

Mobilités urbaines : un enjeu climatique majeur

Les nuages s'amoncellent sur les mobilités urbaines, qui sont autant d'appels à un réexamen en profondeur des politiques publiques dans ce domaine. La fréquentation n'a retrouvé ni le niveau d'avant Covid ni l'élan qui depuis plusieurs années garantissait un taux de croissance de 2 à 3 % par an.

La gouvernance devrait s'adapter et mieux correspondre aux bassins de vie ; les ZFE (zones à faibles émissions), difficiles à mettre en œuvre, posent des problèmes d'équité sociale dans l'accès aux services urbains. Elles répondent certes à la préoccupation environnementale liée aux émissions de CO2 mais elles ne conduisent pas à une réduction de la place de la voiture et à une sérénité urbaine plus grande.

La desserte des zones péri-urbaines suppose un meilleur maillage des territoires et donc des investissements importants. Elle exige un renforcement des modes ferroviaires (étoiles ferroviaires) et un développement des modes doux avec une répartition ordonnée et équitable de la voirie, qui garantisse la vitesse des bus et l'espace alloué à la marche et aux vélos. L'intermodalité géographique et tarifaire, la qualité de l'information voyageur sont également indispensables pour aller dans le sens de la réduction de la dépendance à la voiture.

Mais l'avis négatif rendu à l'issue de l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 du métro parisien est un signal doublement funeste, puisqu'il encourage à réduire le volume d'investissement et oppose les besoins des usagers à une vision étroite de l'environnement, alors que les transports publics sont la condition de la réponse adéquate au changement climatique.

« Inquiétant... »

Bruno Gazeau ■



Tarifications régionales : diversité et convergences

(© Pixabay)

Depuis 2002, les régions sont les autorités organisatrices de transport et depuis la loi d'orientation des mobilités, elles sont devenues les autorités organisatrices de mobilité (AOM). Elles définissent l'offre et le niveau de service des TER et des transports interurbains sur leur territoire et peuvent décider de la tarification. Cette liberté tarifaire entraîne une diversité certaine entre les régions, d'où le besoin exprimé par la FNAUT et l'association Régions de France de disposer d'une analyse des diverses tarifications régionales afin de parvenir à une harmonisation et simplifier les déplacements des usagers, désarmés devant les différences de traitement d'une région à l'autre.

Sommaire

Dossier - Pour une harmonisation des tarifications régionales trains et autocars ?	1 à 4
Actualité - Gares routières : ce que souhaitent les voyageurs	5
Actualité - Les déplacements à longue distance et de courte durée : les Français ont la bougeotte	6
Actualité - Chronique du Lyon-Turin	7
Regards sur l'Europe	8
Nouvelles des régions - Une occasion manquée	9
Nouvelles des régions - Foule en gare du Tréport – Mers-Les-Bains	9
Le coin du cycliste - Mon Vélo Dans Le Train ... en Allemagne !	10
Le billet d'humeur - Nouvelle convention TET : les voyageurs attendront !	10
Actualité - Brexit : mode d'emploi	11
Actualité - Logement et carburant : comparaison des prix réels	11
En bref	12

Pour une harmonisation des tarifications régionales trains et autocars ?

(© Pixabay)

Nous présentons ici les résultats de l'étude menée par le cabinet 6-t pour le compte de la FNAUT et de Régions de France et portant sur la comparaison entre les différentes tarifications régionales de l'offre de transport interurbaine et les pistes de rapprochement possibles. (<https://www.fnaut.fr/analyse-comparee-des-tarifications-regionales-de-loffre-de-transport-interurbaine-cabinet-6t/>)

En 2017 la réforme ferroviaire a instauré la liberté tarifaire pour les régions, dorénavant autorisées à fixer elles-mêmes leur tarification.

Les tarifs sociaux nationaux continuent cependant de s'appliquer sur le périmètre ferroviaire en constituant une tarification sociale « minimale », les régions pouvant toujours proposer des tarifs sociaux plus avantageux. « *L'objectif est d'offrir aux régions, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité collective d'intérêt régional, un levier d'action pour assurer l'attractivité des transports collectifs interurbains et maîtriser leur politique de mobilité, en mettant en place des offres adaptées localement à leur situation. C'est à chaque région, individuellement, de se saisir de cette nouvelle compétence afin de proposer des tarifs pertinents sur son réseau TER* » (cf étude supra).

1 - Une diversité tarifaire complexe pour l'utilisateur

Chacune des régions fixant librement sa tarification, on voit se multiplier de nombreux tarifs différents d'une région à l'autre. C'est ainsi que 42 cartes d'abonnement ou de réduction peuvent être dénombrées, sans oublier les cartes nationales. Or les usagers passent souvent d'une région à l'autre, pour des raisons professionnelles, familiales ou de loisirs. D'où leur perplexité, voire leur découragement lorsqu'ils sont amenés

à acheter un billet : leur carte TER régionale est-elle valable dans la région limitrophe ? Ont-ils accès aux offres promotionnelles d'une autre région ? Quels avantages leur donnent la carte nationale ?

C'est dans ce contexte que Régions de France et la FNAUT ont souhaité disposer d'une vision d'ensemble des différents tarifs régionaux afin de poser les jalons pour une harmonisation tarifaire, harmonisation nécessaire si l'on veut favoriser l'usage des transports collectifs interurbains.

2 - Une tarification décentralisée

La liberté tarifaire a permis aux régions de proposer des offres différenciées selon les usages et variables d'une région à l'autre :

- **Tarifs en fonction de la fréquence d'utilisation** : abonnements pour usagers pendulaires (voyages illimités sur un trajet défini) et dans certaines régions tarifs spécifiques pour télétravailleurs, cartes de réduction pour les usagers occasionnels, à des prix variant entre 20 et 30 euros permettant de voyager sur l'ensemble du réseau mais présentant une hétérogénéité entre régions : différence entre semaine et week-end, avantages additionnels différents comme la possibilité de faire bénéficier ses accompagnants de réductions.

