

La marche est haute, sans ambition elle ne sera pas franchie.

La campagne électorale a laissé en suspens la question essentielle de la mobilité. Les programmes des candidats se sont révélés dans leur ensemble peu ambitieux, non chiffrés précisément. Ils ne sont pas de nature à relever les défis du changement climatique, de la fin des énergies fossiles, des conséquences de la crise du COVID et tout récemment des conséquences de la guerre en Ukraine. Des solutions de court terme nécessaires sans doute (baisse des taxes, plafonnement du prix des énergies) ont été proposées dans l'urgence mais sans les lier à des propositions de moyen et long terme visant à résoudre les difficultés de fond.

Ce numéro de FNAUT infos illustre ces différentes questions, qu'il s'agisse du financement de la voiture électrique et du coût du basculement du parc automobile d'ici 2035, des conséquences de la crise sanitaire sur le quotidien des usagers, des problèmes de mobilité des jeunes ruraux et des plus défavorisés, dont témoigne aussi le récent rapport de la FNH (Fondation pour la nature et l'homme) et de Wimoov qui chiffre à 13,3 millions le nombre de Français en situation de « précarité mobilité ».

Hausser le niveau d'exigences en matière de qualité de service, de réponses aux besoins des usagers, de régénération et de développement des infrastructures est nécessaire. La marche est haute mais la gravir est indispensable, il faut s'en donner les moyens.

Bruno Gazeau ■



Le financement public de la voiture électrique

(© Pixabay)

Nous présentons les résultats d'une expertise du cabinet 6t réalisée, pour la FNAUT, sur le coût pour la collectivité des aides à l'achat de voitures électriques, à l'implantation des bornes les alimentant et au différentiel de taxation entre l'énergie électrique et les carburants thermiques : plus de 4 Md€ depuis l'apparition de la voiture électrique. Le grand intérêt de l'expertise est d'avoir souligné deux risques inhérents à l'introduction de la voiture électrique : des pertes fiscales comprises entre 9 et 12 Md€ d'ici à 2030, la fiscalité de l'électricité étant bien plus faible que celle des carburants fossiles, d'un facteur 4 à 5 par véhicule ; la FNAUT craint par ailleurs, même si la taxe sur l'électricité est revalorisée, une perte de clientèle des transports publics, le coût immédiat de l'usage de la voiture étant seul pris en compte par l'automobiliste au moment où il choisit son mode de déplacement.

Sommaire

Dossier - La voiture électrique : des ombres au tableau	1 à 3
Dossier - Usages et attentes des voyageurs dans le contexte de la crise sanitaire	4 à 6
Actualité - Petits aéroports, un bilan peu glorieux	7
Actualité - Pour un renouveau des trains de nuit	7
Actualité - Réchauffement climatique	8
Actualité - Mobilité : comment économiser l'énergie	8
Actualité - Mobilité des jeunes ruraux	9
Des nouvelles d'Europe	10
Le coin du cycliste - Baromètre vélo 2021	11
En bref	12

Voiture électrique : des ombres au tableau *

(© Pixabay)

La voiture électrique aujourd'hui et demain

On compte aujourd'hui environ 250 000 véhicules électriques (VE) selon le SDES, Service de la donnée et des études statistiques, soit moins de 1 % du parc (environ 38 millions de voitures particulières). Ce nombre croît rapidement :

- malgré un prix d'achat élevé en raison du coût de la batterie (entre 30% et 50% du prix d'achat total) ; ce prix a considérablement baissé, mais il reste très supérieur à celui des voitures thermiques : 36 000 € contre 26 800 € en moyenne ;

- malgré le manque d'autonomie du véhicule électrique (VE) : seuls 4% des automobilistes parcourent plus de 250 km un jour donné du fait de la faible énergie emmagasinée par la voiture ; or les bornes de recharge sont rares, et non rentables à court terme en raison d'un nombre de VE encore trop faible.

En France, près de 195 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables ont été vendus en 2020, soit 8% des ventes (+ 200 % par rapport à 2019). La conversion du parc s'accélère : 303 100 voitures électriques ont été vendues en 2021, soit 12 % des ventes (+ 55,4 % par rapport à 2020). Les objectifs officiels sont très ambitieux mais semblent accessibles : en 2030, selon la Stratégie nationale Bas-Carbone (SNBC) et la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE), le nombre de 5 à 7 millions de VE pourrait être atteint. En 2040, ce sera la fin des ventes de véhicules thermiques. En 2050, 94 % des véhicules légers et 21 % des camions seront électriques.

Le phénomène n'est pas seulement français : il s'est vendu 1,2 million de voitures 100 % électriques et 1 million d'hybrides rechargeables en Europe occidentale en 2021, 64 % de plus qu'en 2020 (Les Echos).

* <https://www.fnaut.fr/etude-le-soutien-a-lelectromobilite-par-la-puissance-publique-qui-va-payer-la-note>

Le coût public de l'électromobilité

À l'échelle nationale, on distingue deux types d'aides à l'achat par les particuliers ou les entreprises, mis en place en 2008 dans le cadre du Grenelle de l'environnement puis revus lors du Plan Automobile de 2012.

- **le bonus/malus écologique** consiste à subventionner l'achat de véhicules neufs produisant peu de CO₂ et à taxer les véhicules les plus polluants.

- **la prime à la conversion** est restée marginale jusqu'en 2015. En 2015, son montant a fortement augmenté. Mais les acheteurs de voitures électriques sont très minoritaires parmi les bénéficiaires de la prime (seulement 2,3 % en 2019).

Les conditions d'éligibilité de la prime à la conversion sont voisines de celles du bonus-malus, elles sont basées sur le profil du véhicule et de l'acheteur.

Les aides régionales, départementales et communales

Plusieurs collectivités interviennent dans l'aide à l'achat des VE : la ville de Paris, les Régions Grand Est, Ile-de-France, Occitanie et Normandie. Des aides départementales sont accordées en Ile-de-France, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie et PACA. En moyenne 30 % des acheteurs de VE bénéficient de ces aides (au total, elles représentent moins de 10 % des aides nationales). Ces aides sont très élevées : entre 18 % et 28% du prix total d'achat, soit une subvention comprise entre 6 500 et 10 000 euros selon que l'acheteur bénéficie des aides locales ou non.

De plus, la taxe d'immatriculation est exonérée, depuis 2020, dans toutes les Régions. D'autres aides, non comptabilisées dans l'étude 6t, sont accordées par les collectivités locales : l'autorisation de rouler dans les couloirs réservés aux bus et la gratuité de certains parkings.

Les bornes de recharge

Aux aides à l'achat, il faut ajouter les aides à la création d'IRVE (infrastructures de recharge des VE) et à la hausse de leur puissance : environ 300 M€ entre 2014 et 2023.

Commentaires de la FNAUT

Les aides publiques totales à l'électromobilité

- Si on additionne les subventions nationales et locales à l'achat (3,7 Md€ depuis 2014 et les aides à la création des IRVE, on arrive à 4 Md€. Ces aides croissent rapidement car le nombre de VE et la demande en IRVE augmentent sans cesse.

