de la sécurité. Les départements restés aux 80 km/h ont bénéficié d'un « ticket vert » de la FNAUT.

La FNAUT demande que les départements développent et entretiennent les voies cyclables aussi bien que leurs routes, aient une politique active en matière de sécurité routière (limitation des vitesses, radars...), appliquent enfin la loi LAURE (depuis 1998 cette loi rarement respectée impose pour toute création ou rénovation de voie urbaine la mise en place de voies cyclables !), et cessent de subventionner le transport aérien.

Gilles Laurent ■

Ticket rouge pour le 90 km/h

La FNAUT a attribué un ticket rouge aux départements repassés au 90 km/h.

Depuis décembre 2019, les présidents de département, majoritairement opposés à la décision de l'Etat sous couvert de « défense de la ruralité » (FNAUT Infos 277) ont été autorisés par la loi LOM à repasser certaines sections départementales à 90 km/h après avis consultatif (généralement négatif) de la commission départementale de sécurité routière. Une reculade de l'Etat, immédiatement exploitée par les présidents de Haute-Marne (Nicolas Lacroix, LR) et de Seine-et-Marne (Patrick Septiers, UDI). 32 présidents de conseils départementaux (selon le magazine Auto Plus) dont ceux de Loire-Atlantique, de Gironde et du Var ont cependant maintenu courageusement le 80 km/h. Un ticket vert leur a été attribué.

A quoi servent les petits aéroports régionaux ?

Comme l'a montré Jacques Pavaux (FNAUT Infos 273 et 278), environ 70 petits aéroports de province sont structurellement déficitaires car ils n'atteignent pas le seuil de 1 million de passagers par an (ils assurent moins de 5 % du trafic total des aéroports métropolitains et, souvent, une radiale vers Paris est la seule ligne régulière exploitée).

Seules de lourdes subventions (environ 120 M€ par an) aux aéroports, payées par le contribuable territorial ou national, couvrent leur déficit d'exploitation et garantissent en temps normal la pérennité de ces aéroports.

La crise sanitaire ayant fait chuter la fréquentation et les compagnies ayant réduit la fréquence des vols, la situation financière des petits aéroports de province devient critique. Certains d'entre eux (Louvigny, en Lorraine) ont déjà licencié du personnel. Des élus commencent à s'interroger sur la pertinence de subventions, croissantes avec la crise, à des aéroports désertés... Sans doute faut-il aller plus loin et mettre fin à des gaspillages d'argent public sans justification économique.

Les gestionnaires des aéroports mettent en avant un bilan positif « pour le développement des entreprises et l'attractivité du territoire ». Jacques Pavaux leur répond que ces études sont biaisées. Un seul exemple : les responsables de l'aéroport d'une grande ville affirment que 160 emplois de chauffeurs de taxi sont générés par l'activité de l'aéroport alors même que ces taxis desservent très peu l'aéroport...

« Toutes les études sérieuses réalisées en Europe, en particulier en Allemagne, montrent que l'implantation d'un aéroport régional a un effet négligeable sur l'économie qui l'entoure. 20 à 30 aéroports ayant des activités commerciales pourraient fermer immédiatement, puisqu'ils ne servent à rien ».

Jean Sivardière ■

Comment mettre les liaisons interrégionales au programme des élections régionales ?



Gare de Châteaubriant, Pays de la Loire ©MD

L'étude sur les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières (cf. FNAUT Infos 285 de sept-oct. 2020) montrait que les tronçons « frontalières » du réseau secondaire étaient particulièrement mal en point, et que plusieurs liaisons avaient disparu à la suite du retrait continu de l'État, du manque de moyens et de considération des Régions.

Les dessertes interrégionales restantes seront-elles un thème important des élections régionales, alors que les régions donnent la priorité à leurs dessertes internes ? L'urgence de modifier la trajectoire de l'évolution climatique amène certes un nouvel intérêt pour le ferroviaire, mais les moyens restent toujours très insuffisants et la pression pour les investissements routiers toujours forte.

Les précipitations hors norme dans la vallée de la Roya ont cependant montré aux habitants et à la région tout l'intérêt de cette « petite » ligne internationale : Tende, coupée de son accès à la côte, a été ravitaillé depuis l'Italie par la ligne ferroviaire et la voie ferrée a mieux supporté les intempéries que la route. Nul doute que sa remise en état complète devrait faire partie des programmes électoraux.

Plutôt que d'attendre le dérèglement du climat, il est plus assuré de compter sur les mobilisations locales,

associatives et de collectivité, pour remettre les lignes interrégionales sur le devant de l'agenda politique.

Deux exemples le montrent :

- Toutes les collectivités entre La-Roche-sur-Yon et la Rochelle, appuyées par l'APNB (Association pour la Promotion de la ligne ferroviaire Nantes - La-Rochelle - Bordeaux) et les FNAUT régionales, se sont réunies pour, à partir de leur estimation de la demande de transport par fer, pousser les Régions Nouvelle Aquitaine et Pays de la Loire à engager une étude de faisabilité pour développer le service TER et ouvrir de nouvelles gares. Elles ne comprenaient pas que les Intercités Nantes Bordeaux et le seul TER journalier Nantes la Rochelle (103 km) traversent leur territoire en ne s'arrêtant qu'à Luçon. Elles ne comprenaient pas que l'on remette en état la voie sans envisager des arrêts supplémen-

taires. La nécessité d'une desserte TER devrait être fortement discutée lors des élections régionales.