- **Tarifs sociaux** qui dépendent du statut de l'utilisateur (par exemple, si ce dernier est chômeur, s'il a moins de 26 ans ou s'il s'agit d'un membre des forces de l'ordre). Le découpage par tranches d'âge est identique pour l'ensemble des régions (sauf pour la Nouvelle Aquitaine qui étend la catégorie des jeunes jusqu'aux moins de 28 ans) mais les tarifs proposés varient. **La tarification solidaire**, à destination des catégories d'utilisateurs les plus vulnérables est variable selon les régions qui ont une politique plus ou moins restrictive, la région Nouvelle Aquitaine étant la seule à avoir mis en œuvre un tarif solidaire basé sur le quotient familial.

- **Tarifs de groupe** : ils varient fortement entre les régions, selon plusieurs facteurs : statut et taille et structure du groupe.

- **Tarifs promotionnels** (tourisme, évènementiel) : ils sont disponibles en ligne et en quantité limitée dans plusieurs régions.

L'analyse des différentes offres fait donc apparaître une réelle hétérogénéité entre régions.

A cela s'ajoute le fait que les cartes nationales « Avantage » n'offrent pas les mêmes avantages d'une région à l'autre et que les calendriers (périodes bleues et blanches) ne sont pas alignés avec ceux des périodes régionales (cf schéma page 3). **Un vrai casse-tête !**

3 - Des éléments de convergence

Si la tarification présente des spécificités certaines entre régions, **on peut cependant remarquer des principes**

communs : abonnements pendulaires plus avantageux, cartes de réduction tous publics, tarifs sociaux et solidaires, tarifs promotionnels. Les régions en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité collective poursuivent des buts communs : favoriser le développement des transports collectifs, rendre le TER plus attractif économiquement que la voiture, assurer le droit à la mobilité et l'accès à une offre de transport avantageuse pour les plus vulnérables, orienter les usagers vers certaines offres afin d'équilibrer la fréquentation, et enfin financer l'offre de service et couvrir une partie des coûts.

● Points communs en matière de tarifs, cartes et abonnements :

- Quelle que soit la région, les tarifs de base sont inférieurs au coût complet de la voiture, et les tarifs réduits usagers fréquents sont inférieurs au coût d'usage de l'automobile.

- Le prix plafond des différents produits tarifaires proposés sont relativement proches. Par exemple la carte de réduction usager occasionnel, qui existe partout sauf en région Bretagne, coûte au maximum 30 euros par an et offre des réductions d'au moins 25 % en semaine et 50 % le week-end.

● Points de convergence concernant les profils d'usagers ouvrant le droit à des avantages tarifaires :

- Profils sociaux appuyés sur l'âge de l'usager, reprenant dans toutes les régions le découpage établi par la SNCF, soit moins de 4 ans, de 4 à 12 ans et de 12 à 26 ans, à l'exception de la région Nouvelle-Aquitaine (12 à 28 ans)

4 - Des pistes de rapprochement

À l'issue du travail d'analyse comparée, l'étude propose des pistes de rapprochement des tarifs afin de faciliter leur lisibilité pour les voyageurs. Il convient en particulier de mettre davantage en valeur les points communs aux offres tarifaires des différentes régions, ce qui permettrait aux usagers de construire une expertise d'usage utile sur l'ensemble des réseaux et assurerait une meilleure anticipation lors de changement de territoire.

5 - Des pistes d'avenir

● Adoption d'une base commune pour les tarifs de groupe

- Toutes les régions pourraient s'accorder sur les types de groupes ciblés

en fonction de leur taille, avec une déclinaison en mini-groupes (moins de 10 personnes, sans condition d'âge ou de liens de parenté), les maxi-groupes correspondant à une organisation (écoles, centres de loisirs, clubs, plus de 10 personnes, avec des réductions croissant en fonction de la taille du groupe, et une distinction entre enfants et adultes). Cet enjeu est d'autant plus important que les tarifs de groupe sont souvent utilisés pour des motifs de loisir et pourraient devenir plus attractifs par rapport à la voiture individuelle.

● Une meilleure lisibilité des tarifs

Si les régions doivent travailler à l'harmonisation des différentes grilles tarifaires, elles doivent également développer une meilleure stratégie de communication afin de rendre l'offre plus lisible et plus attractive :

- Communiquer sur le système de tarification de la région (kilométrique ou par paliers) qui ne risquerait plus d'apparaître à l'utilisateur comme une « boîte noire ».

- Faire connaître les cartes de réductions et abonnements auprès des usagers, en ciblant par exemple ceux qui achètent des titres unitaires.

Région	Carte Avantage Senior		Carte Avantage Jeune		Carte Avantage Week-end		Carte Avantage Famille		Carte liberté
	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	
CVDL	25%		25%						
Grand Est	25%		25%		25%		25%		25%
Hts-de-France	25%		25%		25%		25%		25%
Normandie	30%		30%		30%		30%		50%
Pays de Loire	30%		30%		30%		30%		50%
BFC	25%	50%							
Occitanie	25%	50%	25%	50%					25%
Nv-Aquitaine	25%	50%	25%	50%					50%
AuRA	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%
Bretagne	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	50%	50%
Sud	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	50%	50%

Réductions sur l'achat de billets TER par région pour les détenteurs des cartes SNCF (source : site SNCF)

- Développer, notamment sur les interfaces numériques, des simulateurs indiquant à chaque usager le produit qui serait pour lui le plus avantageux, en fonction de son profil et de ses besoins de mobilité.

6 - Harmoniser les offres de transport routier régional

La tarification des autocars régionaux présente une importante hétérogénéité au sein de chaque région et entre les départements qui la composent, elle est très peu lisible pour les usagers.