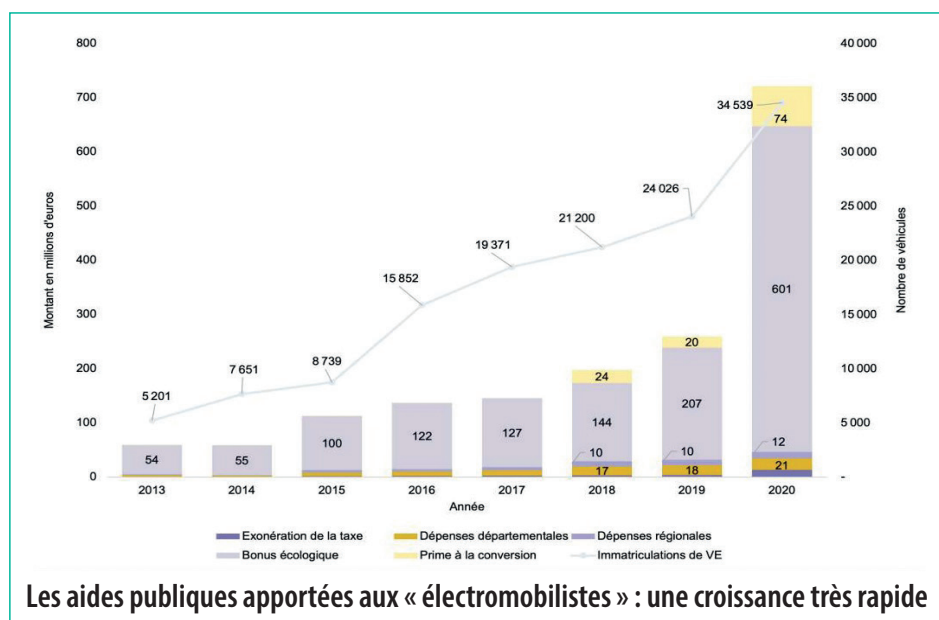
- La perte fiscale liée au différentiel de taxation entre l'énergie électrique et les carburants thermiques depuis l'apparition de la voiture électrique a été estimée par 6t entre 315 et 460 M€. Cette perte croît rapidement elle aussi.

- L'étude de 6t s'est concentrée sur les voitures particulières ; les poids lourds (l'État vient d'annoncer une subvention de 100 000 € pour l'achat d'un camion électrique de plus de 26 tonnes), les véhicules utilitaires et les deux roues électriques n'ont pas été considérés par 6t.

- Le subventionnement de l'électricité délivrée par les IRVE est marginal (sauf à admettre que le nucléaire n'est pas subventionné) car les prix pratiqués par les réseaux publics convergent vers des prix de marché.

- Enfin l'État aide directement l'industrie automobile. Fin 2021, il a annoncé un soutien à la diversification des sous-traitants de la filière automobile de 300 M€. Les usines de batteries bénéficient également d'énormes aides d'État en Europe.

Les entreprises contribuent elles aussi au financement de l'électromobilité, par l'intermédiaire du forfait mobilité, pour



l'alimentation des VE, hybrides rechargeables ou hydrogène.

Au total, l'aide publique depuis l'émergence de la voiture électrique est de l'ordre de 5 Md€ selon l'estimation de la FNAUT.

L'étude du cabinet 6 t a montré que l'essor de la voiture électrique présente par ailleurs un double risque : des pertes fiscales très importantes, et un déficit supplémentaire des transports publics qui pèserait lui aussi sur les finances publiques.

● 1 Les pertes fiscales

En France, les taxes représentent environ 60% du prix des carburants. Il s'agit principalement de la TICPE (taxe intérieure de consommation des produits énergétiques) et de la TVA sur la TICPE : elles rapportent environ 42 Md€ à l'État, 21 seulement si on se limite aux carburants pour voitures thermiques. « Un véhicule thermique (essence ou diesel) rapporte par an entre 570 et 700 € (zones urbaines) et 650 à 790 € (zones rurales). Un VE rapporte entre 140 et 150 €/an, soit 4 à 5 fois moins : le remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule électrique fait donc perdre actuellement entre 430 et 640 €/an de recette fiscale ».

Si la fiscalité de l'électricité est maintenue à son niveau actuel, beaucoup plus faible que celui sur les carburants fossiles, l'essor des VE pourrait donc entraîner un manque à gagner considérable pour l'État. Six scénarios ont été proposés par 6t ; il faut prendre en compte la perte fiscale mais également les subventions à l'achat des VE et à l'installation des bornes, qui

varient selon les scénarios. La conviction de 6t est que le scénario de baisse des aides est le plus probable. **Il entraîne une perte fiscale comprise entre 9 et 12 Md€ d'ici à 2030**, selon que l'on estime à 5 ou 7 millions le nombre de véhicules électriques à cette date.

La contribution publique ayant des limites, c'est autant d'argent qu'il faudra trouver ailleurs (les besoins de financement du transport collectif sont plus criants que jamais : la rénovation complète des petites lignes coûterait environ 7 Md€ ; à titre de comparaison, le budget 2022 du Ministère de la Justice était de 8,8 Md€).

● 2 Même si la taxe sur l'électricité était revalorisée, la transition entre technologie thermique et électrique pourrait avoir un impact sur les transports publics et l'aggravation de leur déficit d'exploitation, plus difficile à chiffrer. On passe en effet d'un système ayant des coûts d'achat relativement élevés et des coûts marginaux (carburant à 80 %) assez faibles (ils ont fortement diminué depuis 1970) à un autre, dont les coûts d'achat sont actuellement plus élevés mais les coûts marginaux plus faibles (VE). Or le coût « apparent » (coût marginal) est en général seul pris en compte par l'automobiliste au moment où il choisit son mode de déplacement, ce qui avantage la voiture par rapport au transport collectif.

Cet effet à long terme serait renforcé si la nouvelle taxe sur l'électricité était appliquée à l'ensemble de la consommation d'électricité des ménages, VE compris : la consommation des voitures élec-

triques serait alors partiellement prise en charge par le consommateur, éventuellement non motorisé ou propriétaire d'un véhicule thermique. Or le coût marginal de la voiture doit rester élevé, sinon les distances parcourues s'allongent selon la loi de Zahavi *, le kilométrage annuel augmente et avec lui, les coûts externes du trafic (FNAUT Infos 292). En Norvège, où la mobilité électrique est très développée, 6t a cependant constaté que les propriétaires d'un VE ne roulent pas plus que les autres automobilistes.

● 3 En conclusion, trois questions viennent inévitablement à l'esprit.

- La pression qui s'exerce actuellement sur les métaux utilisés dans la fabrication des VE (lithium, nickel, cuivre, cobalt) ne risque-t-elle pas de freiner le développement de l'électromobilité ?

- Dans quelles zones du territoire le subventionnement de la voiture électrique est-il légitime compte tenu de la dépendance automobile ? Faut-il territorialiser ce subventionnement ?

- Que se passerait-il si l'argent consacré à la voiture électrique (4 à 5 Md€ à ce jour) était partiellement consacré au report modal (marche et vélo, transport public : RER métropolitains, rénovation des petites lignes quand le potentiel de trafic le justifie, LGV) ? Il serait intéressant de chiffrer les économies d'émission de gaz à effet de serre grâce à cette politique alternative et les coûts par kg de CO2 économisé.

Jean Sivardière ■

* La loi de Zahavi

Cette loi, publiée en 1980, a montré que l'habitant d'une zone urbaine ou périurbaine transforme les cadeaux fiscaux et les gains de temps dus à l'amélioration de la vitesse des déplacements automobiles (autoroutes urbaines, élargissement des voiries) en accroissement des distances parcourues. Son budget-temps de transport reste constant. Il perd en accessibilité des services au profit d'un gain en environnement (par exemple en acquérant une maison individuelle avec un jardin). Par suite, l'« effet Zahavi » entraîne à la fois une baisse de la densité et un accroissement de la dépendance automobile.