- Depuis une dizaine d'années, associations et collectifs se mobilisent pour maintenir les lignes formant l'étoile de Veynes (au croisement de Grenoble Aix et de Livron Briançon). Elles ont obtenu la rénovation en 2021 de la section Grenoble-Clelles, ligne suburbaine fréquentée, avec l'appui de l'agglomération de Grenoble. Elles se battent maintenant pour la rénovation de la section Clelles-Veynes, à cheval sur les deux régions concernées, PACA & AuRA, ce qui complique les choses, et pour le maintien, sans longue interruption pour travaux, du train de nuit Briançon-Paris. La mobilisation locale permettra que ces questions soient prises en compte pendant la campagne des élections régionales.

Malgré l'intérêt écologique et social du ferroviaire, les liaisons interrégionales s'imposeront plus facilement dans le débat s'il y a mobilisation des habitants et des collectivités par-delà les « frontières ».

Dominique Romann
FNAUT Pays-de-la-Loire ■

Report modal : un objectif incontournable

La crise sanitaire incite aujourd'hui une part importante des usagers à délaisser le transport public, au bénéfice de la voiture, et - ce qui est plus respectueux de l'environnement - de la marche et du vélo. Mais le report des trafics routiers et aériens sur les transports collectifs terrestres reste un objectif incontournable de toute politique écologique des transports, car le réchauffement climatique s'accélère dramatiquement. Un document a donc été publié à l'occasion du 22^e congrès de la FNAUT prévu à Annecy en octobre 2020, et finalement reporté pour raison sanitaire. Il s'agit principalement d'un recueil de réflexions sur le thème qui avait été retenu initialement pour le congrès : « contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile, le rôle des transports publics »

Le document est téléchargeable sur le site de la FNAUT : www.fnaut.fr



Afin de compléter le dossier sur le rôle des conseils régionaux en matière de mobilité, nous publions le bilan de deux FNAUT régionales sur l'action passée et les perspectives d'avenir.

FNAUT Pays de la Loire

La Région Pays de la Loire a donné la priorité à :

- une amélioration lente du service (+ 10 % de trains/km selon la région) grâce en particulier à la recherche de gains de productivité à la SNCF, dans le cadre d'un budget contraint ;
- une refonte de la tarification plus incitative pour les voyageurs occasionnels mais toujours sans tarif spécifique pour les ménages à faibles ressources ;
- le lancement de la mise en concurrence de l'exploitation pour 30 % des trains kilomètres ;
- l'entretien et la remise en état des lignes existantes, mais parfois avec de longues fermetures de lignes ;
- un appui nouveau aux programmes routiers départementaux, éliminant toute possibilité de nouveau projet ferroviaire.

La gestion du secteur a été dynamique au vu des aléas de la période (grèves, épidémie) et des moyens disponibles, mais insuffisante par manque de moyens du fait du nombre de chantiers à mener (intégration des réseaux de cars départementaux, lancement de la concurrence dans l'exploitation, carte régionale,...). Le recours au numérique a développé l'offre, mais a éloigné du transport public une partie des usagers. La Convention passée avec la SNCF lui a laissé les mains libres pour fermer des guichets, sans que des solutions alternatives n'existent en général.

Les innovations technologiques sur les motorisations et énergies, promues par la région, n'auront que peu d'effet à court et moyen terme. Il n'y a toujours pas de programme et d'actions fortes pour diminuer significativement les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) du secteur : nouveaux axes ferroviaires ou cars, cadencement généralisé, appui déterminé aux modes actifs, arrêt des investissements routiers, rapprochement entre axes de transport et

urbanisations, etc. La région en reste au « il ne faut pas opposer les modes », même quand ils sont en concurrence directe comme sur Nantes-Pornic où la région veut aider le département à élargir la route, bien que l'offre ferroviaire y soit très insuffisante.

Le pourcentage d'habitants n'ayant pas accès à un transport public (évalué à 40 %) a peu évolué. La région reste une région très « motorisée », laissant des habitants et des territoires à l'écart des transports collectifs de qualité.

Le bilan n'est pas à la hauteur des enjeux. La région, comme les autres, pâtit certes du désengagement de l'État, mais en a rajouté en réorientant des financements vers la route. Le dialogue avec les usagers est resté limité, se limitant à la transmission d'informations sélectionnées, à des échanges question/réponse, sauf en cas d'urgence.

Cependant les années 2019-2020 amorcent sans doute une prise de conscience : lancement d'une étude sur le fret ferroviaire, aide élargie au vélo, rattachement à une politique de cadencement horaire, avec une offre améliorée en heure creuse. Mais que restera-t'il de ces promesses au vu des difficultés à venir et de la conversion difficile de nos décideurs à une action tranchée ?

Dominique Romann ■

FNAUT AuRA

En Auvergne-Rhône-Alpes, le début de la mandature régionale a été calamiteux pour le ferroviaire : deux fermetures de petites lignes qui coupent le réseau, suppression des comités de lignes, aucune concertation avec les associations d'usagers, report de la signature de la convention TER avec la SNCF, démission du vice-président aux transports suite à son élection au parlement...

