

**Dossier de presse**  
**Mobilité urbaine : positions de la FNAUT pour une ville sereine**

26 mars 2021

- Introduction  
*Bruno Gazeau, président de la FNAUT*
- Propositions de la FNAUT concernant la mobilité urbaine  
*Alain Richner, pilote du réseau « Mobilité urbaine » de la FNAUT*
- Propositions de la FNAUT d'amendements au projet de loi « Climat et résilience »
- Courrier de la FNAUT au GART et à l'UTP pour la suspension des abonnements de transport public

**Conférence de presse mobilité urbaine**  
**26 mars 2021**

## **Introduction de Bruno Gazeau**

La crise sanitaire a radicalement modifié le contexte dans lequel évoluent la mobilité et les transports publics. Un an de confinement total ou partiel, de couvre-feu tardif ou plus tôt en soirée, ont modifié les comportements des usagers et des entreprises, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail et du télétravail, des achats de proximité et du e-commerce, de l'absence de loisirs sportifs et culturels. Bien d'autres secteurs d'activité ont été bousculés dans leur fonctionnement et leurs relations à la mobilité, comme dans l'éducation, la santé.

La FNAUT et Qualité Mobilité avaient commencé d'analyser l'évolution des mobilités dans les villes moyennes en y consacrant une étude et un colloque. Il était donc logique qu'elle poursuive et approfondisse ses analyses pour proposer à ses instances une position et des propositions actualisées sur la mobilité, apportant ainsi par ailleurs sa contribution à la mission Duron et dotant ses adhérents d'un corpus à la veille des élections régionales et présidentielles.

C'est le travail d'Alain Richner et de ceux qui y ont contribué qui vous est présenté aujourd'hui.

En toile de fond, je vous rappelle que ces réflexions interviennent après les assises de la mobilité, les votes de la LOM et du pacte ferroviaire, pendant les débats de la loi « Climat et résilience », à quelques jours de la présentation du projet de loi 4D et en pleine réflexion européenne sur le green deal.

Je voudrais aussi formuler deux observations :

1. La crise sanitaire a incontestablement renforcé le recours à la voiture individuelle, jugée plus sûre que les transports publics au regard des gestes barrières, et permis le développement massif du vélo et encouragé le recours à la marche. Très peu d'analyses ont tenu compte de l'évolution du prix de l'essence sur les reports modaux. Or si le cycle de l'essence et du gazole peu chers s'est prolongé sur 2020 avec la réduction de l'activité économique, un nouveau cycle a débuté en 2021 avec l'augmentation de 10 % du prix de tous les carburants. Comme après la crise de 2008, la reprise économique mondiale et le rebond très important attendu de la croissance et de la consommation vont accélérer le renchérissement du prix de l'essence. Comme après 2008, il est vraisemblable que le coût conséquent de ces hausses sur le budget des ménages va à nouveau inciter à se reporter sur les transports publics, dans un premier temps dans les TER et RER avant que le mouvement n'atteigne les métropoles et les réseaux urbains dans les mois qui suivent.
2. Il est frappant d'observer que les débats législatifs intenses se focalisent d'abord sur le transport aérien et automobile, ensuite sur l'exigence de propreté de ces modes, ignorant le rôle du ferroviaire et le caractère déjà propre de ce mode de transport.

Aux exigences des mouvements écologistes de réduire la place de l'avion, le nombre de dessertes, le ministre répond par « il ne s'agit pas de réduire ni la part de l'avion, ni la croissance de la filière aérienne, il s'agit de la rendre propre ».

## **La FNAUT rappelle sa position constante : équité et complémentarité des modes.**

L'équité est celle de la fiscalité, des coûts d'usage et de celui des externalités. La complémentarité des modes est inscrite dans la loi LOM pour les compétences régionales. Elle doit s'exercer aussi au niveau national.

La loi CCC fait un pas dans ce sens avec la coordination train – avion sur les liaisons inférieures à 2h30 en train. Elle pourrait se traduire au niveau européen avec le retour des trains de nuit.

De même, les écologistes mènent un combat féroce pour interdire la vente des véhicules à énergie fossile et avancer au plus vite les dates d'interdiction de rouler en ville pour les véhicules polluants.

**Si la FNAUT partage ce combat de la « voiture propre », elle le complète d'une exigence, celle de la ville sereine qui suppose un meilleur report modal et un autre partage de la voirie.** C'est la raison pour laquelle elle a récemment proposé que les ZFE, qui œuvrent à une ville non polluée, soient complétées de ZTL (Zone à Trafic Limité) qui concourent à une ville plus sereine.

## Propositions de la FNAUT concernant la mobilité urbaine

*(La mobilité périurbaine et les services ferroviaires métropolitains feront l'objet d'un autre document)*

Comme toute la planète, notre pays doit faire face au réchauffement climatique. Le développement des transports collectifs est un moyen indispensable pour diminuer les émanations de gaz à effet de serre ainsi que les particules fines.

Alors même que la part du télétravail a augmenté du fait de l'épidémie du Covid 19, la congestion s'aggrave dans les très grandes villes, entraînant des gaspillages de temps et d'énergie.

Les transports collectifs, s'ils bénéficient des priorités indispensables à leur fonctionnement, contribuent à résorber la congestion. Bien utilisés, ils sont économes en énergie par personne transportée et contribuent à la diminution de la pollution.

L'étude menée par l'Association Qualité Mobilité (AQM) dans les villes moyennes (FNAUT Infos n° 280) avait déjà mis en valeur les leviers suivants pour améliorer les déplacements urbains:

- La maîtrise de la périurbanisation et la mixité fonctionnelle ;
- Le partage de la voirie en faveur des modes doux et des transports collectifs ;
- Le développement des aménagements pour piétons et cyclistes, et de l'offre de transport collectif ;
- La modération de la vitesse automobile (30 km/h) ; la limitation et le contrôle du stationnement ;
- La sensibilisation des élus et techniciens, et la formation des techniciens.

### ➤ 1. Relancer les projets de Transport collectif en site propre (TCSP)

Pour lutter contre le réchauffement climatique et diminuer la congestion urbaine induite par l'utilisation individuelle de l'automobile (« autosolisme »), les modes à traction électrique à forte capacité comme le tramway doivent être développés.