Usages et attentes des voyageurs dans le contexte de la crise sanitaire : l'analyse de la FNAUT

(© Pixabay)

Dans une étude* qu'elle vient d'élaborer, la FNAUT a analysé les conséquences de la pandémie sur les droits des voyageurs en cas de prestations annulées par le transporteur et en cas de prestations devenues impossibles pour des raisons extérieures au transporteur. Elle a mis en relief ses positions et actions pour faire respecter les droits des voyageurs. En outre elle a étudié à l'aide d'un questionnaire les conséquences de la crise sanitaire sur les habitudes de déplacement.

L'analyse des conséquences de la pandémie sur les droits des voyageurs

La crise sanitaire en 2020, 2021 et 2022 a malmené les droits des voyageurs dans deux cas :

1^{er} cas : les remboursements des prestations de transport annulées par le transporteur

● 1 Contexte juridique

D'une part les annulations massives de vols, notamment lors du premier confinement au printemps 2020, ont conduit **les compagnies aériennes à imposer des avoirs à leurs clients en remboursement de leurs billets annulés**. Or, le règlement (CE) n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens prévoit que le voyageur doit toujours avoir la possibilité d'obtenir un remboursement en euros sous sept jours et que les avoirs ne peuvent lui être imposés. Malgré la publication de lignes directrices par la Commission européenne visant à garantir que les droits des passagers de l'UE soient appliqués de manière cohérente dès le 18 mars 2020, cette situation a perduré quelques mois avant que les compagnies n'imposent plus systématiquement la forme d'avoirs à leurs passagers. Il reste cependant encore des voyageurs qui contactent la FNAUT car ils ne parviennent pas à obtenir le remboursement auquel ils ont droit.

D'autre part, **la situation des clients ayant acheté des voyages à forfait** (combinaison d'au moins deux prestations touristiques dans un même achat) a été mise à mal par l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020. En effet,

alors que la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait prévoit **la possibilité d'annulation sans frais pour le consommateur** en cas d'événement majeur sur le lieu du séjour ou affectant le transport, **l'ordonnance précitée a prévu la possibilité pour les agences de voyages de proposer le remboursement sous la forme d'avoirs remboursables au bout de 18 mois**, pour les voyages annulés entre le 1^{er} mars et le 15 septembre 2020. **Les clients se sont donc vu confisquer la possibilité de remboursement en euros de leurs séjours, et doivent attendre 18 mois le remboursement de leurs avoirs.**

Le transport ferroviaire a également été impacté par les annulations de trajets par les transporteurs. Alors que SNCF Voyageurs a proposé lors des confinements le remboursement de tous ses billets avec des conditions assouplies, **Eurostar et, dans une moindre mesure, Thalys, ont imposé le remboursement par avoirs lors du 1^{er} confinement, contrairement au règlement (CE) n° 1371/2004 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**. Le remboursement en euros par virement aurait dû être systématiquement proposé, avec la possibilité de remboursement par avoirs pour les voyageurs qui le souhaitent.

● 2 Actions de la FNAUT

Face à ces différents manquements aux droits des voyageurs, la FNAUT a entrepris plusieurs actions, à la fois à

destination des voyageurs mais aussi des décideurs.

Tout d'abord, elle a élaboré des fiches juridiques détaillant les droits des voyageurs et les a publiées sur son site internet. De plus, le service juridique répond activement aux mails des consommateurs exposant des litiges avec les transporteurs et les conseille sur les démarches à entreprendre pour faire valoir leurs droits. La FNAUT participe également à des sujets Consomag sur les droits des voyageurs en cas de crise sanitaire et a consacré un dossier sur ce sujet dans FNAUT-Infos n° 286. Le 8 avril 2020, la FNAUT a publié sur son site internet un communiqué de presse intitulé « le respect des droits des voyageurs ne doit pas être une option ». Le 13 juillet 2020, elle a adressé deux lettres ouvertes, l'une à Monsieur Bruno Le Maire, Ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance et l'autre à Monsieur Franck Riester, Ministre délégué auprès du Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, chargé du Commerce extérieur et de l'Attractivité, pour demander le retrait de l'ordonnance permettant le remboursement sous forme d'avoirs des voyages à forfait annulés, alors que la directive européenne impose un remboursement en euros. Ces courriers sont restés sans réponse.

D'autre part, la FNAUT a formulé certaines recommandations. Elle souhaite qu'aucune aide publique ne soit versée à des compagnies aériennes qui n'offrent pas de possibilité de remboursement en euros dans un délai rapide après une annulation de vol et qu'un **système de garantie des passagers en cas de faillite d'une compagnie aérienne soit mis en place**.

La réglementation protégeant les droits des passagers doit être respectée par les opérateurs : **les autorités de contrôle doivent pour cela voir leurs pouvoirs renforcés**. De la même manière,

les États membres doivent respecter les droits des consommateurs imposés par le droit européen, sans distorsion.

2^{ème} cas : les remboursements des prestations de transport qui ne peuvent plus être utilisées par le voyageur du fait des interdictions ou restrictions de déplacements édictées par les Pouvoirs publics

● 1 Contexte juridique

En l'espèce, le vol concerné a bien décollé, le train est bien parti, les transports urbains ont fonctionné, mais **l'utilisateur n'a pas pu en bénéficier du fait des nouvelles règles temporaires de déplacement**. Cette situation a également concerné les voyages payés d'avance : les billets d'avion et les abonnements de transport (transports urbains, et abonnements de transport ferroviaire). Ainsi dans cette hypothèse, **le voyageur ne peut pas, juridiquement, se tourner contre le transporteur car il n'est pas à l'origine de l'impossibilité de circuler**.

● 2 Actions de la FNAUT

Le règlement n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens devrait être révisé et prendre en compte la

nécessité de protéger le voyageur lorsqu'il ne peut pas utiliser un billet d'avion en raison de circonstances exceptionnelles en lui créant un droit à remboursement.

À ce titre, certains transporteurs comme Oui.sncf et Air France se sont illustrés par leurs bonnes pratiques courant 2021. Cette approche commerciale permet certes de garder la confiance des voyageurs mais elle apporte peu de sécurité juridique aux consommateurs sur le long terme.

Le droit n'étant pas en faveur du consommateur dans ce contexte, il nous est apparu nécessaire de **demandeur aux transporteurs et aux autorités organisatrices de faire preuve de souplesse quant aux demandes formulées par des voyageurs titulaires d'un abonnement qui ne peut être suspendu, ou à des conditions inadaptées** (ex : abonnement TGV qui doit être suspendu avant le 9 du mois précédent), **alors que cet abonnement ne peut être utilisé pour des raisons extérieures aux voyageurs** (ex : télétravail imposé). En ce sens, la FNAUT a adressé une lettre ouverte au GART et à l'UTP, avec copie à Ile-de-France Mobilités, à la RATP, à Régions de France et à SNCF

Voyageurs. Elle y dénonce les difficultés de suspension des abonnements de transports urbains et régionaux, notamment l'abonnement Imagine R.

De manière globale, la FNAUT encourage les systèmes de médiation de la consommation pour favoriser l'équité en faveur des consommateurs et non des professionnels. En l'occurrence, elle a pu regretter que le Médiateur Tourisme et Voyage encourage les compagnies aériennes à imposer des avoirs aux consommateurs. **Pour la FNAUT, l'équité est un argument qui ne peut être utilisé pour diminuer les droits des consommateurs face aux pratiques des professionnels. Elle ne doit pas conduire à justifier des atteintes à leurs droits.**

Enfin, la FNAUT se prononce en faveur de dispositions législatives qui imposeraient la mise en place de procédures simples de suspension des abonnements en cas de crise. À ce titre, elle a élaboré des propositions d'amendements au projet de loi Climat permettant de développer et de faciliter l'usage du transport public. La proposition relative à la possibilité de suspension aisée et à distance n'a pas été retenue.