En 2018, la nouvelle vice-présidente aux transports a entrepris de restaurer le dialogue avec les associations. La région a

été découpée en quatre immenses bassins : Vallée du Rhône Nord (VRN), Vallée du Rhône Sud, Auvergne, Alpes, dans lesquels elle réunit chaque année un comité mobilité. Nous avons obtenu qu'ils soient précédés d'un comité technique composé des représentants des associations, des techniciens de la région et de la SNCF, puis que les bassins Alpes et VRN soient divisés en deux. De plus, quand un changement important dans les horaires est envisagé, la région réunit le comité technique concerné. Cela ne remplace pas les comités de ligne mais une concertation apaisée et constructive existe. La vice-présidente défend les transports régionaux avec pugnacité et reconnaît la Fnaut AuRA comme un partenaire incontournable.

Néanmoins, rien n'a changé dans la politique des transports. Certes le président de région a pris acte de l'abandon de l'A45 entre Saint-Étienne et Lyon mais la route est toujours prioritaire : aménagement à 2x2 voies de la RN 88 (235 millions d'euros), larges subventions aux aéroports régionaux, soutien à la gare TGV ex-urbanisée d'Allan-Montélimar...

La région soutient la liaison Lyon Turin et s'inquiète de l'aménagement des voies d'accès. Mais elle n'est pas moteur sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais dont l'engorgement bloque tout réel développement ferroviaire. Quant au Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise dont le trajet nord est acté depuis 2012, il reste dans les tiroirs.

La région a certes acheté du matériel pour renforcer le Léman express (seul RER en dehors de l'île de France) et le plan de transport mais aucune augmentation de l'offre n'est envisagée, ni même envisageable. Les dessertes restent insuffisantes, avec des problèmes d'emport en heure de pointe et des trains trop rares en heures creuses ou le week-end.

Conclusion : en AuRA le transport routier est responsable de 35 % des émissions de GES soit 5 % de plus que la moyenne française. Il est urgent de changer de politique et de prendre ses responsabilités en investissant dès à présent.

Anne-Marie Ghémard ■

Concurrence ferroviaire : où en est-on ?



©MD

La concurrence entre opérateurs ferroviaire va être introduite en France, ce sera sans doute un sujet de discussion lors de la prochaine campagne électorale car les régions viennent de préciser leurs intentions. La FNAUT attend de la concurrence, comme cela a été observé en Allemagne, une meilleure qualité de service du TER et une baisse de la charge financière des régions (FNAUT Infos 279, 282).

1 - Concurrence dans le cadre d'une régie régionale ou d'une délégation de service public

Le choix du mode de gestion doit faire l'objet d'un vote par l'assemblée délibérante. Un contrat doit être négocié entre l'autorité organisatrice et le ou les opérateurs. La FNAUT souhaite être consultée sur les parties du cahier des charges qui concerne les usagers : offre et qualité de services, tarification, information...

Pays de la Loire

Selon un élu, « la concurrence n'est pas une fin en soi, mais un moyen de gagner en productivité et de maîtriser la contribution publique » (une hausse de 70 % de l'offre TER est prévue). Les lignes concernées seraient les suivantes :

Tram-train : Nantes - Nort-sur-Erdre - Nantes-Châteaubriant (avec maintenance de l'infrastructure), Nantes - Clisson. TER Sud Loire : Nantes - Pornic, Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonnes, Nantes - La Rochelle - Cholet, Angers - Cholet.

Provence-Alpes-Côte-d'Azur

La région met en concurrence la ligne Marseille - Toulon - Nice et l'étoile ferroviaire niçoise (Les Arcs - Nice - Vintimille, Cannes - Grasse et Nice - Tende), soit près de 50% de la fréquentation du réseau régional.

La concurrence est attendue à l'été 2025 pour Marseille - Toulon - Nice et fin 2024 pour le lot de l'étoile fer-

roviaire niçoise (plusieurs offres ont été déposées pour chaque lot).

Hauts-de-France

Le conseil régional a choisi trois lots pour tester la concurrence : l'étoile d'Amiens (dont Amiens - Laon - Hirson et Creil - Beauvais - Le Tréport), l'étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise (Arras - Etaples et Saint-Pol - Béthune, avec l'infrastructure), et Paris - Beauvais. Les nouveaux exploitants sont attendus en 2023.

Grand Est

La région a défini trois lots : le premier de Strasbourg vers la Bruche et le Piémont des Vosges, pour un début d'exploitation fin 2022.

Pour le deuxième, la région veut expérimenter un partenariat public-privé comprenant la remise en état, la maintenance et l'exploitation de la ligne Nancy-Contrexéville, fermée depuis 2016. Enfin un appel d'offres transfrontalier sera lancé fin 2024 par la Région Grand Est et 3 Länder allemands voisins (Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg et Sarre) pour rouvrir ou renforcer l'offre sur 7 lignes transfrontalières : Neustadt-Landau - Wissembourg - Strasbourg, Karlsruhe - Wörth - Lauterbourg - Strasbourg, Trèves - Perl - Metz, Sarrebruck - Strasbourg, Sarrebruck - Forbach - Metz, Offenbourg - Strasbourg et Müllheim - Mulhouse.