Suppression du Pass Jeune TER

Le pass Jeune TER lancé en 2020 suite à un accord de l'ensemble des régions n'est pas reconduit en 2022. Pour 29 € par mois, il permettait aux 12-25 ans de voyager « en illimité sur tout le réseau TER », en juillet et août. Cause de la suppression, l'absence d'aide de l'Etat qui, selon les régions, devrait contribuer au financement, à l'instar de l'Allemagne qui finance un ticket mensuel à 9 € valable pour tout le pays.

Les régions offrent certes des tarifications pour les jeunes mais comment les comparer avec un pass unique pour la France entière !

- Un rapprochement de la tarification et de l'information entre les autocars TER et les autres autocars régionaux est nécessaire même si des différences de niveau peuvent subsister (vitesse plus grande des autocars TER, trajets plus directs...);

- Une harmonisation de la tarification des autocars régionaux à l'échelle de chacune des régions lorsque cela n'est pas encore le cas ainsi qu'une harmonisation des profils d'usagers bénéficiant de conditions tarifaires spécifiques (tarifs sociaux et solidaires) entre TER et autocars régionaux, travail déjà amorcé par certaines régions;

- L'intégration de l'ensemble de l'offre d'autocars régionaux aux sites TER des régions, aussi bien en ce qui concerne la recherche d'informations que la distribution, ainsi qu'une harmonisation du vocabulaire entre les réseaux TER et routiers (nom des réseaux, des abonnements ou des cartes de réduction), afin de faciliter la lecture des offres pour l'usager.

Christiane Dupart ■

Point de vue de la FNAUT :

“ Pour une tarification TER réunifiée au niveau national

L'étude du cabinet 6-t présente une analyse détaillée des différentes tarifications régionales et met en avant les points communs et les convergences. Elle propose des pistes intéressantes afin de favoriser le rapprochement et la lisibilité des offres. On peut regretter cependant qu'il ne soit pas mis l'accent sur le besoin d'une réunification complète des tarifs entre les régions. En effet les régions doivent prendre en compte deux types de mobilité. D'une part les trajets domicile-travail qui bénéficient d'une tarification intrarégionale intéressante et d'autre part les déplacements occasionnels qui se font à l'échelle nationale. La liberté tarifaire des régions est mal adaptée aux besoins de ces voyageurs qui souhaitent passer facilement d'une région à l'autre.

Si l'on veut faciliter l'usage du train, il est urgent et nécessaire de recréer au niveau de la France entière une unité tarifaire, les régions doivent s'y employer. ”

C.D ■

Les différents types de tarification envisageables

Le cabinet 6t a recensé de manière très pédagogique les différents types de tarification envisageables pour le TER, ces types de tarification sont théoriquement applicables aux transports urbains.

- **la tarification forfaitaire**, habituelle en transport urbain ou par autocar en raison de sa simplicité (mais l'usager paie plus cher ses trajets courts; ce type de tarification est peu adapté au TER, où la distance parcourue peut varier de 10 à 400 km, ou ne convient qu'à des offres promotionnelles);

- **la tarification au temps** : l'usager paye en fonction du temps d'utilisation du service (ce type de tarification est le plus souvent réservé aux services de mobilité partagée, il incite l'usager à préférer les déplacements les plus rapides, donc de durées les plus courtes);

- **la tarification à la distance** : accompagnée d'un barème kilométrique, continu ou dégressif, elle est justifiée par la décroissance du coût marginal du transport avec la distance; le risque est de pénaliser les ménages modestes, dont le domicile est éloigné des zones d'emploi;

- **la tarification zonale** : c'est une forme simplifiée de tarification kilométrique; le territoire desservi est découpé en zones concentriques ou adjacentes; le tarif dépend du nombre de zones traversées; un effet pervers prévisible est de rendre les déplacements courts interzones plus onéreux que des déplacements plus longs intrazones;

- **la tarification suivant le moment du déplacement** (période, jour ou heure); cette tarification incite l'usager, par des prix réduits, à voyager quand le réseau est le moins fréquenté, elle rejoint le principe du yield management, qui vise à optimiser la consommation d'un service en fonction de la demande et limite les surinvestissements;

- **la tarification selon le type de service**; elle fait payer l'usager en fonction de la qualité du service offert (vitesse, fiabilité, niveau de confort, transport possible d'un vélo ou d'un animal);

- **la tarification solidaire**; elle fait payer l'usager en fonction de son quotient familial, elle vise à assurer l'équité sociale et l'accès de tous (demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA...) au service public.

J.S ■

Gares routières : ce que souhaitent les voyageurs

(Gare routière du Mans © Gilles Laurent)

Invitée par l'Autorité de régulation des transports (ART) à présenter les souhaits des voyageurs sur la qualité de service des gares routières, la FNAUT a présenté une première approche grâce aux éléments communiqués par ses associations régionales. Il s'est rapidement avéré que l'intermodalité devait figurer en tête d'un futur « cahier des charges », qui reste à établir.

La gare routière, de l'opinion générale, doit être **adossée à la gare ferroviaire** au sein d'un pôle d'échanges incluant : un point d'arrêt des transports urbains et interurbains, une station de taxis, un point de garage et de location de bicyclettes, et si possible un point d'autopartage et une « dépose minute » pour les passagers en voiture.

Deuxième souhait : pas de **gare routière en périphérie** ou pire, extra-urbanisée : la tendance existe, par exemple en Allemagne, de les déporter aux aéroports comme à Stuttgart, Hambourg ou encore Cologne. Un projet de ce type risque de voir le jour à Angers. Rejet aussi des arrêts en banlieue, souvent décidés par les autocaristes, ce qui leur fait sans doute gagner du temps, mais en fait perdre aux voyageurs... Ceci n'est toutefois pas une règle absolue et dans les grandes agglomérations, la solution de « mini-gares routières » situées en périphérie et en correspondance avec les transports urbains s'avère pertinente, comme à Strasbourg où 13 points de contact existent entre les lignes d'autocars et les bus et les trams de la CTS.

La multimodalité figure au premier plan dans les équipements que doit offrir la gare.