Les conséquences de la crise sanitaire sur les habitudes de déplacement (Questionnaire de la FNAUT)

La FNAUT a observé l'évolution des pratiques de déplacements (personnels et professionnels) de **983 voyageurs sur la base d'un questionnaire** publié sur le site internet de la FNAUT et relayé aux associations et médias.

Malgré le nombre restreint de personnes interrogées, certaines constantes ont pu être dégagées.

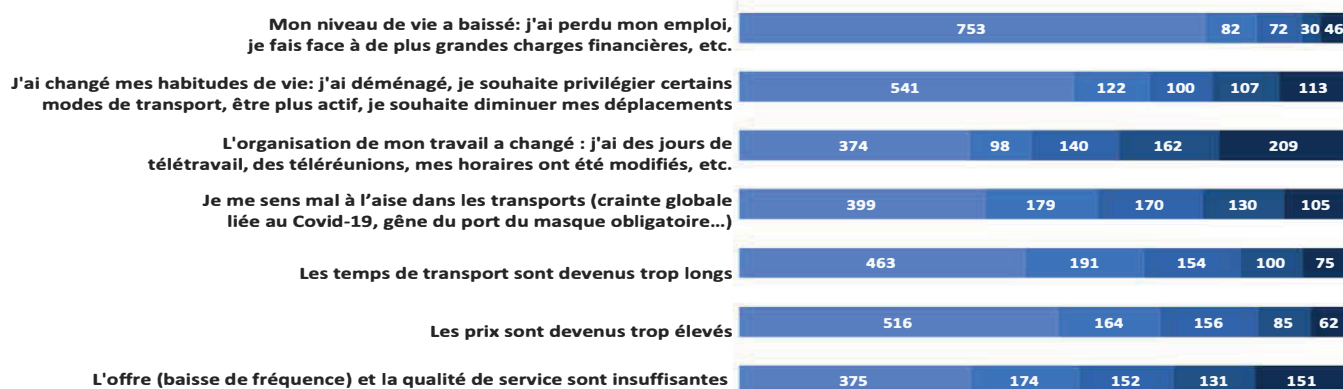
Le quotidien des habitudes de transport de 40 % des répondants n'a pas été foncièrement bouleversé. Néanmoins

des évolutions ont été repérées dans la manière de se déplacer. Les transports individuels ont connu en effet un certain essor depuis la pandémie, tandis que les transports en commun ont été partiellement délaissés.

Figure 1: Quel est l'impact des facteurs liés à la crise sanitaire sur vos habitudes de déplacements ?

(de 1 à 5 = 1 : aucun impact ; 2 : peu d'impact ; 3 : impact modéré ; 4 : impact élevé ; 5 : impact très fort)

■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5



Les facteurs qui ont induit ces évolutions ont pu être classés (cf. figure 1). Majoritairement, **le changement des habitudes de transport est dû à la fiabilité insuffisante et à l'inadaptation partielle des transports collectifs à la nouvelle organisation du travail**. La crainte liée au Covid-19 et la gêne créée par le port du masque ont également un impact élevé sur les habitudes de déplacement. En revanche, la baisse du niveau de vie et le changement des habitudes de vie hors organisation du travail n'apparaissent pas comme des facteurs décisifs.

Les répondants se sont ensuite exprimés sur les pistes d'amélioration à prioriser (fig.2)

Les personnes interrogées ont jugé **essentielles l'amélioration de la fiabilité et la qualité de l'information en cas de situation perturbée. Viennent ensuite l'augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire et l'amélioration de l'intermodalité : passage d'un mode de transport à un autre avec le même billet et transport des vélos et trottinettes**. La création de nouvelles lignes et de nouveaux arrêts arrive en bonne place avec l'amélioration du confort et la possibilité de suspendre facilement les abonnements. L'adaptation au télétravail ne

Figure 2 : tableau classant les pistes d'amélioration proposées par la FNAUT selon les réponses collectées

Importance (1 : importance maximale)		Pistes d'amélioration proposées par la FNAUT
Mesures jugées essentielles	1	Amélioration de la fiabilité (moins d'incidents) et de l'information en cas de situation perturbée
	2	Augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire des dessertes
	3	Amélioration de l'intermodalité : passage d'un mode de transport à un autre avec le même billet et transport des vélos et trottinettes
Mesures jugées utiles	4	Création de nouvelles lignes et de nouveaux arrêts
	5	Amélioration du confort et de l'espace disponible pour chaque voyageur
	6	Possibilité de suspendre facilement les abonnements
Mesures jugées inutiles	7	Adaptation des abonnements au télétravail
	8	Baisse globale des prix
	9	Renforcement global des mesures sanitaires et de leur contrôle

répond pas à un besoin important, ce qui correspond à la situation fluctuante actuelle. Les répondants ont majoritairement déclaré comme mesure inutile la baisse des prix, réponse importante pour la FNAUT puisqu'elle ne va pas dans le sens de la gratuité. L'absence de demande de renforcement des mesures sanitaires est un constat encourageant pour les transports publics qui ne sont pas jugés dangereux.

L'amélioration des transports publics pour les usagers du quotidien passe

donc principalement par deux objectifs : **l'amélioration de la qualité de service et le développement de l'intermodalité**. Il est essentiel que les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs et les employeurs s'adaptent et collaborent pour répondre aux besoins des usagers d'aujourd'hui tout en anticipant les enjeux de demain.

<https://www.fnaut.fr/etude-de-la-fnaut-usagers-et-attentes-des-voyageurs-dans-le-contexte-de-la-crise-sanitaire/>.

M. Debrincat, A.-S. Trcera, N. Soto ■

Le remboursement des « avoirs covid » des agences de voyage

En 2020, les agences de voyage ont été autorisées par l'ordonnance n°2020-315 du 25 mars 2020 à imposer aux consommateurs des avoirs pour rembourser les voyages à forfait annulés entre le 1^{er} mars et le 15 septembre 2020 lorsque l'annulation a été causée par des circonstances exceptionnelles et inévitables, telle que la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19.

Ces avoirs étaient valables 18 mois et sont remboursables à l'échéance de ce délai s'ils n'ont pas été utilisés. Le montant de l'avoir est égal à l'intégralité des paiements effectués par le consommateur concernant le voyage annulé.

Depuis le 1^{er} septembre 2021 et progressivement, les avoirs émis durant cette période arrivent donc à échéance. Les consommateurs dans cette situation peuvent donc demander le remboursement des sommes qui leur sont dues, si les agences de voyage ne les leur remboursent pas spontanément. Le remboursement doit être total, sans aucune retenue de frais. Aucune exception ne peut être retenue pour empêcher ce remboursement de l'avoir.

Ainsi, si l'agence de voyage ne fait pas droit à la demande alors que les conditions sont remplies, il faut faire appel au Médiateur compétent, désigné dans les conditions générales de vente de l'agence. Le plus souvent, il s'agit du Médiateur Tourisme et Voyage, qui peut être saisi par un formulaire disponible sur son site internet : www.mtv.travel.

Les avoirs faisant partie des sommes garanties par les garants financiers des agences, si l'agence de voyage auprès de laquelle le voyage à forfait a été acheté a fait faillite, vous pouvez consulter notre fiche conseil sur ce sujet disponible sur www.fnaut.fr.