Île-de-France

Les lignes de trains de banlieue (Transilien) sont concernées, la Région sou-

haite lancer un premier appel d'offres début 2021. Un concurrent de la SNCF pourrait arriver en décembre 2023.

L'État veut lui aussi introduire la concurrence sur 2 des liaisons Intercités dont il a conservé la gestion : Lyon - Nantes et Nantes - Bordeaux. Mais les trois challengers de la SNCF - Transdev, Arriva et RegioRail - se sont finalement retirés en invoquant des dossiers trop imprécis, des garanties insuffisantes ou des travaux à venir sur les voies. L'État a déclaré infructueux l'appel d'offres, qui sera peut-être relancé sous une forme différente.

2 - Concurrence en open access (grandes lignes, services librement organisés sans subventions)

Trenitalia devait lancer des trains à grande vitesse sur Paris-Lyon-Milan en juin, des essais sont relancés mais le projet semble retardé en raison de la crise sanitaire.

La Renfe a annoncé qu'elle voulait assurer cinq allers-retours à grande vitesse entre Lyon et Marseille à partir du service 2022.

La société allemande FlixBus - connue pour ses cars FlixBus - a renoncé sine die à ses projets français Flixtain à partir de 2021 (Paris-Bruxelles, Paris-Lyon, Paris-Nice de nuit, Paris-Toulouse et Paris-Bordeaux), en raison du montant trop élevé des péages exigés par SNCF Réseau.

Enfin la coopérative Railcoop, qui n'a pas encore de licence ferroviaire et devra louer des trains, a notifié à l'Autorité de Régulation des Transports (ART) son intention de faire rouler à partir du 26 juin 2022 des trains sur la transversale Bordeaux-Lyon, délaissée par la SNCF (FNAUT Infos 286).

Jean Sivardière ■

Elections régionales : pensez à voter train et vélo !



©Gilles Laurent

Un des objectifs de la LOM est de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 (de 3 à 9 %) avec, entre autres mesures, l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies urbaines et interurbaines et l'équipement des trains et des autocars.

De nombreux domaines de la compétence des régions concernent le vélo

- La mobilité (Autorité Organisatrice de la Mobilité régionale, Schéma directeur vélo, multimodalité, TER, cofinancements...).
- L'aménagement du territoire (Volet « vélo » des SRADDET, développement durable, ruralité...).
- Le développement économique (accès à l'emploi, entreprises du cycle...).
- L'enseignement (accès aux collèges et lycées, vélo-écoles, aménagement cyclables des campus universitaires...).
- Le tourisme (véloroutes touristiques notamment le long des voies d'eau, train+vélo...). Un touriste à vélo dépense 25 % de plus que la moyenne.

Autant de domaines où le vélo peut apporter des solutions et doit être développé à l'initiative des régions.

85 % des régions disposent ainsi d'une stratégie vélo (2019) : la Région Bretagne inscrit l'itinérance douce comme priorité de la stratégie tourisme avec 9 itinéraires vélo régionaux. La Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage régionale du projet « Véloroute du futur » (58 projets et 11 M€ de financements européens sur le vélo), la Région Ile-de-France prévoit un « RER-Vélo » de 700 km de pistes cyclables continues et de voies à double sens pour compléter le « Vélopolitain » de Paris...

Plusieurs niveaux de développement

Le vélo comme contributeur aux politiques de mobilité régionales est à voir sous plusieurs aspects :

• Il peut assurer les petits trajets quotidiens beaucoup plus efficacement que la marche à pied lorsqu'un mode motorisé n'est pas indispensable.

• Il peut assurer les parcours terminaux, le fameux « dernier kilomètre » en complément du transport collectif (zone de chalandise 16 fois plus grande qu'à pied puisque 4 fois plus rapide).

• Sur de plus longues distances, le tourisme à vélo se développe et génère des retombées économiques importantes (cf. « La Loire à Vélo » ou autres véloroutes).

Des aménagements nécessaires

Les régions doivent être motrices dans les aménagements cyclables convergeant vers les gares et les lycées, ainsi que pour y créer des lieux de stationnement sécurisés. L'accès à tous les trains avec des vélos non démontés doit être prévu en nombre suffisant. Nous sommes en effet très en retard sur d'autres pays. Il serait bon aussi de ne pas oublier la marche à pied à la suite du vélo (trottoirs inexistantes ou impraticables).