L'information combinant les horaires théoriques et réels de l'ensemble des services en correspondance tient la première place : trains, transports urbains et interurbains, autres lignes d'autocars, pas seulement dans la gare routière, mais aussi dans la gare ferroviaire attenante. Albertville, Compiègne, Le Mans ou encore Strasbourg

offrent à cet égard des exemples de bonnes pratiques.

Des aménagements adaptés

Le hall d'accueil doit être fermé, chauffé, éclairé, accessible aux personnes handicapées, et disposer de guichets de vente et d'information des transporteurs, ou du gestionnaire de la gare. Des toilettes publiques avec douches seraient un plus à l'arrivée d'un long trajet en autocar. Important : l'affichage d'une information claire, visible et lisible sur les **droits des voyageurs en autocar**, prévue par le règlement européen 181/2011 (article 25). Enfin, l'expérience montre qu'il faut protéger ces gares des intrusions de voitures particulières, et, au-delà d'une certaine taille, d'en sécuriser les espaces (vidéo-surveillance). N'oublions pas la possibilité de restauration légère pour les voyageurs, et une salle de repos pour les conducteurs. Enfin, quitte à être perfectionniste ou rêver un peu, une bonne intégration architecturale de la gare routière dans le tissu urbain apporterait un fort élément qualitatif au-delà du transport proprement dit, à l'instar de ce qui se fait pour les nouvelles gares ferroviaires (esthétique, durabilité, légèreté).

Cela étant, de nombreuses villes, et non des moindres (Lille, Creil, ...), ne disposent d'aucun équipement digne de ce nom et, fréquemment, le bouche-à-oreille est l'unique et aléatoire canal d'information pour le voyageur cherchant à embarquer... Et en dehors des villes ou dans les petites agglomérations ? Au minimum, **le point d'arrêt des autocars** longue distance devrait y être matérialisé par un potelet et une signalétique

appropriée, un abribus et des sièges. C'est bien le moins que la compagnie doit à ses clients, à côté d'une information en temps réel accessible sur téléphone mobile, indispensable en l'absence de toute autre infrastructure.

Le sujet des gares routières reste une préoccupation centrale, comme le confirment les résultats de **l'appel à projets de 2021** sur les transports urbains : sur les 199 dossiers déposés, 65 concernent le réaménagement des gares avec intégration multimodale, en particulier dans les villes moyennes. Lorsqu'on regarde les desiderata exprimés ci-dessus, et la réalité qui en est souvent très éloignée, il saute aux yeux que la question des gares routières devra être portée à l'ordre du jour des comités des partenaires et des comités de dessertes du territoire, auxquels participent les représentants régionaux de la FNAUT, afin que les voyageurs de l'autocar puissent aussi vite que possible bénéficier de conditions d'accueil, d'attente et de traitement de qualité.

En 2021, le « registre public des gares routières » tenu par l'Autorité de régulation des transports recensait 321 aménagements : 124 gares proprement dites avec bâtiment d'accueil, 125 points d'arrêt, 23 emplacements sur parking et 49 haltes routières (sans bâtiment d'accueil). En Ile-de-France, la RATP gère 40 gares ou haltes routières.

Michel Quidort ■

Avec les contributions de : FNAUT-Grand Est, FNAUT-Hauts de France, FNAUT-Nouvelle Aquitaine et FNAUT-Pays de Loire.

Les déplacements à longue distance et de courte durée : les Français ont la bougeotte

(© Pixabay)

Les déplacements à longue distance et de courte durée se multiplient et font de plus en plus partie de la vie quotidienne, personnelle ou professionnelle : de nombreux phénomènes sociétaux renforcent leur fréquence ; ils sont, en gros, dix fois moins nombreux que les déplacements de proximité, mais leur impact climatique est considérable.

Une société de plus en plus mobile

- Les enfants font des études supérieures loin du domicile familial et reviennent chez eux pour les vacances ou seulement pour un week-end. Ils s'établissent souvent, par la suite, loin du domicile de leurs parents mais reviennent de temps à autre leur rendre visite brièvement.

Selon Campus France, plus de 60% de la population étudiante effectue une partie de ses études à l'étranger (dans l'Union Européenne). Il semble que ces chiffres prennent en compte la mobilité intra-nationale des étudiants. Cette mobilité concerne donc plus de la moitié de la population étudiante <https://weeprep.org/etudier-et-vivre-loin-de-sa-famille/>.

- Les divorces avec garde alternée des enfants impliquent des déplacements fréquents entre les domiciles des parents séparés pour des échanges d'enfants lors des congés ou des week-ends : le nombre des enfants concernés, que la séparation des parents soit récente ou non, est passé de 31 000 en 2003 à 271 000 en 2012. <https://www.insee.fr/statistiques/1283568>.

- En raison de l'éclatement du marché du travail, de nombreux couples vivent séparés en semaine, les conjoints ne travaillant pas dans la même ville.

Par choix ou par contrainte, près de 4 millions de Français en couple ne vivent pas sous le même toit mais se rejoignent chaque week-end, une tendance assez stable depuis vingt ans

mais qui devrait se développer, selon une étude démographique récente, <https://www.ladepeche.fr/article/2010/04/24/822961-ni-seuls-ni-ensemble-pres-deux-millions-couples-vivent-separement.html>.

Une augmentation des déplacements de loisirs

- Les résidences secondaires se sont multipliées (on en trouve 3,7 millions en France : sur 100 logements, 82 sont des résidences principales, 10 des résidences secondaires, 8 sont vacants).

- Les conditions de vie dans les métropoles, devenues pénibles, incitent les citadins qui en ont les moyens financiers à s'échapper chaque week-end pour retrouver la nature ou pour effectuer des escapades culturelles ou ludiques ; les voyageurs entretiennent cette tendance au tourisme « en saut de puce », qui séduit en particulier les seniors, en proposant « un week-end à Prague ou à Berlin ». Ces voyages prévoient pour la plupart un usage intensif de l'avion vers la destination principale pour gagner en temps de visite, et même pour les pré- ou post-acheminements vers les aéroports parisiens.