Ce dispositif ne concerne que les voyages à forfait (voyage combinant au moins deux prestations touristiques sur une durée de plus de 24 heures, telles vol + hôtel) annulés entre le 1^{er} mars et le 15 septembre 2020. Les autres voyages à forfait et les vols secs, lorsqu'ils sont annulés par le professionnel, doivent être remboursés par versement en euros (virement, recrédit carte bancaire, chèque, etc.) sans qu'un avoir ne puisse être imposé.

Anne-Sophie Trcera ■

Petits aéroports : un bilan peu glorieux

(© Pixabay)

Jacques Pavaux a actualisé ses études sur les petits aéroports (FNAUT Infos 282 et 292). Ses conclusions sont les suivantes :

- Tous les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à un million de passagers/an, sont inévitablement déficitaires. Le montant de leur déficit d'exploitation s'élève à plus de 100 M€ par an, il est couvert par des subventions publiques. C'est le cas de près de 70 aéroports français depuis des décennies. La sénatrice Marie-Noëlle Lienemann a proposé une péréquation sur les taxes. Mais on remplacerait alors les subventions aux petits aéroports par une hausse des taxes sur les aéroports plus grands, dont les comptes sont équilibrés, on ferait donc payer les passagers de ces grands aéroports pour financer des aéroports inutiles.

- À ces subventions s'ajoutent des aides à certaines lignes déficitaires dites d'aménagement du territoire (LAT) qui desservent les plus petits d'entre eux, ainsi que des subventions à l'investissement, des réductions de taxe foncière et certains services pris en charge par l'État : le montant total de ces diverses aides approche les 200 M€/an.

La question se pose donc de savoir si ces aides publiques contribuent au désenclavement des régions isolées, leur disparition compromettant le développement des entreprises locales - ce que prétendent un rapport des sénateurs (2018-2019), l'État et les collectivités concernées - ou s'il s'agit d'un simple gaspillage d'argent public (alors que la rénovation des petites lignes se fait attendre).

Plus généralement, quel est l'impact socio-économique des aéroports sur les régions desservies ?

Jacques Pavaux s'est spécialement interrogé sur les méthodes de calcul de cet impact (création d'emplois, part du PIB régional attribué aux activités aéroportuaires). Cet impact est systématiquement surestimé, c'est le cas des dépenses locales des passagers ; les coûts pour les collectivités ne sont pas examinés, des effets attri-

bués aux aéroports auraient dû l'être aux compagnies aériennes ; le chiffre d'affaires est confondu avec la valeur ajoutée...

Ainsi, l'aéroport de Tours, en 2014, exhibait un bilan monétaire positif de 17 M€ alors que Jacques Pavaux a montré qu'il était négatif. De même l'aéroport de Biarritz affichait un impact économique proche de 800 M€, l'estimation

étant inférieure à 100 M€ ; l'aéroport de Montpellier, en 2012, présentait un bilan au plus de 78 M€ et non de 380 M€ ; l'aéroport de Nice a même publié un bilan, qualifié de « délirant », de 7 Md€, supérieur d'un facteur 7 à la réalité. Très peu de petits aéroports ont publié un bilan, à vrai dire peu glorieux malgré l'utilisation de toutes les « ficelles » permettant de le gonfler.

Jean Sivardière ■

Pour un renouveau des trains de nuit

Le 23 février 2022, la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités) a organisé un très intéressant colloque sur ce thème avec de nombreux intervenants français et européens représentant des institutions, des opérateurs et des responsables d'infrastructures, des consultants et des industriels ainsi que l'ART (Autorité de régulation des transports). La FEV (Fédération européenne des voyageurs), membre de la FNAUT, également présente, a rappelé, parmi les nécessaires conditions de réussite, l'importance d'une information de qualité sur les horaires mais aussi sur les services, les prestations assurées sur les trains de nuit étant plus étendues que sur les trains de jour. La billetterie devra faire des progrès considérables, le voyageur exigeant d'être maître de son choix sur les itinéraires, la durée du trajet et les prix.

Le domaine de pertinence commerciale des trains de nuit est reconnu sur des distances entre 600 km et 1200 km : le taux d'occupation de Paris - Nice atteint par exemple 80 % en été avec une moyenne de 65 %. Le ministre des transports a annoncé un appel à manifestation d'intérêt.

L'Europe a un rôle important à jouer pour promouvoir une mobilité décarbonée. Des réflexions sont engagées sur le règlement OSP (obligations de services publics) qui éclairerait la cohabitation entre l'exploitation en open access et les services conventionnés.

Plusieurs participants ont, comme la FNAUT, demandé l'application d'une TVA réduite. Une aide financière européenne peut être envisagée lors du lancement des relations.

L'accès aux réseaux et la qualité des sillons posent des problèmes récurrents. La tarification doit être basée sur le coût variable c'est-à-dire, pour chaque circulation, sur le coût directement imputable (coût marginal). De plus les opérateurs ont besoin de réponses très rapides à leurs demandes de sillons de qualité dont la pérennité est fondamentale. L'ART a rappelé que la principale raison de l'arrêt du service de nuit Paris - Venise était la mauvaise qualité des sillons.

Face à ces obstacles, les Suisses (cabinet SMA), ont rappelé qu'il existe des outils pour rendre l'exploitation viable : recherche d'harmonisation entre sillons de fret et de trains de nuit, utilisation des lignes à grandes vitesses - ce que demande la FNAUT - pour mieux positionner les horaires par rapport à l'avion...

L'équilibre économique passe par l'acceptation de tous les types de clientèle avec le confort attendu aujourd'hui (des rames modernes sont en service en Ecosse et en construction pour l'Autriche). Il passe aussi par la valorisation de l'effet réseau car, comme l'ont montré les études très complètes conduites par la DGITM sur les trains intercity (TET), l'offre de service peut être multipliée par 10 à coût marginal nul.

Jean Lenoir ■

Réchauffement climatique

(Pont de Tolbiac - Paris © FR)

La population française s'inquiète des conséquences du dérèglement climatique, souvent spectaculaires : élévation générale des températures (30 % de la population mondiale est exposée à une chaleur présentant un risque mortel pour la santé, cette proportion atteindra 76 % en 2100), multiplication des canicules (« elles seront de plus en plus précoces dans l'année, intenses, prolongées et fréquentes », dit Jean Jouzel, ancien vice-président du GIEC), disparition des stations de ski en moyenne montagne, montée des océans suite à leur dilatation et à la fonte des glaciers et des calottes polaires.

Le réchauffement s'accélère.

Selon l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), les catastrophes d'origine météorologique durant la période 1970-2019 ont été multipliées par 5. L'été 2021 a été catastrophique : feux de forêts incontrôlables en Turquie, inondations meurtrières (200 morts) en Allemagne et en Belgique, canicule jamais vue au Canada (près de 50°C). Selon l'ONU, « notre planète est en train de se transformer sous nos yeux ».

Le plus inquiétant est l'existence de plusieurs rétroactions positives : ainsi le permafrost arctique est un réservoir de gaz à effet de serre (GES) ; lors de sa fonte, il libère du méthane, un GES plus dangereux que le CO₂ (le méthane a un potentiel de réchauffement bien plus élevé que celui du CO₂ : 82 fois plus sur 20 ans, 29 fois plus sur 100 ans). Le permafrost contient le double du CO₂ présent dans l'atmosphère et le triple de ce qui a été émis par les activités humaines depuis 1850.