La FNAUT a déjà démontré (FNAUT Infos n°265) que le tramway permet :

- de ménager une réserve de capacité,
- s'inscrit dans une politique plus volontariste que les modes routiers
- répond à un objectif environnemental plus ambitieux (que le Bus à haut niveau de service)
- est plus structurant sur l'urbanisation que le bhns

**Le quatrième appel à projets du gouvernement n'est pas doté d'un montant suffisant** pour permettre aux autorités organisatrices de mobilité de faire face à la nécessité de développer leurs réseaux de tramways afin d'offrir une couverture maximale des agglomérations.

**Quelques années après leur mise en service, les tramways connaissent des trafics supérieurs aux prévisions** : A Lyon, par exemple, l'autorité organisatrice doit allonger les quais de certaines lignes pour accueillir des rames plus capacitaires. A Paris, la ligne T3 ne bénéficie pas de priorités suffisantes et peine à absorber une fréquentation croissante.

Or, toutes les lignes de tramway doivent bénéficier de priorités aux feux afin d'offrir aux usagers un service fréquent et régulier en limitant les temps perdus et, pour la collectivité, de tirer un bénéfice incontestable de l'investissement réalisé.

Même si les investissements de départ sont importants, le tramway permet des économies dans le fonctionnement lorsque le trafic s'accroît : En 2017, la contribution de la collectivité était de 1,75€ par voyage à Toulon (438 000 habitants) qui ne dispose pas de tramway alors qu'elle n'était que de 0,72€ à Montpellier (465 000 habitants) qui dispose d'un réseau de tramways maillé.

Les grandes agglomérations comme Toulon, Perpignan et Lens auraient intérêt à s'équiper d'un transport collectif en site propre afin de structurer leur développement.

Dans les agglomérations qui sont dotées d'un métro, le succès est au rendez-vous et l'extension des réseaux doit être poursuivie.

## ➤ 2. Redonner sa juste place à l'autobus

**L'autobus est le mal aimé des politiques urbaines.** Les élus, qui généralement ne l'utilisent pas, ne voient pas son intérêt pour la mobilité des habitants qui évolue en fonction de nouveaux besoins.

**Les voies pour autobus doivent lui être strictement réservées** et non progressivement ouvertes à différentes catégories d'usagers ou aux véhicules de transport avec chauffeur (VTC) comme le permet la loi LOM. Les voies de 4,50m de largeur permettent de faire côtoyer les bus et les vélos.

Afin d'éviter l'existence de réseaux « à deux vitesses », l'amplitude et les fréquences des lignes de bus doivent être calées sur celles du tramway, en particulier pour la desserte des quartiers excentrés ou des zones périurbaines qui n'ont pas la densité suffisante pour être desservies par un tramway.

L'autobus, s'il bénéficie d'arrêts bien aménagés, est un moyen permettant à toutes les personnes, même handicapées, de se déplacer. L'aménagement des quais surélevés permet de stabiliser la position des arrêts et d'améliorer l'accessibilité de tous les voyageurs. Pour cette raison, **le stationnement et l'arrêt de véhicules de toute nature aux arrêts d'autobus doit être sanctionné**

Dans certaines agglomérations, les lignes de bus peuvent être revalorisées sous forme de « Bus à haut niveau de service (bhns) ». Pour justifier cette qualification, les lignes concernées doivent bénéficier de sites réservés et de priorités aux feux sur la majorité de leur parcours, selon certains exemples de Nantes, de Strasbourg et de Lyon.

Les dénominations « bhns » consistant simplement à changer le modèle et la découpe des véhicules sont trompeuses et ne peuvent apporter aux voyageurs le niveau de service attendu.

Les sites propres pour bus, sous réserve qu'ils soient continus sur la totalité des parcours, pourraient permettre à l'avenir de mettre en place des véhicules complètement autonomes. Au sein de l'Union européenne, ces véhicules sont nommément identifiés dans le cadre du « Pacte vert » comme facteur de développement de la mobilité vertueuse dans le document de la Commission « Stratégie de mobilité durable et intelligente ».

### ➤ **3. Améliorer l'information, la communication, la distribution des titres et la qualité de service sur les réseaux**

**L'information sur les réseaux de transport collectif est encore insuffisante.**

En France, avec la digitalisation, il devient difficile voire parfois impossible de se procurer des fiches horaires, si bien que l'utilisateur n'a plus connaissance de l'offre de référence. Les personnes qui sont mal à l'aise avec les outils numériques sont laissées pour compte, alors qu'elles représentent une part importante de la clientèle potentielle.

Les autorités organisatrices et les opérateurs urbains devraient s'inspirer des exemples suisse, allemand et néerlandais.

Les arrêts d'autobus sont à concevoir comme de véritables stations avec des abris suffisamment vastes, bien éclairés, comportant l'information de référence (horaires, itinéraires), un plan du réseau et un plan de quartier. Les textes et les plans doivent être de taille suffisante.

Aux stations très fréquentées, en particulier aux terminus, des abris pour les vélos doivent être disponibles afin de favoriser l'intermodalité.

L'information en temps réel doit être donnée à tous les arrêts sous forme de bornes d'information suffisamment lisibles et en bon état de fonctionnement. Elle ne doit pas dépendre d'équipements individuels activant des solutions fondées sur l'usage de données personnelles, souvent à des fins publicitaires.

Des distributeurs offrant toute la gamme de titres de transport et permettant d'accélérer la montée des voyageurs dans les bus, sont à développer aux stations principales.

Néanmoins, la vente de titres doit impérativement être conservée dans les autobus. Le voyageur occasionnel, qui vient parfois de quitter sa voiture pour cause de panne ou par commodité, a besoin d'un titre à l'unité. Il en est de même de celui qui arrive d'une autre région.

**La présence d'un salarié dans le véhicule est un atout de l'autobus par rapport aux autres modes.** Le voyageur apprécie de pouvoir se renseigner et a parfois besoin d'être rassuré.

La FNAUT promeut depuis longtemps l'existence de tarifications incitatives en faveur de l'usage des transports collectifs et de tarifications solidaires adaptées à ceux qui en ont le plus besoin. Les titres « mini-groupe » sont de nature à encourager l'usage des transports collectifs par les familles.