- L'internationalisation de la vie économique et le fractionnement des vacances des actifs contribuent eux aussi à multiplier les déplacements brefs à longue distance. Invitations, séminaires, conférences ont généré environ 25 millions de nuitées hôtelières à Paris en 2017. <https://fr.statista.com/statistiques/516594/repartition-nuitées-tourisme-affaires-par-activite-paris/>.

- Ces déplacements sont facilités par la diminution de la taille des ménages : selon l'INSEE, la taille moyenne des ménages ne cesse de diminuer en France. Le ménage moyen comptait 3,2 personnes en 1962, 2,7 en 1982 et 2,4 en 1999. « La maîtrise accrue de la fécondité, la décohabitation des générations, une mise en couple plus tardive et des unions plus fragiles » contribuent à cette diminution, selon un rapport de l'INSEE.

Des conséquences désastreuses pour le climat

Tous ces phénomènes incitent à privilégier les déplacements aériens, autoroutiers (on n'hésite plus, aujourd'hui, à traverser la France en voiture, le réseau autoroutier couvre aujourd'hui le territoire) ou, dans une moindre mesure, ferroviaires : le TGV est devenu peu à peu un train du quotidien. La démocratisation de la voiture puis de l'avion contribue de façon majeure au réchauffement climatique : selon le Shift Project, les déplacements longue distance des Français sont responsables de 9 % des gaz à effet de serre émis par la France, un français parcourt en moyenne plus de 7 600 km par an.

Le transport aérien croît de manière très rapide et les compagnies low-cost savent attirer le public par des fréquences élevées. Il reçoit des subventions de l'État et des collectivités locales qui abaissent artificiellement son coût, comme l'a montré une expertise de Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du Transport Aérien, réalisée à la demande de la FNAUT (FNAUT Infos 273).

Jean Sivardière ■

« Pour une meilleure coordination internationale du Lyon-Turin » : un dossier mal géré

Résumé d'une étude de l'association La Transalpine réalisée avec le cabinet de conseil en économie des transports Transae.

La liaison ferroviaire Lyon-Turin est le plus grand chantier européen d'infrastructure. Mais sa réalisation complète affiche 15 ans de retard sur le calendrier initial. Ce retard fait reculer toujours plus loin l'ambition du projet en termes de report modal. La mise en place d'une gouvernance plus structurée et plus efficace est urgente.

La liaison Lyon-Turin a été conçue comme un ensemble composé de trois projets distincts mais interdépendants : la section transfrontalière en cours de creusement (57 km), la section française (140 km) et la section italienne (55 km). Cet ensemble est lui-même connecté au Réseau européen de transport (RTE).

Ce programme relève de la responsabilité des Etats français et italien, dont les priorités politiques fluctuent au fil du temps alors que la conduite du projet exige des décisions sur le long terme, et dont les procédures administratives, juridiques et budgétaires sont très différentes.

La coordination entre la France et l'Italie est faible.

Les attributions de la Commission Intergouvernementale pour le Lyon-Turin (CIG) portent sur la section transfrontalière, mais elle n'offre pas le cadre juridique lui permettant de mener à l'intégration de l'ensemble des sections du programme. L'Italie s'est fixée pour objectif de mettre en service sa section nationale en même temps que le tunnel : 162 trains de fret et de voyageurs par jour (soit 25 millions de tonnes de fret par an).

Or les objectifs français sont limités à la modernisation des infrastructures existantes dont la capacité sera inférieure à une centaine de trains par jour (10 millions de tonnes de fret par an). Pourtant déclarées « d'utilité publique et urgentes » il y a près de 10 ans, les voies nouvelles d'accès françaises seront

livrées plus tard, selon un calendrier qui n'est toujours pas défini.

Un financement massif de l'Union Européenne a été obtenu, compte tenu de la performance attendue du programme en termes d'intégration du réseau européen de transport et de lutte contre le réchauffement climatique. Mais l'UE a peu de pouvoirs contraignants sur les Etats pour garantir une réalisation dans les temps des différentes sections du programme :

- les trois sections de la liaison dépendent de maîtres d'ouvrage différents : SNCF Réseau, RFI et la société publique binationale TELT pour la section transfrontalière.

- il n'existe pas d'entité formelle de coordination du programme, ni à l'échelle nationale, ni à l'échelle européenne. Les trois sections du Lyon-Turin relèvent chacune d'une gouvernance propre.

Certains acteurs clés n'ont pas été introduits, à commencer par les opérateurs ferroviaires qui emprunteront la future liaison. La prise en compte de leurs contraintes est pourtant essentielle. Les collectivités locales sont par ailleurs peu entendues.

Le cabinet Transae a proposé :

- de placer le concept « d'exploitabilité » de l'itinéraire comme l'élément central d'une gouvernance efficace : infrastructure, redevance d'utilisation, coût d'exploitation et de maintenance, matériels roulants, gestion des circulations... ; l'enjeu est de permettre une circulation fluide, performante et sécurisée des trafics fret et voyageurs sur tout l'itinéraire.

- de mettre en place une instance unique de gouvernance rassemblant les financeurs (États français et italien, UE, collectivités locales), chargée de la bonne exécution des travaux (budget, délais, risques).

- de nommer rapidement un pilote du dossier au niveau national du type « Délégué interministériel », équivalent du « Commissaire du gouvernement » chargé du dossier en Italie. Un projet international d'une telle envergure et d'un tel coût ne peut être privé plus longtemps d'un référent clairement identifié.

Jean Sivardière ■

Chronique du Lyon-Turin

Pendant que le gouvernement français « réfléchit » aux accès depuis Lyon au tunnel transfrontalier de la liaison Lyon-Turin, les Italiens accélèrent. Il est prévu que la section italienne (55 km, 1,9 Md€) sera mise en service en 2030, en même temps que le tunnel : un commissaire du gouvernement a été nommé pour piloter l'avancement du projet.