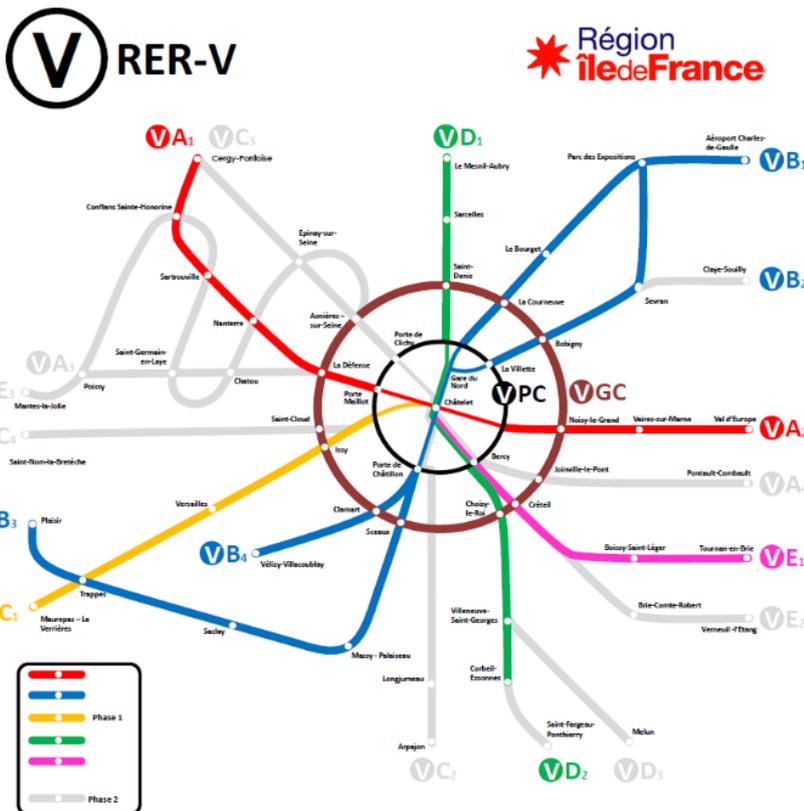
Le rôle des associations

Les régions en tant qu'AOM ont besoin d'aiguillons et de conseils sur les aménagements. Les associations de cyclistes quotidiens de la FUB se sont déjà regroupées en collectifs sur les territoires régionaux, parfois même en associations régionales comme en Ile de France.

Gilles Laurent ■

Mal dit

Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes dénonce sur Twitter « la répression et la taxation à outrance des automobilistes, qui ne connaissent malheureusement pas de répit ». Il oublie que les automobilistes bénéficient depuis plusieurs mois d'une baisse d'environ 20 centimes du prix des carburants suite à la chute spectaculaire du prix du pétrole.



Financement des chemins de fer régionaux en Allemagne : on croit rêver...



©MD

L'ambition politique et les moyens financiers sont au rendez-vous dans les régions allemandes (Länder), quelles que soient leur taille ou leur population, dans les territoires peu denses ou dans les grandes régions urbaines. Un constat qui donne à réfléchir.

L'Etat Fédéral ouvre son portefeuille

Depuis la réforme ferroviaire des années 90, et plus précisément depuis 1996, les Länder sont autorités ferroviaires pleines et entières, et peuvent choisir les opérateurs de leurs réseaux par appel d'offres. Pour compenser ce transfert de compétences et de charges, les Länder reçoivent depuis cette date, de la part de l'Etat Fédéral, une dotation d'un montant actualisé de 1,8 % par an, qui s'est élevée à quelque 8,2 milliards d'euros en 2019. Cette somme est répartie selon une clé principalement fondée sur la population du Land. En 2020, pour répondre aux objectifs du « Paquet climat » du Gouvernement, 150 millions d'euros sont venus s'ajouter à ce montant, financement exceptionnel qui se répétera en 2021 et 2023 (en sus de l'actualisation annuelle de 1,8 %). La dotation aux Länder est pérennisée jusqu'en 2031, toujours accompagnée de son coefficient d'augmentation annuelle, ce qui en portera le montant à près de 11,5 milliards d'euros à cette date.

Ajoutons à cela que pour compenser les pertes financières des Länder et des exploitants dues à la pandémie de coronavirus, un financement extraordinaire de 2,5 milliards d'euros a été versé par l'Etat fédéral (Bund) aux Länder en 2020, afin de soutenir leurs services ferroviaires.

Le calendrier des appels d'offres

Depuis 1996, on l'a vu, les Länder peuvent choisir leurs opérateurs ferroviaires, pratique qui, si elle n'est pas obligatoire, est maintenant devenue systématique, compte tenu des résultats satisfaisants obtenus en développement du trafic, en qualité de service et en maîtrise des coûts. La BAG, association des autorités ferroviaires, publie régulièrement sur son site un état des appels d'offres en cours ou prévus, accompagné de toutes leurs caractéristiques. Chaque année, les Länder lancent au total de 10 à 25 appels d'offres. Actualisé chaque année, ce calendrier permet aux entreprises de se

préparer et donne de la visibilité sur cette activité à l'ensemble des parties prenantes. La dernière édition détaille l'ensemble des appels d'offres jusqu'en 2034, et leur volume annuel total varie de 50 à 97 millions de trains-kilomètres. A noter que pour 28 d'entre eux à venir, les Länder exigent le recours à un mode de traction « alternatif », dont la technologie, pour certains, n'est pas encore déterminée.

Le « Deutschlandtarifverbund »

L'ensemble des autorités ferroviaires régionales – qui, rappelons-le, sont des GmbH (SARL) filiales des Länder – et l'ensemble des compagnies ferroviaires prestataires, qu'il s'agisse de DB Regio ou des opérateurs publics ou privés locaux, ont décidé de travailler en étroite coopération pour créer une tarification nationale intégrée valide dans l'ensemble des Länder. Son objectif est de proposer au voyageur une offre tarifaire attractive et claire valable sur l'ensemble des réseaux régionaux. Pour les autorités ferroviaires comme pour les exploitants, il faut acquérir du professionnalisme et offrir une structure tarifaire rapide d'accès et simple d'utilisation. L'équité territoriale et la transparence des services et de leur prix pour le voyageur l'exigent.