### ➤ **4. Encourager la marche à pied et le vélo sans pénaliser les transports collectifs**

**Les modes actifs (marche à pied, vélo) sont bénéfiques pour la santé de nos concitoyens, à tous les âges de la vie, de l'enfance à la vieillesse, en passant par l'âge adulte.**

En dehors des centres villes, des progrès restent nécessaires pour élargir les trottoirs, les entretenir et faire en sorte que tous les cheminements piétons soient bien éclairés. Les trottoirs doivent être strictement réservés aux piétons.

Les associations membres de la FNAUT, qui ont une vision globale de la mobilité, sont capables d'exprimer une opinion constructive : le développement des pistes et des voies cyclables doit se faire dans le cadre d'un partage de la voirie raisonné en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, transport collectif), dissuasif pour la voiture particulière.

Cette politique doit concerner tous les quartiers d'une agglomération et pas seulement le centre-ville historique. Les itinéraires cyclables doivent être continus et les ronds-points aménagés pour les piétons et les cyclistes, sans les mélanger.

Dans les rues étroites de certaines zones denses, la séparation des flux n'est pas toujours la solution : l'abaissement de la vitesse de tous les modes à 30 km/h peut conduire à une circulation apaisée. Ce type de mesure est à étudier au cas par cas en tenant compte notamment de l'environnement comme l'existence d'écoles, de commerces fréquentés ou de lignes de transports collectifs par exemple.

**Les associations de la FNAUT sont fondées à demander des contrôles de vitesse en ville** et pas seulement sur les routes ou les autoroutes de liaison. Les deux-roues motorisés provoquent parfois des accidents graves de piétons dans les villes.

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

Transports collectifs et modes actifs sont à favoriser quand la voirie est saturée et les nuisances trop élevées. Plusieurs formules ont été imaginées en Europe comme la zone à trafic limité (ZTL) qui sélectionne le type de véhicule autorisé, et les péages urbains qui réduisent le trafic et peuvent apporter des moyens complémentaires aux TC.

Des plans de circulation n'autorisant par exemple que des dessertes en boucle limitent aussi la circulation et empêchent le transit. La sélection attentive ou la combinaison des mesures facilitent l'insertion des aménagements cyclables et des transports publics, ce qui favorise le report modal. (cf FNAUT Infos n°288).

**Des efforts importants restent à accomplir pour apaiser les conditions de vie et de mobilité dans les quartiers et les zones périurbaines**, comme le propose depuis longtemps le mouvement « Rue de l'avenir ».

## ➤ **5. Promouvoir la maîtrise et la tarification du stationnement, première forme de « péage urbain »**

*Selon Jean-Marie Guidez, alors expert en mobilité au CERTU « Il ne faut pas dissocier les politiques de transport collectif et de stationnement automobile. Ne jouer que sur le transport, c'est jeter son argent par les fenêtres » (FNAUT Infos n° 256)*

Le rapport du CGEDD sur « urbanisme et mobilité évoque également cette voie de progrès :

*Les politiques de stationnement sont un aspect du rapprochement entre urbanisme et mobilité souvent délaissé. Les choix en la matière peuvent refléter des conceptions radicalement différentes de l'organisation de la mobilité à l'échelle d'une agglomération. La mutualisation des parcs peut notamment s'avérer un outil utile de report modal. Renforcer la place du vélo exige de prévoir des espaces de*

*stationnement suffisants et adaptés. Par ailleurs, la dispersion des compétences en matière de stationnement crée des incohérences qu'il convient de lever en confiant notamment à l'Autorité organisatrice de la mobilité la conception générale et le suivi des politiques de stationnement à l'échelle de l'agglomération*

En résumé le stationnement payant et réglementé des véhicules particuliers est une première forme de péage urbain.

**La FNAUT recommande aux élus locaux, y compris dans les villes moyennes d'utiliser le stationnement comme un levier pour améliorer la qualité de vie dans tous les quartiers**, et non seulement dans les centres historiques. Au titre des mesures à prendre dans les zones à faible émission (ZFE) un effort de pédagogie et d'information se révèle nécessaire.

**La tarification du stationnement doit être étendue aux motocyclettes**, comme cela existe déjà dans certaines communes d'Ile-de-France. Les motards ou les cyclomotards qui roulent sur les trottoirs doivent être verbalisés.

La nécessité de verbaliser les contrevenants doit être expliquée : les aires de livraison par exemple doivent être laissées libres afin que les véhicules assurant ces missions ne stationnent pas en double file ou sur les arrêts d'autobus.

**Les collectivités ont intérêt à orienter les ressources dégagées par le « forfait post stationnement » vers l'amélioration des transports collectifs.**

## ➤ 6. Sensibiliser les élus décideurs et les techniciens

Certaines collectivités veulent afficher une politique de transport propre qui les conduit à acquérir des véhicules de plus en plus coûteux. Si elles ne prennent pas de mesures donnant la priorité aux bus, la vitesse ne s'améliore pas et les coûts d'exploitation des véhicules augmentent. Il s'agit d'une politique d'image plus que d'une réelle politique favorable aux modes économes en énergie.

La présence des usagers au comité des partenaires est l'occasion de présenter les arguments de la FNAUT de façon constructive et d'intéresser les décideurs aux positions des associations.

**Les usagers ont le devoir d'alerter les élus par rapport à des présentations alléchantes de modes de transport alternatifs qui ne répondront pas aux besoins de la population dans la durée.**

Attention aux modes éphémères en matière de transport collectif ! Les années 80 ont vu naître les fameux « tramways sur pneus ». Beaucoup d'élus locaux préconisent aujourd'hui le téléphérique comme une panacée pour répondre aux enjeux de la mobilité, alors qu'il correspond, comme d'autres modes, à un créneau spécifique.

Certaines technologies éprouvées, comme le trolleybus, ne sont pas valorisées, alors que l'on met en place de coûteuses solutions de rechargement pour des véhicules hybride

Une grande incertitude règne d'ailleurs sur le choix des technologies : les véhicules hybrides représentent vraisemblablement une solution transitoire.

La réalisation des tramways de Nantes et de Grenoble a été précédée de visites en Allemagne et en Suisse qui ont permis de démontrer l'efficacité du tramway moderne (FNAUT Infos n° 265). Certains réseaux français constituent aussi, désormais, des réseaux exemplaires dont peuvent s'inspirer les décideurs.

Une visite dans un réseau démonstratif permet de surmonter les oppositions de certaines catégories de la population comme les commerçants par exemple.