Une motion a été votée par la commission Transport de la Chambre des députés italienne, afin de ne pas perdre le financement européen.

Selon Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, « le Lyon-Turin est un accélérateur de la stratégie de la SNCF et de ses homologues européens ».

Le conseil d'orientation des infrastructures, présidé aujourd'hui par David Valence, vice-président de la Région Grand Est, était franchement hostile au projet Lyon-Turin et proposait de le reporter à l'horizon 2040 (FNAUT Infos 277). Mais les idées et les engagements de l'Union Européenne (qui financera les accès au tunnel à hauteur de 50 %) ont évolué depuis 2018. Un financement qui reste à imaginer devra cependant être dégagé par la France, mais une certaine frilosité est perceptible.

En 2021, 75 % du fret qui a traversé les Alpes suisses l'a fait par le rail, le plus haut niveau depuis 30 ans. Cela s'explique, entre autres, par l'achèvement de la Nouvelle Ligne Ferroviaire Alpine. Le nombre des camions qui ont traversé les Alpes a reculé de 1,4 million en 2001 à 860 000 en 2021, l'objectif est de seulement 650 000 camions.

J.S ■



Allemagne : les transports publics dans tout le pays pour 9 € par mois cet été

Le gouvernement allemand lance une vaste opération de promotion des transports publics locaux et régionaux pendant toute la période des vacances : pour 9 € par mois, en juin, juillet et août, usage libre des trains régionaux, métros, bus, trams. L'objectif, durant l'été où les habitudes de mobilité changent, de reporter les déplacements vers les modes les plus économes en énergie fossile afin de réduire la consommation des produits pétroliers. Les aides que l'Etat fédéral accorde déjà aux transports publics seront abondées à hauteur de 3,7 milliards € pour compenser le surcoût de cette opération auprès des entreprises et des autorités de transport. Pour celles-ci, le compte n'y serait toutefois pas et il manquerait 1,7 milliard pour combler les frais de cette opération d'envergure.

De son côté, l'association d'usagers ProBahn salue l'action « 9 pour 90 », mais craint une congestion des trains régionaux, surtout dans les régions touristiques. Elle regrette aussi que la mesure ne s'adresse pas aux grandes lignes, car les automobilistes réguliers qui utilisent leur voiture pour se déplacer sur de longs trajets sont en fait les plus pénalisés par le renchérissement de l'énergie.

La Commission européenne autorise la fusion entre Eurostar et Thalys

Connu sous le nom de code de « Green Speed », le projet de fusion entre les deux compagnies va pouvoir se concrétiser après l'autorisation accordée par la DG Concurrence de la Commission européenne. La SNCF en sera l'actionnaire majoritaire avec 55,75% du capital, avec la SNCB belge (18,5%) et le fonds d'investissement britannique Hermès (25,7%). La marque Thalys disparaîtra au profit d'Eurostar lorsque la fusion sera

effective d'ici deux à trois ans. Eurostar sera alors la seule compagnie ferroviaire de lignes à grande vitesse à relier cinq pays : Allemagne, Belgique, France, Grande Bretagne et Pays Bas. Le siège de la future holding sera situé à Bruxelles. Des extensions sont déjà à l'étude vers Francfort/Main et Berlin. La SNCF a déjà fait connaître ses ambitions en matière de croissance du trafic, qui devrait progresser de 18,5 millions de voyageurs en 2019 à 30 millions en 2030 en faisant concurrence à la voiture et à l'avion. Eurostar détient 80% de part de marché entre Paris et Londres. La Fédération européenne des voyageurs avait alerté la DG Concurrence sur les risques d'augmentation des tarifs consécutifs à l'apparition de ce monopole, hélas sans succès.

Autriche : 2,4 milliards € pour moderniser le RER de Vienne

A la suite de l'accord intervenu entre la ville de Vienne, les chemins de fer autrichiens ÖBB et le ministère des transports, 2,4 milliards € seront investis les prochaines années dans l'infrastructure du réseau ferré régional (S-Bahn) de la capitale et de sa région (Ostregion). Les efforts porteront sur l'axe Nord-Sud avec la numérisation de la signalisation du tronçon commun Floridsdorf-Meidling pour y autoriser un intervalle de 2,5 mn entre les rames, sur le quadruplement de la section Sud Meidling-Mödling, ainsi que le doublement de la voie unique vers Pottersdorf.

Pour l'Office allemand des cartels, la DB défavorise les plateformes de vente des billets

Les plateformes de mobilité permettent aux voyageurs de prévoir leurs déplacements et d'y acheter les billets correspondants. Sauf que la DB ne leur transmettrait pas les données indispensables pour procéder à la vente des titres et au suivi des voyageurs... L'Office des cartels, après enquête de près d'un

an, accuse la DB d'entrave et de rétention d'informations à l'usage des plateformes : ainsi la DB ne leur communiquerait pas les données relatives au trafic des voyageurs, comme les retards, le déroulement du trafic ou les annulations de trains, autant d'éléments indispensables aux plateformes et à leurs clients. La DB les conserverait pour ne les communiquer qu'à quelques partenaires choisis, dont Google. L'office des cartels indique que « de l'exploitation du trafic jusqu'au système de vente des billets, la DB est en Allemagne dominante sur le marché ». Selon l'Office, la plupart des déplacements multimodaux impliquent un trajet avec la DB, et les autres prestataires de mobilité ont un droit d'accès aux données de transport détenues par la DB. En outre, sa position d'entreprise ferroviaire principale lui permet d'occuper une position-clé sur le marché et de contrôler les offres d'autres compagnies.