En juin 2020, 34 partenaires participaient au projet « **Deutschlandtarifverbund** », ou « **communauté tarifaire allemande** ». Cette coopération s'est traduite par la création d'une société commune aux autorités et exploitants, dont le rôle principal sera celui d'une chambre de compensation chargée de répartir les recettes commerciales entre les intéressés, mais qui s'occupera aussi de coordonner les politiques tarifaires entre Länder et compagnies ferroviaires. Mise en service : 2022. C'en sera alors terminé des barrières, hiatus et incohérences tarifaires entre les différentes régions pour l'ensemble du pays, avec une information et une billetterie intégrées, compatibles et accessibles. De quoi rêver...

Michel Quidort ■

Mobilité verte, intelligente et abordable

Le « Pacte Vert » prévoit une Europe neutre en carbone en 2050, et une diminution de 50 % de ses émissions dès 2030. Le 9 décembre 2020, la Commission européenne a précisé le volet « mobilité » du Pacte en détaillant sa stratégie pour les prochaines années. Le secteur des transports est l'un des principaux contributeurs aux émissions polluantes et donc un levier essentiel pour atteindre les objectifs climatiques.

Les principales étapes visent les modifications de comportement et des améliorations techniques pour arriver en 2030 à un parc de 30 millions de véhicules à zéro émission et à 100 villes climatiquement neutres. Le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler et les trajets collectifs inférieurs à 500 km seraient neutres en carbone. La mobilité automatisée à grande échelle figure aussi au programme des 10 prochaines années. A l'horizon 2035, les aéronefs de grande capacité à zéro émission seraient commercialisés. Enfin, en 2050, voitures, véhicules utilitaires et autobus seront à zéro émission et le trafic ferroviaire de fret devra avoir doublé.

Le programme de mobilité durable prévoit 3 millions de points de recharge électrique d'ici 2030 et des carburants durables pour les avions et les navires, ou encore le développement des infrastructures cyclables. La tarification équitable des émissions de carbone concrétisera l'internalisation des coûts externes des différents modes de transport et une égalisation de leurs conditions de concurrence. La mobilité intelligente se traduira par la possibilité d'acheter des billets multimodaux pour les voyageurs, et pour le fret de passer sans discontinuité d'un mode de transport à l'autre. Les données relatives à la mobilité seront disponibles dans un espace européen commun. Enfin zéro décès dans les transports en 2050 est l'objectif affiché dans le domaine de la sécurité.



Des trains de nuit sur les LGV ?

Quatre opérateurs historiques européens (Allemagne, Suisse, Autriche et France) ont passé un accord de partenariat visant à développer un réseau international de trains de nuit pour concurrencer l'avion (les opérateurs privés de Suède et de République Tchèque n'ont pas été sollicités).

Il faut développer le marché des trains de nuit, en complément de l'offre diurne (Intercités et TGV), pour inciter une partie des usagers de l'avion à se reporter sur le rail. La circulation de trains de nuit sur les LGV doit être étudiée afin d'étendre le domaine de pertinence des trains de nuit.

Une enquête réalisée par la FNAUT en 2020 auprès de 3492 usagers actuels ou potentiels des trains de nuit a confirmé l'utilité des trains de nuit, à la fois complément de l'offre de jour et alternative à l'avion sur les relations intérieures ou avec les pays voisins (FNAUT Infos 108, 184, 234, 267, 272, 286).

Cette enquête a montré que les voyageurs souhaitent majoritairement un départ tardif (après 21h) et une arrivée matinale (entre 7h et 8h) de ces trains, afin de pouvoir disposer d'une journée complète de travail à destination (voyages professionnels) ou de visite (visites personnelles et voyages touristiques).

Étendre le rayon d'action des trains de nuit

La vitesse commerciale actuelle des trains de nuit ne leur permet pas, pendant un laps de temps aussi court (22h-7h), de parcourir de très longues distances, même sur des relations intérieures pour lesquelles une desserte fine, donc assez lente, est nécessaire en début et fin de parcours, par exemple sur la Côte d'Azur, dans la haute vallée de la Durance ou sur le littoral du Languedoc-Roussillon.

Un tel constat semble encore plus vrai pour les relations internationales, par exemple Paris-Rome, Paris-Barcelone, Paris-Vienne, Paris-Berlin, Londres-Nice ou Amsterdam-Nice.

Des trains de nuit sur les LGV ?

Il semble donc souhaitable que les trains de nuit puissent utiliser les LGV. Si les lignes historiques peuvent être entretenues la nuit malgré le maintien d'un trafic parfois important, il doit être possible, en améliorant les pratiques d'exploitation et de maintenance, de l'obtenir pour des LGV, quitte à réduire la vitesse des trains de nuit sur quelques sections, ce qui aurait peu d'impact sur la vitesse commerciale de ces trains.

Nous avons envisagé cette hypothèse dès 2003, date à laquelle le rapport Mathieu-Pavaux sur la concurrence avion-TGV a été remis à la FNAUT, mais à l'époque le réseau des LGV était encore peu développé et cette idée n'avait pas été retenue.