## ➤ 7. Inciter les collectivités à coopérer

**Le chauvinisme municipal qui existe chez certains élus, et parfois même chez les habitants, ne permet pas d'aborder correctement les sujets de mobilité** qui concernent des aires urbaines de grandes dimensions.

En région Auvergne – Rhône-Alpes, par exemple, la division de la desserte des agglomérations de Chambéry et d'Aix-les-Bains, qui constituent la même aire urbaine, favorise l'usage de la voiture. Des réseaux distincts avec des contrats de durées différentes ne permettent pas aux usagers de disposer d'une offre correspondant aux besoins de la population de l'aire urbaine.

La coopération des autorités organisatrices et des opérateurs a intérêt à s'étendre aux principaux acteurs économiques, comme ceux du tourisme par exemple.

La région étant compétente en matière de TER, si une métropole veut développer les services ferroviaires périurbains, elle doit passer des accords avec la région. La loi d'orientation sur les mobilités (24 décembre 2019) fait mention de ce dispositif pour les métropoles.

Nos concitoyens sont de plus en plus nombreux à résider dans les zones péri-urbaine : Afin de limiter les déplacements en voiture et de favoriser l'intermodalité, des tarifications intégrées sont à mettre en place entre les réseaux urbains et services ferroviaires métropolitains, nonobstant les réticences de la SNCF.

Il n'est pas forcément nécessaire de promouvoir une nouvelle gouvernance : Un outil existe : c'est le syndicat mixte, réunissant des collectivités de niveaux différents. **La volonté politique des élus des différentes collectivités importe plus que les structures**

Comme le souligne Henri Bergeron, sociologue, « *Ce qui est paradoxal, c'est la croyance que les problèmes de coordination peuvent être réglés par de nouvelles structures. C'est typique de la technocratie française : accorder aux structures, aux organisations, à la technologie, un pouvoir de coordination certainement un peu excessif* »

**Alain RICHNER**

Animateur du réseau mobilité urbaine de la FNAUT

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI PORTANT LUTTE CONTRE  
LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RÉSILIENCE FACE  
À SES EFFETS AFIN D'AMÉLIORER LE REPORT MODAL**

En 2017, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis : une réduction des émissions de CO<sup>2</sup> du secteur des transports ; un alignement du prix du diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports publics ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures. La FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Les avancées indiscutables mais partielles de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 et de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 sont effacées par l'annulation des mesures fiscales sur les carburants et par le renforcement de la dépendance automobile : les engagements de la France lors de la COP 21 sont oubliés.

**La priorité est de se dégager de la dépendance automobile** : de nombreux automobilistes le souhaitent et réclament des alternatives crédibles à l'usage quotidien de la voiture. Le transport collectif peut être développé dans les zones périurbaines et rurales. De multiples exemples en Europe montrent que ces territoires peuvent être desservis à des coûts raisonnables par des trains ou des cars, avec une amplitude horaire et des fréquences élevées, des horaires adaptés aux déplacements domicile-travail et des tarifs attractifs.

En premier lieu, la FNAUT souhaite que le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique permette un financement de la participation des représentants des associations d'usagers à la gouvernance des mobilités :

1. Financement de la participation des représentants des voyageurs à la gouvernance des mobilités.

Afin de contribuer à l'accélération du report modal, la FNAUT a élaboré des propositions d'amendements permettant de développer et de faciliter l'usage du transport public :

2. Abaissement du taux de TVA sur les activités de transport public de voyageurs de 10 % à 5,5 % à l'exclusion du transport aérien,
3. Création de comités de dessertes des services librement organisés,
4. Extension de la consultation des associations d'usagers par l'État sur la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national et sur la suppression de services d'embarquement des vélos

5. Consultation préalable à l'arrêt du trafic pour les services nationaux et régionaux,
6. Révision de la procédure de fermeture administrative et déclassement des lignes ferroviaires,
7. Renforcement des dispositions relatives à l'information des voyageurs pendant les périodes de grèves et à l'encadrement du droit de retrait :
  - 7.1 Service prévisible et transport ferroviaire de longue distance
  - 7.2 Amélioration des délais d'information des voyageurs sur le plan de transport adapté
  - 7.3 Encadrement de l'exercice du droit de retrait dans les transports publics terrestres
8. Facilitation de la procédure de suspension des abonnements de transport public pendant les périodes de grèves, d'interception du trafic et de pandémie,
9. Rétablissement du schéma national des infrastructures de transport, fixation d'un délai pour la publication initiale du schéma national des services de transport et rétablissement de l'encadrement par le schéma national des services de transport des conditions d'exercice des services librement organisés de SNCF Voyageurs,
10. Capacité de s'adresser au ministre de la transition écologique qui peut saisir le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de demandes relatives à l'articulation des dessertes, aux correspondances des services ferroviaires et à la coordination des efforts financiers de régénération du réseau.

**L'intégralité de ces propositions d'amendements concernent l'article 29 du projet de loi présenté en première lecture à l'Assemblée Nationale.**

## **1. Financement de la participation des représentants des voyageurs à la gouvernance des mobilités**

Les associations d'usagers, ainsi que organisations régionales et nationales qui les regroupent, informent et défendent, individuellement ou collectivement, les voyageurs. Ces associations ont une activité de plus en plus étendue et complexe. Leur expertise est reconnue par les pouvoirs publics et les consommateurs mais leurs subventions diminuent d'année en année.

Elles souhaitent pouvoir maintenir leur capacité de conseil et d'intervention dans un contexte de sollicitations multiples et des exigences de la participation de leurs représentants aux comités de concertation de la gestion des grandes gares (article L. 2111-9-3 du code des transports inséré par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire), aux comités de suivi des dessertes ferroviaires (article L. 2121-9-1 inséré par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui concerne les dessertes ferroviaires organisées par l'État et les régions) et aux comités des partenaires (article L. 1231-5 inséré par la LOM du 24 décembre 2019) instituant des comités des partenaires auprès des autorités organisatrices urbaines (L. 1231-1 du code des transports) et régionales (L. 1231-3 du code des transports).

Il convient, sur le modèle du financement du dialogue social institué pour les transports urbains, de leur affecter une très faible partie de la masse salariale affectée à la réalisation du service de transport quel que soit le mode et quel que soit le mode de gestion (DSP, régie, SPL etc.).