Ce sujet est critique, compte tenu de la pluralité d'opérateurs ferroviaires et de la composante multimodale toujours croissante de nombreux déplacements. Ce sujet interfère avec la question des droits des voyageurs ferroviaires et des garanties qui doivent les protéger et les prendre en compte en cas de dysfonctionnements (retards, annulations, correspondances manquées...). C'est d'autant plus critique lorsque l'on sait qu'à Bruxelles, les entreprises ferroviaires représentées par la Communauté Européenne du Rail militent depuis plusieurs années pour que, non seulement les compagnies, mais aussi les plateformes de vente, si elles ont vendu les billets, fassent leur affaire de la prise en charge de leurs voyageurs en difficulté. L'inconfort, pour ne pas dire plus, qui peut résulter de cette situation, est parfaitement incompatible avec les objectifs de développement du trafic ambitionné par les instances européennes... et les grands opérateurs ferroviaires, dont la DB.

Michel Quidort ■

Une occasion manquée



(Gare de Metzeral © MD)

Par délibération en séance plénière du 14 octobre 2021, la région Grand-Est a décidé, selon ses dires, de « simplifier la tarification ».

Elle a remplacé, à compter du 1er mars 2022, la carte de réduction Presto à 30 € par an pour les 26 ans et plus (30% de réduction seul en semaine, 70 % le week-end et les jours fériés, avec 3 accompagnants possibles au même tarif réduit) et la carte Primo à 20 € pour les moins de 26 ans (50 % de réduction seul en semaine, 70 % seul le week-end et les jours fériés) **par la carte Fluo pour tous**, quel que soit son âge, à 20 € par an pour les 26 ans et plus et à 1 € pour les moins de 26 ans (50 % de réduction tous les jours de la semaine, le week-end et les jours fériés avec 1 accompagnant seulement).

Une augmentation des prix

La FNAUT Grand Est est intervenue sans succès, avant le passage en séance de cette mesure - sur laquelle elle n'a d'ailleurs jamais été consultée - pour obtenir des améliorations : sa mise

en œuvre entraîne en effet une augmentation du prix du voyage le week-end (réduction de 50% seulement, contre 70% auparavant, pour tous) et une limitation du nombre des bénéficiaires pour les plus de 26 ans. De quoi entraver les déplacements de loisir en train.

En même temps ont été supprimés, au 1^{er} janvier 2022, les carnets de 10 à tarif réduit, les tickets mini-groupe 2 à 5 personnes et le tarif découverte 12-25.

Un comble : la simplification n'a pas été jusqu'à l'unification des abonnements : subsistent des abonnements Presto et Primo en fonction de l'âge !

De plus, dans la même délibération, a été votée une augmentation du coût des abonnements de 5 % et des tickets occasionnels de 4 %.

Dès le 6 janvier 2022, devant les protestations, de la FNAUT entre autres,

et le nombre de suppressions de TER, le Président de région décidait de reporter l'augmentation des abonnements au 1^{er} mars 2022... mais seulement pour les abonnés annuels. **Tant pis pour les plus précaires, les abonnés mensuels et les occasionnels...**

Deuxième salve, pour faire « avaler » la moindre réduction accordée aux cartes, la région décidait, mi-février, de commercialiser, du 1^{er} au 31 mars 2022, une carte Fluo à 10 €, pour les seuls titulaires d'une carte Presto non encore arrivée à échéance.

Mais cette carte à 10 € peut être acquise... seulement par internet !

Bilan : une simplification en trompe l'œil, puisque subsistent toute une série de tarifications dites sociales, alors que l'adoption d'une tarification solidaire aurait permis de faire beaucoup plus simple et surtout plus juste.

Association ASTUS Fnaut Grand Est ■

Foule en gare du Tréport – Mers-Les-Bains pour fêter les 150 ans de la gare

Pour l'occasion le MFPN (Matériel Ferroviaire et Patrimoine Ferroviaire) avait mis en circulation un train aller-retour spécial direct Paris - Le Tréport (le seul train de l'année sans changement !), rejoint en gare de Blangy sur Bresle par des habitants en costumes d'époque. Il était remorqué par la BB 69432 et composé de quatre voitures inox encadrées par une voiture mixte fourgon et une allège postale, où le MFPN exposait ses activités.

En gare du Tréport, accueil par un orchestre, puis discours unanimes des élus locaux et régionaux pour fêter le renouveau de la gare et souhaiter dès que possible la réouverture de la Ligne Abbeville-Eu-Le Tréport, puis dévoilement d'une plaque commémorative. L'Association des Modélistes Amiens Longueau présentait une maquette du Train Jaune, et on pouvait s'offrir un tour en (petit) train vapeur dans la cour de la gare.

Cette fête organisée par le **Comité de Sauvegarde et de Développement des Lignes Ferroviaires du Tréport-Mers** (association adhérente de la FNAUT), avec l'appui des élus locaux et de la région Hauts-de-France (qui avait prévu des tarifs réduits pour l'occasion) avait certes pour but de fêter le train mais aussi de rappeler le combat de chaque instant pour maintenir ouvertes les deux lignes Beauvais-Le Tréport et Abbeville-Le Tréport, un combat précédemment mené par Max Guillochin qui nous a malheureusement quittés en décembre dernier.

La ligne Beauvais - Le Tréport a finalement été rénovée et réouverte en 2020, mais les dessertes doivent être améliorées pour éviter un délai de correspondance dissuasif à Beauvais, et permettre des correspondances à Abancourt vers Rouen et Amiens, les deux préfectures du territoire !

La ligne Abbeville - Le Tréport a pour sa part été fermée prématurément par SNCF Réseau en Mai 2018 pour « vétusté ». Depuis lors, les études se succèdent sur les travaux nécessaires et l'avenir de la ligne. Les 5 ans fatidiques évitant de supprimer les passages à niveau sont presque écoulés, et les budgets s'envolent...

Après la fête le combat des usagers continue !

Gilles Laurent - FNAUT Hauts-de-France ■

RE70 Mannheim Hbf
via: Biblis

Main-Neck

2

Mon Vélo Dans Le Train ... en Allemagne !

C'est peu dire que la multimodalité en France avance à tous petits pas... alors que la complémentarité train + vélo permettrait d'éviter de nombreux trajets motorisés.