Les rapports du GIEC sont de plus en plus alarmistes. Selon son 6^{ème} rapport, si des réductions immédiates, rapides et massives d'émissions de GES ne sont pas décidées, la hausse de la température moyenne ne pourra pas

être limitée à 1,5 °C voire 2 °C : « il reste à peine vingt ans pour éviter le pire, qui est à venir, avec des implications sur la vie de nos enfants et nos petits-enfants bien plus que sur la nôtre ». En France métropolitaine la température moyenne 2011-2020 a déjà augmenté de plus d'un °C : elle est aujourd'hui de 13.4 °C, elle était de 11.6 °C sur la période 1951-1980.

Le réchauffement est sans doute le défi le plus important que l'homme doit relever au cours du 21^{ème} siècle, puisque, au-delà de la biodiversité, c'est la possibilité même de vivre sur terre qui est en jeu : toute l'humanité est concernée, et de multiples manières (logement, agriculture, mobilité...). Nous avons aussi attiré l'attention sur l'impact du réchauffement sur les infrastructures de transport (FNAUT Infos 282).

Le changement climatique, prévu dès la fin du 19^{ème} siècle par le physicien danois Arrhénius, est dû aux activités humaines. La corrélation est évidente entre la température moyenne de la planète, le taux de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et la consommation de produits énergétiques fossiles depuis la révolution industrielle.

En France, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre soit environ 31 % (source : CITEPA, 2018) ; 95 % est dû à la route ; leur contribution a augmenté de 7 % depuis 1990. Le transport de voyageurs en représente environ 70 %, le transport de fret 30 % (en France, 9 % du transport de fret est effectué par le rail, en Europe la moyenne est de 18 %, elle est de 14 % à l'échelle mondiale).

Les 10 mesures proposées par la FNAUT (FNAUT Infos 292) sont urgentes, mais il est inquiétant que le réchauffement climatique et la mobilité soient aussi peu présents dans l'actuelle campagne électorale.

Jean Sivardière ■

Mobilité : comment économiser l'énergie

L'AEI (Agence internationale de l'énergie) présente dans un rapport sorti en mars 10 mesures d'urgence pour économiser l'énergie et compenser le pétrole venant de Russie. A comparer aux mesures préconisées par la FNAUT (FNAUT Infos 292, 294), dont beaucoup permettent des économies financières et accentuent la lutte contre le réchauffement climatique en jouant sur la sobriété énergétique.

- 1** - Réduire la vitesse des voitures de 10 km/h sur les autoroutes (290 kb/jour) et celle des camions (140 kb/jour).
- 2** - Développer le télétravail (170 kb/jour), jusqu'à 3 jours par semaine (500 kb/semaine).
- 3** - Etablir une journée sans voiture chaque dimanche dans les villes (380 kb/jour).
- 4** - Diminuer le prix du transport public et inciter à l'usage de la marche, du vélo et de la trottinette (330 kb/jour).
- 5** - Etablir une circulation alternée des voitures dans les grandes villes (210 kb/jour).
- 6** - Développer le covoiturage une fois sur dix (470 kb/jour), vérifier la pression des pneus, limiter l'usage de la climatisation.
- 7** - Développer l'écoconduite pour les camions et les livraisons (320 kb/jour), limiter les livraisons dans des délais courts.
- 8** - Utiliser davantage le TGV et le train de nuit (40 kb/jour) : selon l'AIE, 2 % des vols aériens pourraient être remplacés par l'usage du TGV.
- 9** - Eviter l'usage de l'avion lors des déplacements d'affaires (260 kb/jour).
- 10** - Renforcer l'usage de la voiture électrique et des voitures économes en énergie (100 kb/jour).

Mobilité des jeunes ruraux : une étude éclairante

(Transport scolaire Poitiers © FR)

Une étude INSEE parue en janvier 2022 donne un éclairage préoccupant sur la mobilité des écoliers, collégiens et lycéens en zone rurale, mobilité forcée qui diminue d'autant le temps de loisir ou de sommeil.

● **Un tiers des écoliers ruraux de 3 à 10 ans** sont scolarisés hors de leur commune de résidence, soit trois fois plus que les enfants urbains. Ces écoliers ruraux parcourent en moyenne **9,5 kilomètres** pour rejoindre leur école. En effet les communes rurales ne disposent pas toutes d'une école. Si les enfants ne sont pas scolarisés dans leur commune de résidence, il peut donc s'agir d'une contrainte par manque d'école. Cela peut aussi résulter du choix des parents d'inscrire leurs enfants dans un autre établissement scolaire, proche par exemple de leur lieu de travail.

● **Avec l'entrée au collège**, la part d'enfants non scolarisés dans leur commune de résidence est multipliée par 2,3. **Les trois quarts des jeunes ruraux de 11 à 14 ans** rejoignent ainsi quotidiennement un établissement scolaire situé hors de leur commune de résidence, contre un quart des jeunes urbains. Lorsqu'ils sont scolarisés dans une autre commune, les collégiens de l'espace rural parcourent des distances un peu supérieures aux écoliers : **11 kilomètres en moyenne**.

● L'entrée au lycée rallonge encore les déplacements domicile-étude. Presque tous les jeunes ruraux doivent changer de commune (94 %), contre moins de la moitié des jeunes urbains. Les distances à parcourir pour rejoindre le lycée sont le double de celles des collégiens (**23 kilomètres en moyenne**). Ce chiffre grimpe même à **près de 32 km** pour les jeunes de 15 à 17 ans vivant dans des zones très peu denses.

Ces distances parcourues par les jeunes, souvent en transport scolaire, diminuent le temps disponible de la journée pour se détendre, faire ses devoirs et réduisent aussi le temps de sommeil.

A la suite de la parution de cette étude, des adhérents de la FNAUT ont témoigné des conditions de transport difficiles des jeunes ruraux dans leur région.

« En Normandie, les lycéens habitant à Brionne doivent prendre le car pour le lycée de Bernay (15 km «seulement») mais ils le prennent à 7h04, arrivent au lycée vers 7h30, avant l'ouverture de l'établissement, pour des cours commençant à 8h00. Ceci pour des questions de roulement des tournées de cars scolaires. Il faut souligner que le lycée de Bernay est à 5 mn à pied de la gare et qu'un train arrive à Bernay à 7h58, en passant à Brionne à 7h43, mais sans s'y arrêter. Autrement dit, il suffirait d'avancer ce train de 5 mn et de créer un arrêt à Brionne, pour permettre aux lycéens de gagner plus d'une demi-heure quotidienne de sommeil. Cela fait des années qu'on le demande, mais apparemment, ce n'est pas si simple!!! »

X. Braud

« Malheureusement, en Dordogne, nous avons nombre d'exemples de ce type. Le problème se pose également le soir avec des temps d'attente entre la fin des cours et le transport qui dépassent souvent 1h. La cerise sur le gâteau venant des refontes d'horaires SNCF en Nouvelle Aquitaine avec Optim'TER puisque les élèves de plusieurs communes n'ont même plus de trains pour aller en cours ou en revenir. Il n'y a aucune coordination avec les établissements scolaires malgré une « concertation » préalable ».

J.F. Martinet

« Ayant été lycéen il y a une dizaine d'années, je peux dire que, dans le Haut-Rhin, il existe des zones totalement dépourvues de transport régulier, même scolaire. Le seul choix du lycéen est la voiture ».

F. Manrique

Ces témoignages montrent qu'il reste beaucoup à faire pour améliorer les conditions de transport des jeunes dans les territoires.

Le train, plus rapide et plus reposant que le car, pourrait et devrait y jouer un rôle grandissant grâce au renouveau des lignes de desserte fine. Les autorités organisatrices de la mobilité régionales et locales, dont c'est le rôle, devront mieux adapter l'offre aux besoins et assurer une meilleure coordination entre les modes.