**À l'instar du montant de 0,07 % de financement du dialogue social institué pour les transports urbains, la FNAUT propose qu'un montant de 0,01 % de la masse salariale permettant l'exécution des services de transport soit affecté au dialogue citoyen avec les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports, disposant d'un agrément national en tant qu'association de défense des consommateurs conformément aux articles L. 811-1 et suivants du code de la consommation, et dont les représentants participent aux comités de concertation de la gestion des grandes gares, aux comités de suivi des dessertes ferroviaires et aux comités des partenaires.**

**Il est inséré un article L. 1211-6 du code des transports :** *« Il est affecté, selon des modalités fixées par décret, aux fédérations nationales d'associations d'usagers des transports, disposant d'un agrément national en tant qu'association de défense des consommateurs conformément aux articles L. 811-1 et suivants du code de la consommation, dont les représentants siègent dans les comités de concertation de la gestion des grandes gares institués par l'article L. 2111-9-3, de suivi des dessertes ferroviaires institués par l'article L. 2121-9-1 et les comités des partenaires institués par l'article L. 1231-5, un pourcentage de la masse salariale affectée à la réalisation du service de transport concerné.*

## **2. Abaissement du taux de TVA sur les services de transport public de voyageurs de 10 % à 5,5 % à l'exclusion du transport aérien**

**Le transport public est un service de première nécessité** : le taux de TVA de 10 % qui lui est appliqué doit être abaissé à 5,5 %, comme c'était le cas avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Les services de transport public sont jugés trop coûteux par les usagers captifs (en particulier pour les déplacements occasionnels par TER et pour les jeunes) : une baisse du taux de TVA donnerait un bon signal environnemental en encourageant l'utilisation des transports publics de la vie quotidienne ainsi que pour les déplacements à plus longue distance.

L'ensemble des modes de transport public doit être concerné par cette baisse du taux de TVA : le transport public terrestre incluant les transports publics particuliers de personnes, les services de navigation mais pas le transport aérien.

L'article 279 2° b quater du code général des impôts, qui fixe le taux de TVA à 10 %, est modifié ainsi : « *les transports de voyageurs, **par mode aérien*** ».

**Il est inséré un alinéa N à l'article 278-0 bis du code général des impôts :**

« *La taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit de 5,5 % en ce qui concerne :*

...

***N) les services de transport public de voyageurs à l'exclusion du mode aérien*** ».

### 3. Création de comités de dessertes pour les services librement organisés

Sur le modèle des comités de suivi des dessertes pour les services d'intérêt national et régional, il convient donc de prévoir une **instance de consultation des parties prenantes, dont les représentants des voyageurs, en ce qui concerne** les services librement organisés (liaisons TGV, par exemple) et les dessertes internationales.

Même dans le cadre de services librement organisés, il est pertinent d'organiser des instances permettant le partage d'information entre les entreprises ferroviaires et l'ensemble des parties prenantes.

Ils pourraient réunir des représentants des collectivités régionales concernées, des gestionnaires d'infrastructure et de gare, de la ou les entreprises ferroviaires, des représentants des intérêts économiques et des représentants des voyageurs. L'objet de ces comités porterait notamment sur la politique de desserte, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service et le choix des matériels affectés à la réalisation des services.

**L'article L. 2121-12 du code des transports est complété par un quatrième alinéa :** « *Sont institués des comités de suivi des services librement organisés et des services internationaux, auprès des entreprises ferroviaires concernées, permettant l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment informés sur la politique de desserte, l'argumentaire de son évolution et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance ; les tarifs ; l'information des voyageurs ; l'intermodalité ; la qualité de service ; le choix des matériels affectés à la réalisation des services* ».

#### **4. Extension de la consultation des associations d'usagers par l'État sur la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national et sur la suppression de services d'embarquement des vélos**

Les dispositions de l'article L. 2121-2 du code des transports imposent la consultation par l'État des régions, départements et communes concernés par la création la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national. **Cette consultation doit être étendue aux fédérations nationales d'associations d'usagers des transports.**

**Le premier alinéa de l'article L. 2121-2 du code des transports est complété ainsi :** « *Les régions, départements et communes et les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports concernés par la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national au sens de l'article L. 2121-1 sont préalablement consultés par l'État* ».

De même, toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées. **Cette consultation doit être étendue aux fédérations nationales d'associations d'usagers des transports.**

**Le second alinéa de l'article L. 2121-2 du code des transports est complété ainsi :** « *Toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées et aux fédérations nationales d'associations d'usagers des transports* ».

## 5. Consultation préalable à l'arrêt du trafic pour les services nationaux et régionaux

Qu'il s'agisse d'un arrêt du trafic ferroviaire par choix (transfert sur route par exemple) ou par contrainte (fermeture imposée par SNCF Réseau ou tout autre gestionnaire d'infrastructure pour des raisons techniques), **une procédure préalable à l'arrêt du trafic doit s'imposer aux autorités organisatrices, aux entreprises ferroviaires concernées et à SNCF Réseau ou tout autre gestionnaire d'infrastructure** afin d'élaborer et de diffuser, notamment aux associations d'usagers, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants, une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure, l'étude de repreneurs éventuels de l'exploitation ainsi qu'une étude d'impact du report sur l'autocar et les autres modes. Le gestionnaire d'infrastructure doit diffuser des informations sur le calendrier de l'arrêt du trafic préalablement à celui-ci. Ce dossier préalable à l'arrêt du trafic doit inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres.

### **Il est inséré un article L. 2122-4-8 :**

*« Préalablement à l'arrêt du trafic sur une ligne ferroviaire desservie par des services régionaux ou des services d'intérêt national, les autorités organisatrices concernées, les entreprises ferroviaires concernées et SNCF Réseau ou tout autre gestionnaire d'infrastructure, sous l'autorité de celui-ci, doivent, dans des conditions fixées par décret, élaborer et diffuser, notamment aux associations d'usagers, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants du gestionnaire d'infrastructure : une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure ; une étude de la possibilité d'une reprise éventuelle de l'exploitation ferroviaire ainsi que les conditions du report sur autocar. Le gestionnaire d'infrastructure diffuse des informations sur l'arrêt du trafic en amont de celui-ci. Ce dossier préalable à l'arrêt du trafic doit inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres ».*

## **6. Révision de la procédure de fermeture administrative et déclassement des lignes ferroviaires**

### 1° Motivation des décisions de fermeture et de déclassement.

Il convient d'imposer l'exigence de motivation (justification en fait et en droit de la décision) des décisions de fermeture et de déclassement au regard de l'importance des enjeux (irréversibilité). Cette proposition est fort modeste puisque la motivation est déjà présente à travers le contenu du dossier de fermeture qui expose les raisons de la fermeture ou du déclassement. Imposer une motivation synthétique des décisions elle-même favorisera l'acceptabilité sociale de ces décisions.