Les problèmes à étudier

Nous avons recensé certains problèmes qui pourraient se présenter dans l'éventualité d'un emprunt des LGV par les trains de nuit, ils devraient être expertisés par les différents acteurs (DGITM, SNCF Réseau et Mobilités, exploitants privés, constructeurs ferroviaires) :

- quelle serait la vitesse souhaitable des trains de nuit sur les LGV (200, 250 ou 300 km/h) ?

- quel serait le délai de mise au point d'un matériel à grande vitesse (un tel matériel existe en Chine mais devrait être adapté à l'Europe occidentale) ?

- quel serait l'impact sonore subi par les riverains des LGV ?

- quels seraient les horaires compatibles avec le maintien des plages d'entretien des LGV ?

- quel serait le niveau des péages exigés par SNCF Réseau ?

- quelle serait le gain de clientèle de tels trains de nuit ?

- de tels trains seraient-ils rentables pour l'exploitant ?

Une lettre en ce sens a été adressée au ministre des Transports par Bruno Gazeau, président de la FNAUT.

Jean Lenoir et Jean Sivardière ■

Brèves

- La « **Pierre du Diable** » (le ticket rouge suisse) a été attribuée à l'importateur d'eau en bouteilles « Berg » issue des icebergs du Groenland : 9600 km parcourus et des émissions CO₂ 20 000 fois plus élevées que l'eau du robinet ! L'importation a aussitôt cessé.

- Les contrôles suisses montrent que **25% des camions d'Europe de l'Est** mettent hors service leur dispositif anti-pollution « AdBlue », ce qui multiplie par 40 leurs émissions d'oxyde d'azote. On imagine dans les pays sans contrôles...

- On connaît les « routes de la soie » maritimes et ferroviaires, voire par avion, mais **le transport routier Chine-Europe** augmente aussi, notamment depuis la Covid en raison de moindres contraintes ! 12000 km, 5000 litres de diesel pour transporter deux conteneurs dans des conditions écologiques et sociales déplorable.

Nouvelles des régions



Gare de Guebwiller ©FlorianFranzHopper

Nouvelle-Aquitaine

Le CRELOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc) a pris connaissance d'une nouvelle étude sur la ligne Pau-Canfranc-Saragosse (ligne internationale de 310 km), réalisée par le cabinet INECO (ministère des transports aragonais) et transmise à la Commission européenne.

La réouverture de la ligne Oloron-Bedous (25 km) est intervenue en 2016, financée par la Région Nouvelle Aquitaine. La ligne est encore coupée sur 33 km entre Bedous et Canfranc. Selon INECO, sa réouverture complète pourrait intervenir en 2025 au gabarit UIC.

Elle améliorerait le transit frontalier des voyageurs et la circulation des scolaires et des touristes attirés par la vallée d'Aspe ; elle offrirait surtout une connexion entre des territoires disposant de noeuds logistiques importants non reliés directement par le rail. Elle favoriserait le report modal sur le train d'environ 1,5 à 2 millions de tonnes de fret par an, soit entre 60 000 et 80 000 camions par an (céréales, bois, agrumes, légumes, pièces détachées automobiles, produits forestiers, vins et spiritueux, matières dangereuses). Selon INECO, la ligne pourrait même être électrifiée d'ici 2040. Le trafic routier sur la RN 134

Pau-Canfranc est dense, entre 10 000 et 17 000 camions par jour. Les accidents sont récurrents.

La Région Nouvelle Aquitaine participera au tour de table de la réouverture, on ne sait pas encore à quel niveau (elle finance aussi quelques lignes capillaires, comme Tarbes - Mont-de-Marsan). Le maire de Pau ne soutient que moralement le Canfranc. Le président du département des Pyrénées-Atlantiques préfère la route au rail. L'Aragon finance la réhabilitation en cours de la gare internationale de Canfranc.

A signaler qu'une convention, prévue dans le cadre du dispositif communautaire « Connecter en Europe », a été signée début octobre par Pedro Saura, secrétaire d'Etat espagnol aux transports et Alain Rousset, président du conseil régional de Nouvelle Aquitaine, visant la réouverture du tunnel ferroviaire du Somport.

Selon le CRELOC, un train de 1 000 de fret remplace 30 camions de 44 tonnes et respecte l'environnement montagnard. Selon son président Alain Cazenave-Piarrot, « on ne peut qu'être étonné de voir si longtemps ignorées les promesses du Canfranc, les réalisations déjà opérées et les engagements en faveur d'une prompte remise en service des 33 km encore fermés ».

Alain Cazenave-Piarrot, CRELOC

Alsace

L'association pour la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller-Soultz-Guebwiller-Heissenstein, qui réclame inlassablement, depuis 28 ans, la réouverture de cette ligne, a fêté en novembre dernier le 100^e numéro de son bulletin d'information Florirail Info.

Ses arguments n'ont pas varié (FNAUT Infos 279) : la ligne desservirait plus de 30 000 habitants et réduirait leur dépendance automobile ; sa réouverture (une exploitation par tram-train est envisagée par les collectivités locales), desservirait directement les centres de Guebwiller et de Soultz, elle favoriserait prioritairement leurs petits commerces et relancerait leurs activités économiques.