Source : Insee Première n°1888 janvier 2022-02-08 « Entre ville et campagne les parcours des enfants qui grandissent en zone rurale »

Christiane Dupart ■

Appel régional à initiatives 2022-2023

« Rues aux enfants, rues pour tous »

Après 3 appels à projets lancés en 2015, 2017 et 2019 qui ont permis à plus de 150 Rues aux enfants d'être réalisées, le collectif national « Rues aux enfants, rues pour tous » passe le relais aux groupes d'appui régionaux pour l'accompagnement des porteurs de projets en 2022 et 2023.

Les porteurs de projet constitueront un dossier téléchargeable sur le site rue aux enfants : <https://www.ruesauxenfants.com>. Il comprendra des informations sur le contexte, le contenu et les modalités ainsi qu'une fiche d'inscription. Il devra être envoyé pour le 15 juin 2022.

Les projets feront l'objet d'une communication au niveau régional, ils seront ensuite accompagnés et valorisés par la remise d'un label.

Des informations complémentaires sur la démarche et l'organisation régionale de l'appel à initiatives sont à trouver sur le site de l'association « Rue aux enfants ».



Transports urbains et MaaS dans l'œil de la Commission

« L'urbain n'est plus subsidiaire » a déclaré Harald Ruijters de la Commission européenne (DG Move) lors du colloque « Transports publics et ferroviaires, mobilité durable et intelligente » organisé par l'UTP le 1er mars. On a vu (FNAUT Infos 293) que le Pacte Vert avait inclus 424 agglomérations de l'Union sommées de se doter de plans de mobilité soutenable pour lutter contre le réchauffement climatique. Plans qui, selon le représentant de la Commission, devront faire l'objet d'un suivi régulier assis sur des indicateurs précis. Autre indication : les villes devront se doter au moins d'un pôle multimodal pour les voyageurs et d'un pour le fret. Preuve que la subsidiarité n'est plus qu'un souvenir, les 424 agglomérations – dont le nombre pourrait être revu à la hausse – sont éligibles, pour financer leurs projets soutenables, au bénéfice de fonds européens : ceux du MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe), ceux du FEDER, ainsi qu'aux fonds de cohésion. Enfin, les budgets « recherche » de l'Union seront affectables au verdissement des parcs de transport public.

Pour H. Ruijters, le Pacte Vert ne se fera pas sans digitaliser et numériser le secteur de la mobilité. En particulier, le MaaS (Mobility as a Service) devra être mis en place dans ces 424 villes, MaaS qui imposera « de trouver un équilibre entre opérateurs et plateformes intermédiaires » et de ne pas conduire à « une discrimination entre opérateurs historiques et nouveaux entrants ».

A ce propos, on relèvera les paroles réalistes et de bon sens tenues par Cristina Pronello, de l'Université de Turin, pour laquelle « le grand absent de débat sur le MaaS, c'est l'être humain ». Selon la professeure, il faut prendre la mesure des « grandes barrières qui existent dans l'intermodalité » : les gens n'aiment pas changer de mode et l'utili-

sation du MaaS par les usagers n'est pas aisée. Il faut aussi compter avec la force de l'habitude, qui fait qu'on ne souhaite pas remettre son trajet en question chaque jour : « Avoir l'information ne signifie pas l'utiliser ». Toujours selon Cristina Pronella, plutôt que le MaaS, les voyageurs souhaitent que l'on investisse dans la qualité de service, la fréquence et la sûreté. Enfin, le risque de monopole des GAFA, tous situés en dehors de l'Union, risque d'instituer « une asymétrie cognitive entre système et individu ». La solution, propose-t-elle, serait que le MaaS soit traité au niveau de l'Etat, ou même de la Commission.

Grande Bretagne : nouvelle physionomie des contrats ferroviaires

Depuis la reprise en main du transport ferroviaire par la puissance publique en mai 2021, les premiers contrats signés entre Great British Railway, autorité nationale, et les compagnies privées montrent une évolution sensible par rapport aux anciennes « franchises ». Le réseau TransPennine (grandes lignes Glasgow-Edimbourg-Liverpool-Newcastle-Manchester) a été attribué directement au sortant FirstGroup, ce qui est nouveau. Nouveau aussi la durée de huit ans : les quatre premières années sont fermes, les quatre autres optionnelles à la discrétion du Department of Transport, durant lesquelles la compagnie s'engage, à côté de l'exploitation, à mettre en place le programme d'amélioration du réseau et la réforme sociale prévus par le gouvernement, sans que les services soient perturbés.

Grande Bretagne : électrification des terminaux de fret

La réforme ferroviaire de mai 2021 prévoit la poursuite de l'électrification du réseau et le concours d'idées, lancé dans le cadre du programme DEFT (Décarbonation & électrification des terminaux de fret) financé par le gouvernement, a

été remporté par un consortium anglo-suisse. Jusque-là, la manipulation des conteneurs se faisant par portiques, l'électrification était exclue. La solution retenue consiste en un rail électrique aérien utilisé par la locomotive à son arrivée : le rail se rétracte ensuite sur les poteaux qui le soutiennent pour dégager l'espace au-dessus des wagons. Avantages : pas de relais de traction entre électrique et Diesel à l'entrée des terminaux, accélération des procédures et disparition des émanations de gazole. Premier chantier à être équipé : Wellingborough situé sur la Midland Mainline, elle-même en cours d'électrification et l'une des pièces maitresses du « Plan rail intégré » mis en place par le gouvernement pour augmenter la capacité des lignes.

Allemagne : train à batteries rechargées en route

Le Land du Schleswig-Holstein, situé sur la Baltique et la Mer du Nord, va expérimenter des trains à batteries qui « biberonneront » sur de courtes portions de voie par ligne aérienne. Début de la construction en automne 2022. Le projet prévoit d'électrifier certaines sections de lignes entre Kiel, Bad Oldesloe et Büchen, et ensuite des tronçons le long de la côte Ouest entre Heide, Husum et Tönning où des « îlots électrifiés » alimenteront les batteries des automotrices. Ce réseau « Akkumet » devrait à terme couvrir 40% des voies encore non électrifiées du Land et 11 lignes, soit 10,4 millions de trains-km/an. Les autorails Diesel seront retirés progressivement pour être remplacés par 55 rames « Flirt » commandées en 2019 à Stadler par l'autorité régionale ferroviaire NAH.SH, acquisition complétée par un contrat de maintenance pour 30 ans. D'autres exploitations de ce type sont prévues dans les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Rhénanie du Nord-Westphalie (région Rhin-Ruhr.)

Michel Quidort ■

Baromètre Vélo 2021 : ça roule !

(© MD)

Les résultats du dernier Baromètre Vélo, enquête réalisée tous les deux ans selon une méthodologie robuste et éprouvée en Allemagne, ont été dévoilés lors du dernier Congrès de la FUB, à Tours, en Février dernier.

Avec plus de 275 000 réponses et 1 625 communes classées lors de l'édition 2021, ce Baromètre représente, une fois encore, la plus grande enquête citoyenne du monde sur le vélo. <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>. Notamment les communes de banlieue et les petites villes, y compris en milieu rural, quasi absentes en 2019, ont connu une forte hausse des réponses, montrant que l'intérêt pour le vélo quotidien ne concerne pas que les métropoles.