### 2° Préciser réglementairement le contenu du dossier de fermeture d'une section de ligne du Réseau Ferré National (RFN).

SNCF Réseau présente d'ores et déjà des dossiers aux régions, qui sont parfois très complets, mais dont la qualité et la complétude restent variables. En cas de contestation contentieuse des fermetures ou déclassements, cela crée en outre une incertitude juridique. Afin de sécuriser ces décisions (éviter les annulations pour vices de procédure), il convient de préciser les éléments que doivent contenir un tel dossier de projet de fermeture ou déclassement : lien de la section avec le réseau, évaluation du potentiel de trafic fret et voyageurs, pertinence économique, sociale, énergétique... autant de points qui sont déjà traités dans les dossiers mais de façon très variable. Il convient d'harmoniser les pratiques.

### 3° Évaluation du potentiel de trafic par un cabinet indépendant.

Elle pourrait être intégrée dans le dossier de demande de fermeture ou mieux, faire l'objet d'une étude en amont qui serait présentée à SNCF Réseau avant de prendre sa décision d'engager la procédure de fermeture-déclassement. Elle est d'ores et déjà réalisée pour les principaux dossiers de fermetures. Mais il convient de progresser en la matière pour s'assurer de la pertinence de l'évaluation. On ne peut pas se contenter d'une évaluation faite par SNCF Réseau après avoir déjà décidé d'engager la fermeture et le déclassement. Cette évaluation, même sommaire, incluant une analyse du trafic à long terme, doit être réalisée par un cabinet indépendant de SNCF Réseau en amont de la décision.

### 4° Consultation des associations d'usagers.

Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports, doivent être consultées afin que leur avis puisse être transmis aux régions et au conseil d'administration de SNCF Réseau avant décision sur la fermeture et le déclassement. Cette pratique est déjà mise en œuvre, et il s'agit simplement de la pérenniser et de la sécuriser réglementairement.

### 5° Avis conforme de la région consultée.

Il s'agit de permettre aux régions de s'opposer à la fermeture et/ou au déclassement, en cas d'avis défavorable (qui devient une forme de droit de veto, le cas échéant limité à une durée déterminée par ex. 10 ans). Une fois de plus, il ne s'agit que d'intégrer dans le droit la pratique de SNCF Réseau qui, à de très rares exceptions près, suit systématiquement l'avis des régions, même quand il est défavorable. Le régime des avis conformes existe déjà dans le secteur ferroviaire (avis conforme de l'ART sur les péages ferroviaires).

#### 6° Soumission à enquête publique.

Le minimum est de permettre au public de s'exprimer, ce qui d'ailleurs limite ensuite la contestation. La plus modeste modification d'un plan local d'urbanisme, ou mieux, la vente d'un simple chemin rural sont soumises à enquête publique par le code de l'urbanisme et le code rural, on voit mal pourquoi le déclassement et la cession d'une ligne du réseau ferré national ne le seraient pas. Le nombre d'enquêtes serait très faible (10 à 20 par an sur un total de 5 500 enquêtes publiques en 2016).

#### 7° Interdiction du déclassement des lignes dont le potentiel de voyageurs est estimé à plus de 1000 voyageurs/jour.

En lien avec l'évaluation sérieuse du potentiel de trafic, il s'agit de créer un encadrement au fond, et de réduire le pouvoir discrétionnaire de SNCF Réseau de prononcer le déclassement de lignes du Réseau Ferré National à fort potentiel de trafic. Le seuil retenu peut évidemment être discuté.

#### 8° Publier au Bulletin Officiel de SNCF Réseau les AOT et contrats de transferts de gestion.

Le plus souvent, les fermetures ne sont plus suivies de déclassements et ventes, mais d'autorisations d'occupation temporaire ou de contrats de transferts de gestion (aux départements) pour l'exploitation d'une voie verte. Dans un souci de transparence, il est indispensable que ces décisions soient publiées au B.O. de SNCF Réseau, ce qui n'est actuellement pas le cas.

#### **L'article L. 2111-2 du code des transports est complété par un troisième alinéa :**

*« Les décisions de fermeture et déclassement prises par SNCF Réseau sont prises sur la base d'un dossier complet comportant notamment une évaluation du trafic, y compris pour le long terme, par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF Réseau, l'avis des fédérations nationales d'associations d'usagers des transports, l'avis conforme de la ou des régions concernées. Ce dossier en vue de la fermeture ou du déclassement fait l'objet d'une enquête publique. Les décisions de fermeture et de déclassement prises par SNCF Réseau sont motivées. Les lignes dont le potentiel de voyageurs est estimé à un seuil fixé par arrêté ne sont pas susceptibles d'être fermées et déclassées. Les autorisations d'occupation temporaire et les contrats de transfert de gestion relatifs au domaine public ferroviaire sont publiés au Bulletin Officiel de SNCF Réseau. Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret ».*

## **7. Renforcement des dispositions relatives à l'information des voyageurs pendant les périodes de grèves et à l'encadrement du droit de retrait**

Les épisodes de grèves à répétition de ces dernières années ont souligné un certain nombre de faiblesses des dispositions relatives à l'information et à l'indemnisation des voyageurs dans le cadre des mesures permettant la continuité du service public en cas de perturbation prévisible.

### **7.1 Service prévisible et transport ferroviaire de longue distance**

Les dispositions du code des transports (articles L. 1324-1 et suivants) sur le dialogue social, la prévention des conflits et l'exercice du droit de grève (notamment les déclarations individuelles d'intention) concernent les services publics de transport terrestre et les services librement organisés (sauf les liaisons internationales), quelle que soit la forme juridique de l'entreprise ferroviaire.

Par contre, les dispositions sur la continuité du service en cas de perturbation prévisible concernent uniquement « les services publics de transport terrestre ». Il serait souhaitable que les services nationaux librement organisés soient inclus dans le champ de ces dispositions.