Une élue de Guebwiller s'est à nouveau rendue à la faculté de médecine de Strasbourg pour inciter les futurs médecins à s'installer dans le Florirail. Elle s'est heurtée à la même exclamation qui en dit long : « comment ? Il n'y a même pas de train pour venir à Guebwiller ! ».

Mathieu Tacquard, Florirail

Auvergne

Qui sème des routes récolte du trafic. La déviation de Saint-Hostien et Le Pertuis sur 10,7 km, sous prétexte de sécurité routière et d'amélioration du cadre de vie des riverains, s'inscrit dans l'aménagement à 2x2 voies de la RN 88 entre Firminy et Le Puy.

Cette construction imposée par la Région AuRA est totalement opposée à la vision du Gouvernement sur la transition écologique et énergétique. Le train entre Saint-Étienne et Le Puy est plus lent que la voiture.

On peut l'accélérer en effectuant des arrêts plus rapides et en créant des points de croisement, 15 M€ d'investissements suffiraient. Mais le courage et de la volonté politiques ne sont pas au rendez-vous.

Pierre Pommarel, AUTA



Actualités



Vélo et transport collectif : vive les solutions durables !

Depuis le début de la crise sanitaire, le vélo est apparu comme un moyen de transport individuel actif permettant d'éviter la transmission du Covid 19. Simultanément, les transports collectifs ont été critiqués comme étant des lieux pouvant favoriser la propagation du virus.

Malgré le respect de l'obligation du port du masque par les voyageurs, les transports collectifs restent marqués par cette critique médiatique et n'ont pas retrouvé leur trafic habituel depuis la rentrée de septembre 2020.

Dans la précipitation, afin de favoriser l'usage du vélo, un certain nombre de villes ont décidé de créer des pistes destinées aux deux-roues légers. Les autobus se retrouvent alors sur les voies de la circulation générale, elle-même de plus en plus dense, la voiture individuelle étant présentée et considérée comme un refuge contre la propagation de l'épidémie...

Une fois de plus, les choix nécessaires à un partage durable de la voirie n'ont pas été effectués et les autobus se retrouvent englués dans la circulation. La vitesse et la régularité des autobus se dégradent de ce fait.

Les voyageurs qui, à ce jour, ne sont pas revenus dans leur totalité, peuvent être tentés de fuir un mode de transport au fonctionnement dégradé. La contribution financière des autorités organisatrices risque d'augmenter.

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>

Dans ce contexte, les associations membres de la FNAUT ont intérêt, comme toujours, à préconiser un partage de la voirie raisonné en faveur des modes doux et du transport collectif. Des solutions existent, comme les voies réservées de 4,50 mètres permettant la cohabitation des deux-roues légers et des autobus.

Avant d'adopter précipitamment des mesures « cosmétiques » en faveur des vélos et parfois en défaveur des transports collectifs, les collectivités doivent consulter les associations membres de la FNAUT dont les militants ont souvent, dans leurs cartons ou leurs ordinateurs, des solutions d'aménagement durable dans l'intérêt de tous !

Alain RICHNER

Membre du bureau de la FNAUT ■

Les villes sont-elles marchables ?

La Fédération Française de Randonnée Pédestre et son partenaire, le collectif Place aux piétons, soutenus par l'ADEME et les Ministères de l'Écologie, des Sports et des Transports se proposent d'évaluer le caractère marchable des villes françaises.

Ce questionnaire a été construit selon le modèle du baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération des usagers de la bicyclette. Il a pris l'intitulé de « baromètre des villes marchables ».

Le collectif Place aux Piétons qui fédère la FFR et les associations 60 millions de Piétons et Rue de l'Avenir vous remercient de faire connaître ce questionnaire en diffusant largement ce lien.

Pour participer au questionnaire :
<https://tinyurl.com/y9r9eus3>

Le questionnaire est ouvert du 1^{er} décembre 2020 au 15 février 2021.

Mise à jour des fiches conseils sur le site internet

Le site internet de la FNAUT permet aux voyageurs d'avoir des informations précises sur leurs droits : nous y publions des fiches conseils à propos des différents modes de transport. Nous avons mis à jour récemment une partie de nos fiches d'informations, et chaque nouvelle fiche est déclinée en deux documents : une fiche simplifiée pour comprendre l'essentiel de nos droits, et une fiche détaillée pour avoir accès à un contenu complet et précis.

Les thèmes mis à jour concernent les droits des voyageurs en avion (retard et annulation, litige bagage, accident, droits des personnes à mobilité réduite, refus d'embarquement injustifié, faillite d'une compagnie), la situation des voyageurs victimes d'une usurpation de leur identité dans les transports ferroviaires, et une fiche générale sur les procédures à disposition des voyageurs pour faire appliquer leurs droits. Nous avons également mis à jour notre fiche sur les droits des voyageurs durant la crise sanitaire, car le droit qui y est applicable se modifie dans le temps sur certains aspects.

Durant l'année 2021, nous continuerons ce travail de mise à jour de nos fiches, et nous en rédigerons de nouvelles, en fonction des thèmes d'actualités.

Anne-Sophie Trcera, juriste de la FNAUT ■

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°287 - 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>