L'enquête permet à la fois de donner son ressenti sur sa pratique quotidienne du vélo selon différents critères (sentiment de sécurité, qualité des aménagements, stationnements, etc...) et de pointer sur des cartes les endroits particulièrement mal (ou bien) aménagés (plus de 1 100 000 lieux ont ainsi été recensés). Il en résulte, commune par commune, une cartographie complète et une nota-

tion du « climat vélo » sur une échelle de A+ à G allant de « climat vélo excellent » à « climat vélo très défavorable ».

Le vélo, au-delà d'être un mode de déplacement, apparaît comme un formidable outil de transformation des territoires et de la vie des citoyens. Cependant la pratique en est freinée : 64 % des personnes répondantes trouvent que les conditions pour l'usage du vélo sont mauvaises, (un bon tiers seulement considérant qu'elle s'est améliorée depuis deux ans), 75% considèrent que le trafic motorisé (volume et vitesse) est gênant pour la pratique du vélo, 81 % trouvent cela dangereux de « traverser un carrefour ou un rond-point », 43 % déclarent que les conflits avec les piétons sont fréquents, 60 % jugent que le stationnement des vélos en gare est difficile....

Les résultats sont classés selon la taille et le contexte des communes : Bourgs et

Villages (résultats plutôt bons à condition d'avoir un projet cyclable sur un territoire suffisamment étendu), Petites Villes (même chose ; 30% des petites villes ont été couvertes par l'enquête), Communes de Banlieue (dominées par le système automobile, elles sont parmi les plus mauvaises notes, sauf celles tirées par la politique cyclable de leur ville-centre...), Villes Moyennes (les plus mal notées, entre manque d'ambition et manque d'expertise), et Grandes Villes (les plus en avance dans le Baromètre : Grenoble, Strasbourg et Rennes sont sur le podium....).

Les résultats détaillés du Baromètre Vélo permettront commune par commune de résorber les points noirs et de favoriser l'usage du vélo.

Tous les détails des classements et les cartographies sont disponibles ici : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/dossier-presse-2021.pdf>

Gilles Laurent ■

Répartition par genre



46 % de femmes
54 % d'hommes

2019	2017
42 % de femmes	42 % de femmes
58 % d'hommes	58 % d'hommes

Fréquence de pratique



76,4 % circulent à vélo au moins une fois par semaine
Dont **42,7%** circulent à vélo tous les jours ou presque (-16,7% vs 2019)

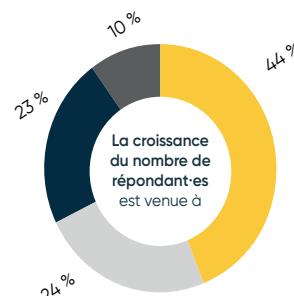
Motifs d'usage principaux

Déplacements utilitaires
68 % (vs 71% en 2017)

Loisirs
62 % (vs 55% en 2017)

Se rendre au travail et à l'école
60 % (vs 69% en 2017)

Répartition par localisation



- 44 % des communes de banlieues
- 24 % des petites villes
- 23 % des bourgs et villages
- 10 % des villes moyennes
- -1 % des grandes villes



Gare de LYON TGV Paris Barcelone affrété pour les réfugiés ukrainiens (© MD)

Forum

Depuis le 24 février le chaos total a envahi l'Ukraine. Nul ne sait où en sera la situation lors de la parution de ce bulletin. Le conflit a déjà mis à rude épreuve la population. De nombreux trains spéciaux, seul moyen d'évacuation, ont emmené femmes et enfants vers l'Ouest, y compris sous les bombardements. Des lignes habituellement réservées au fret sont utilisées pour faciliter les évacuations comme celle à voie large qui relie l'Ukraine directement à la Silésie. Les trains bondés de réfugiés à l'aller sont remplis de vivres et de matériel au retour. Des trains médicalisés ont été envoyés par l'Italie. Un plan de transport a été monté en urgence pour évacuer les céréales par train vers l'Ouest, car le port d'Odessa est bloqué. La route de la soie ferroviaire, qui était en plein essor, subit de plein fouet les sanctions de l'UE et l'impossibilité de facturer le trajet russe : elle est déviée par le Caucase et la Turquie... Les chemins de fer biélo-

russe, eux, sont régulièrement cyber-attaqués par des opposants à la guerre, ce qui ralentit les trains militaires russes.

On revit en direct la sauvagerie et l'exode comme en Pologne en 1939 ou en France en 1940...

Après l'Autriche, la Pologne et la Roumanie, la plupart des pays européens ont décrété la gratuité des trains aux titulaires de passeports ukrainiens. La SNCF, puis les TER, se sont aussi mis au diapason. C'est une bonne chose de faciliter leurs déplacements. L'Allemagne avait d'ailleurs pris des mesures similaires pour d'autres réfugiés en 2015.

Domage qu'il faille l'Ukraine pour mettre en évidence des différences de traitement entre tous les damnés de la Terre... certains auront l'Eurostar gratuit, d'autres risqueront leur vie dans la Manche... Ce n'est pas très glorieux.

Gilles Laurent ■

Pologne : la ligne à voie large LHS ouverte aux trains de voyageurs ukrainiens



Le 28 février 2022, devant l'afflux des réfugiés ukrainiens arrivant en Pologne et afin d'alléger la charge de la ligne internationale Lviv (Lwow)-Przemysl, principal lien ferroviaire polono-ukrainien, les Chemins de fer polonais (PKP) et ukrainiens (UZ) ont décidé d'ouvrir aux trains spéciaux de voyageurs la ligne fret LHS à voie large de 1,524 m.

Raccordée directement au réseau ukrainien, elle traverse la Pologne sur 394 km jusqu'aux abords de Katowice, capitale du Bassin industriel silésien.

La ligne LHS (les initiales polonaises de Ligne Sidérurgie à Voie Large) a été construite en 1979 entre les villes frontalières d'Izov (Ukraine) et de Hrubieszow (Pologne) pour exporter le soufre de l'Est de la Pologne vers l'Ukraine et approvisionner en minerai de fer ukrainien la nouvelle aciérie Huta Katowice (aujourd'hui Arcelor Mittal Poland) créée en 1972 avec une capacité annuelle de 9 millions de tonnes d'acier. En 2020 la LHS a transporté 10 millions de tonnes de fret notamment des trains de conteneurs venus de Chine et du minerai de fer ukrainien.

Un train pour l'égalité

Dans le cadre de la campagne présidentielle, la Fondation des femmes a lancé son **Train pour l'égalité** qui a sillonné la France du 26 février au 7 mars, avec pour mot d'ordre « Ecoutez nous bien ! ». Partant de Paris, le train a filé ensuite à Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Grenoble, Lyon, Strasbourg et Lille, avant une dernière étape de nouveau parisienne. Train accessible à tous et matinée réservée à un public de scolaires.

Objectif de ce voyage : « être un vecteur de mobilisation ».

Les six voitures affrétées par la Fondation sont faites pour sensibiliser à différentes thématiques : de la lutte contre les violences sexistes à l'égalité professionnelle, en passant par l'accès à la santé et aux droits.

À l'intérieur, les expositions visibles ont été conçues en collaboration avec quatre réseaux associatifs partenaires : la Fédération Nationale Solidarité Femmes, la Fédération Nationale des Centres d'information des droits des femmes et des familles (FNCIDFF), Force Femmes et le Planning Familial.

À bord, les visiteurs ont pu assister à des formations contre le harcèlement de rue et des conférences animées par des militantes et associations locales.

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD), Frantz Rein (FR)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°294 - ISSN : 0983-172 X
Mise en page et Impression : STUDIO TERRITOIRES
Consortium Coopérative - Avenue de la Plage
86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an : 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>