**L'article L. 1222-1 du code des transports est complété ainsi :**

*« Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique, hors transport fluvial **ainsi qu'aux services librement organisés** ».*

### **7.2 Amélioration des délais d'information des voyageurs sur le plan de transport adapté**

Dans les faits, la communication des plans de transport adaptés se fait, notamment pour le transport ferroviaire régional, la veille des jours de grève à 17 heures. Cette situation n'est pas conforme à l'exigence de l'article L. 1222-8 du code des transports qui impose que le plan de transport adapté soit communiqué aux usagers « au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation », c'est-à-dire en tout début de journée, la veille de chaque jour de grève.

Une des difficultés provient du fait que les délais de prévenance de l'intention de faire grève (au plus tard quarante-heures avant le début de la grève) et de l'éventuelle décision de renoncement à la grève (au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue pour la participation à la grève) sont trop court et doivent être allongés afin de faciliter l'élaboration du plan de transport adapté.

**Les trois premiers alinéas de l'article L. 1324-7 du code des transports sont modifiés ainsi :**

*« En cas de grève, les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées dans l'accord collectif ou le plan de prévisibilité prévus à [l'article L. 1222-7](#) informent, au plus tard ~~quarante-huit~~ **soixante-douze** heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. Les informations issues de ces déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation du service durant la grève. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à [l'article 226-13 du code pénal](#).*

*Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard ~~vingt-quatre~~ **quarante-huit** heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève afin que ce dernier puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport. Cette information n'est pas requise lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève.*

*Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard ~~vingt-quatre~~ **quarante-huit** heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport. Cette information n'est pas requise lorsque la reprise du service est consécutive à la fin de la grève. »*

### **7.3 Encadrement de l'exercice du droit de retrait dans les transports publics terrestres**

Les modalités d'exercice actuelles du droit de retrait des agents des entreprises de transport public, à la suite d'agressions, sont extrêmement pénalisantes pour les usagers. Dans bien des cas, ce droit est exercé dans le contexte d'une menace diffuse alors que l'article L. 4131-1 du code de travail ne le permet à un travailleur que dans le cadre « *d'un danger grave et imminent pour sa vie ou pour sa santé.* »

Cet exercice abusif du droit de retrait entraîne un coût social disproportionné, en relation avec la responsabilité particulière de ces agents, dont l'activité contribue à la liberté d'aller et venir, essentielle aux activités économiques et personnelles de nos concitoyens.

Dans le secteur des transports terrestres réguliers, il est souhaitable que ce droit soit limité dans le temps et dans l'espace afin que son exercice ne constitue pas un abus de droit, qui s'apparente à une grève surprise contrevenant à la continuité du service public.

**Il est inséré un article L. 1222-13 au code des transports :**

*« En dérogation à l'article L. 4131-1 du code du travail, l'exercice du droit de retrait par les agents des entreprises de transports publics terrestre en cas d'atteinte volontaire à l'intégrité d'un agent est limité aux agents de la ligne concernée, pour une durée qui ne peut dépasser une heure après la divulgation des faits ».*

## **8. Facilitation de la procédure de suspension des abonnements de transport public pendant les périodes de grèves, d'interception du trafic et de pandémie**

Pendant les périodes de confinement puis de déconfinement, durant lesquelles le télétravail s'impose partiellement ou totalement, de nombreux abonnés des transports publics sont confrontés à une dépense contrainte pour une prestation dont ils n'ont plus l'usage. Les situations de ces abonnés sont très variables, il peut s'agir d'abonnés TGV longue distance, de navetteurs quotidiens ou d'utilisateurs des transports urbains. Tous sont confrontés à la même difficulté : ces abonnements leur sont devenus inutiles alors qu'ils continuent à en supporter les coûts.

Lors du premier confinement, un certain nombre de mesures commerciales avaient été prises pour dédommager les abonnés. Les mesures commerciales prises dans le cadre du deuxième confinement ont été beaucoup moins favorables.

Du point de vue juridique, la charge financière de ces abonnements, devenue excessivement onéreuse en raison d'un changement imprévisible de circonstances, devrait pouvoir conduire à la révision de l'exécution de ces abonnements.

Force est de constater que les modalités de suspension des prélèvements des abonnements sont peu pratiques et assorties de délais trop longs. De plus, certains abonnements ne peuvent pas faire l'objet d'une suspension, c'est par exemple le cas de l'abonnement Imagine R pour les élèves et étudiants en Ile-de-France. Les difficultés sociales qu'ils rencontrent sont alors aggravées par l'impossibilité de se dégager des prélèvements, dans un contexte de rareté des emplois d'étudiants qui permettent de financer leurs études et leurs frais.

L'enjeu de la confiance dans le système de transport public est fort. Les mesures commerciales de réduction des prélèvements ou de suspension partielle des prélèvements relevant des autorités organisatrices ou des transporteurs ne permettent pas, à elles seules, une solution financièrement satisfaisante pour les voyageurs.

La possibilité de suspendre le contrat, sans pour autant le résilier, et la facilitation des conditions de suspension des abonnements, notamment à distance, devraient être mises en œuvre. Ces mesures pourraient être applicables dans le contexte des crises sanitaires, mais aussi des grèves et des interceptions du trafic de longue durée.

### **L'article L. 1222-12 du code des transports est complété par un quatrième alinéa :**

*« Les contrats d'abonnements à des services réguliers de transport public de personnes contiennent des dispositions relatives à la possibilité de suspension aisée et à distance des abonnements et de leurs règlements en cas de crises sanitaires, de grèves et d'interceptions du trafic. Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret ».*

## **9. Rétablissement du schéma national des infrastructures de transport, fixation d'un délai pour la publication initiale du schéma national des services de transport et rétablissement de l'encadrement par le schéma national des services de transport des conditions d'exercice des services librement organisés de SNCF Voyageurs**

Alors qu'il est essentiel pour nos concitoyens d'avoir connaissance des objectifs de l'État en matière d'infrastructures et de services de transport ferroviaire afin de faire face aux attentes sociales de mobilité et d'aménagement du territoire, force est de constater que ces deux schémas n'ont été ni publiés, ni présentés au Parlement.

De plus, l'élaboration du schéma national des infrastructures de transports a été supprimé par la LOM du 24 décembre 2019. Il avait notamment pour objet de fixer les orientations de l'État concernant l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence. **Il convient de réinstaurer ce schéma national des infrastructures de transport dont l'élaboration peut relever du Conseil d'orientation des infrastructures institué par la LOM qui doit être soumis à la validation du Parlement.**

Le schéma national des services de transport (article L. 1212-3-1 et suivants du code des transports) fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national. L'article L. 1212-3-2 précise que ce schéma détermine, *dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de transport*. Il s'agit des Trains d'Équilibre du Territoire. Institué par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ce schéma n'a jamais été élaboré.

De plus, l'État étant doté depuis la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (article L. 2121-1-1 du code des transports) de la compétence de conclure des contrats de service public pour préserver des dessertes directes sans correspondance. Face à la politique de suppression des services TGV sans correspondance mise en œuvre par SNCF Voyageurs, il est urgent que l'État se saisisse de cette mission et présente sa vision de la politique de dessertes nationales via le schéma national des services de transport.

Par ailleurs, il convient de réinsérer la disposition de l'article L. 1212-3-2, issue de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, et visant à instaurer un encadrement, par l'intermédiaire de ce schéma national des services de transport les conditions dans lesquelles l'entreprise publique SNCF Mobilités, devenue SNCF Voyageurs, assure ses services de transport librement organisés. Alors que des suppressions de liaisons TGV ont déjà eu lieu et alors que des dessertes TGV de bassins de vie entier sont menacées, cette disposition supprimée par l'article 6 I 1° de l'ordonnance du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs doit être rétablie.

**Il est inséré un article L. 1212-2 au code des transports relatif au schéma national des infrastructures de transport** « *Le Conseil d'orientation des infrastructures élabore le schéma national des infrastructures de transport qui a pour objet de fixer les orientations de l'État concernant l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence. Ce schéma, et ses renouvellements, sont soumis à l'approbation du Parlement. Le schéma initial des infrastructures de transport est présenté au Parlement au plus tard le 31 décembre 2021. Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret* »

**L'article L. 1212-3-1 du code des transports relatif au schéma national des services de transport est complété ainsi :**

*« Le schéma national des services de transport initial est présenté au Parlement au plus tard le 31 décembre 2021 ».*

**L'article L. 1212-3-2 du code des transports est complété ainsi :**

*« Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Voyageurs assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national ».*

**10. Capacité de s'adresser au ministre de la transition écologique qui peut saisir le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de demandes relatives à l'articulation des dessertes, aux correspondances des services ferroviaires et à la coordination des efforts financiers de régénération du réseau**

La FNAUT constate des difficultés récurrentes dans l'organisation de l'articulation des dessertes et des correspondances pour les dessertes TER interrégionales ainsi que pour les services nationaux et les services TER. D'autre part, afin d'assurer l'effectivité des dispositions de l'article L. 2121-1-1 du code des transports relatif à la préservation des dessertes directes sans correspondance, elle souhaite avoir la capacité de soumettre les difficultés d'application qu'elle pourrait constater à une instance supérieure. Enfin, elle estime qu'une meilleure coordination des efforts financiers de régénération du réseau est souhaitable, notamment dans le cas où une partie de cet effort provient de fonds d'origine régionale.

**Il est inséré un article L. 2121-9-2 au code des transports :**

*« Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports ont la possibilité de s'adresser au ministre de la transition écologique, qui peut soumettre au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, des demandes relatives à l'articulation des dessertes et des correspondances interrégionales pour les services TER, à l'articulation des services nationaux et des services TER, à l'application des dispositions de l'article L. 2121-1-1 du code des transports relatif à la préservation des dessertes directes sans correspondance ainsi qu'à la coordination des efforts financiers de régénération du réseau ».*

*Le CGEDD peut émettre des préconisations sur ces demandes et le vœu que les collectivités territoriales concernées en débattent ».*

Monsieur Louis Nègre  
Président du GART  
Monsieur Thierry Mallet  
Président de l'UTP

Paris, le 12 janvier 2021

Objet : lettre ouverte relative à la suspension des abonnements de transport public

Messieurs les Présidents,

Pendant les périodes de confinement puis de déconfinement, durant lesquelles le télétravail s'impose partiellement ou totalement, de nombreux abonnés des transports publics sont confrontés à une dépense contrainte pour une prestation dont ils n'ont plus l'usage. Les situations de ces abonnés sont très variables, il peut s'agir d'abonnés TGV longue distance, de navetteurs quotidiens ou d'utilisateurs des transports urbains. Tous sont confrontés à la même difficulté : ces abonnements leur sont devenus inutiles alors qu'ils continuent à en supporter les coûts.

Lors du premier confinement, un certain nombre de mesures commerciales avaient été prises pour dédommager les abonnés. Les mesures commerciales prises dans le cadre du deuxième confinement ont été beaucoup moins favorables.

Du point de vue juridique, la charge financière de ces abonnements, devenue excessivement onéreuse en raison d'un changement imprévisible de circonstances, devrait pouvoir conduire à la révision de l'exécution de ces abonnements.

Force est de constater que les modalités de suspension des prélèvements des abonnements sont peu pratiques et assorties de délais trop longs. De plus, certains abonnements ne peuvent pas faire l'objet d'une suspension, c'est par exemple le cas de l'abonnement Imagine R pour les élèves et étudiants en Ile-de-France. Les difficultés sociales qu'ils rencontrent sont alors aggravées par l'impossibilité de se dégager des prélèvements, dans un contexte de rareté des emplois d'étudiants qui permettent de financer leurs études et leurs frais.

L'enjeu de la confiance dans le système de transport public est fort. Les mesures commerciales de réduction des prélèvements ou de suspension partielle des prélèvements relevant des autorités organisatrices ou des transporteurs ne permettent pas, à elles seules, une solution financièrement satisfaisante pour les voyageurs.

La possibilité de suspendre le contrat, sans pour autant le résilier, et la facilitation des conditions de suspension des abonnements, notamment à distance, devraient être mises en œuvre. Ces mesures pourraient être applicables dans le contexte des crises sanitaires, mais aussi des grèves et des interceptions de longue durée.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes, nous vous prions de croire, Messieurs les Présidents, à l'assurance de notre meilleure considération.



Bruno GAZEAU  
Président

Copie : Présidentes et Présidents d'Ile-de-France Mobilités, RATP, Régions de France, SNCF Voyageurs.