En France, 8 places vélos par train

L'emport gratuit de son vélo dans les TER a été obtenu lors de la régionalisation des « omnibus SNCF » dans les années 1990, l'Alsace ayant été précurseur. Trente ans plus tard, la récente loi Loi d'Orientation des Mobilités, grâce à une vigilance de tous les instants des associations de cyclistes, a officialisé avec quelques exceptions... « un minimum de 8 places vélos dans chaque train », malheureusement contré par un amendement sénatorial dans une nouvelle loi dite « 3DS » (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification), qui finalement impose une validation de ces emplacements par les conseils régionaux...

En Allemagne, 6 à 8 places par voiture !

Rien de tel pour les trains régionaux en Allemagne où la norme serait plutôt de 6 à 8 places vélos (pour un paiement modique) par voiture, et non par train ! On trouve couramment deux voitures avec un tiers ou un demi niveau prévu pour les cyclistes, dans un train de cinq voitures ! Les nouveaux matériels commandés confirment cette évolution : des Flirt 3XL de chez Stadler pour une filiale de DB Regio, destinés à la liaison transfrontalière Eindhoven (NL) - Hamm (D) : 265 places assises, 140 debout et 12 vélos ; des automotrices Talent 2 pour le S-Bahn de Rostock : 279 places assises et 42 vélos... ; des automotrices Flirt Akku pour des lignes régionales autour de Rostock : 99 places assises et 12 vélos ; etc...

Le collectif « MonVeloDansLeTrain », dont la FNAUT est partenaire, vient d'interpeller les différentes régions et les opérateurs, afin d'accroître les capacités

de transport des vélos et faciliter leur accès au train. Certes il faut réguler les périodes d'affluence sur certaines lignes, mais cela ne doit pas se traduire par une « usine à gaz sur smartphone » qui finit par dissuader de prendre le train...

Gilles Laurent ■



Nouvelle convention TET : les voyageurs attendront !

Avec la nouvelle convention sur les trains d'équilibre du territoire (TET) signée entre l'Etat et la SNCF, peu de chances de voir le marché s'ouvrir au cours des 10 prochaines années, et c'est autant de perdu pour le développement de leur trafic et la qualité de service.

La FNAUT regrette l'approche restrictive retenue par la nouvelle convention TET. Ceci est d'autant plus décevant que, lors du Nouveau Pacte Ferroviaire signé en 2018, l'Etat avait explicitement souhaité en faire évoluer leur modèle économique pour relancer ces lignes en renforçant leur attractivité et développer les relations entre les territoires.

Depuis son Congrès de Tours en 1993, la FNAUT a maintes fois affirmé son soutien à la concurrence régulée des services de transport public, en vigueur de longue date pour les réseaux urbains et interurbains, et entrée dans les faits en 2021 dans les transports ferroviaires régionaux et suburbains (TER et Transilien). On ne peut que regretter le parti pris par la convention TET : ce n'est un secret pour personne que les services Intercités offrent une qualité de service (fréquences, fiabilité, correspondances, services à bord) à l'évidence perfectible. Le report des appels d'offres au plus tôt en 2027-2030 (avec une concrétisation pas avant cette dernière date) augure bien mal du futur de ces lignes structurantes, en particulier au regard des ambitions européennes manifestées par le Pacte Vert (doublement du trafic ferroviaire) et face aux échéances imposées par la lutte contre le réchauffement climatique.

Indépendamment du contenu même de la convention, on ne peut donc que regretter le calendrier lointain retenu, qui n'offre pas les garanties de qualité de service dues aux voyageurs, et de desserte des territoires que l'on serait en droit d'attendre des trains d'équilibre du territoire. Un temps précieux perdu pour leurs utilisateurs, les régions et la planète.

Michel Quidort ■



BREXIT

Brexit : mode d'emploi

Les voyages vers l'Angleterre depuis un pays de l'Union européenne tel que la France ont été bouleversés puisque, Brexit oblige, le Royaume-Uni n'est plus un pays membre de l'Union européenne. Les règles de la libre-circulation ne s'appliquent donc plus à destination et en provenance du Royaume-Uni. L'ensemble des formalités à la frontière (migratoires, douanières, etc.) est rétabli. En l'occurrence, depuis le 1^{er} janvier 2021, il faut obligatoirement un passeport pour voyager au Royaume-Uni, et non plus la seule carte nationale d'identité.

En outre, les droits des voyageurs sont impactés selon le mode de transport emprunté.

Déplacements en avion

Le droit des passagers aériens issu du règlement européen (261/2004) conti-

nue de s'appliquer, à l'aller comme au retour, si vous voyagez depuis un pays de l'Union européenne vers le Royaume-Uni, quelle que soit la nationalité de la compagnie aérienne (européenne, britannique ou d'un pays tiers tel que le Maroc). Si vous décollez du Royaume-Uni avec une compagnie britannique ou d'un pays tiers, vous n'êtes plus protégé par le droit de l'Union européenne mais par le droit britannique. En pratique, celui-ci a repris des dispositions similaires au droit de l'Union européenne, donc lors de leurs voyages en avion, les passagers aériens conservent les droits dont ils bénéficient au titre du règlement européen (261/2004).

La FNAUT conseille cependant aux voyageurs de se renseigner en amont sur la nationalité de la compagnie pour savoir à quelle législation se reporter.

Déplacements en train

Si vous décidez de prendre le train, les trajets en Eurostar dans les deux sens permettent aux voyageurs de bénéficier des droits issus du règlement européen (1371/2007). Les trajets à l'intérieur du Royaume-Uni sont également couverts par le droit européen. Vous pouvez bénéficier du remboursement en euros si le contrat n'est pas exécuté et être indemnisé en cas de retard du train, à partir de 60 minutes.

La FNAUT précise qu'il faut ajouter à ces restrictions les mesures sanitaires en vigueur dans le pays vers lequel vous voyagez.

Lien sur notre site internet : <https://www.fnaut.fr/a-la-une-brexit-et-droit-des-voyageurs/>.

Nina Soto et Anne-Sophie Trcera ■

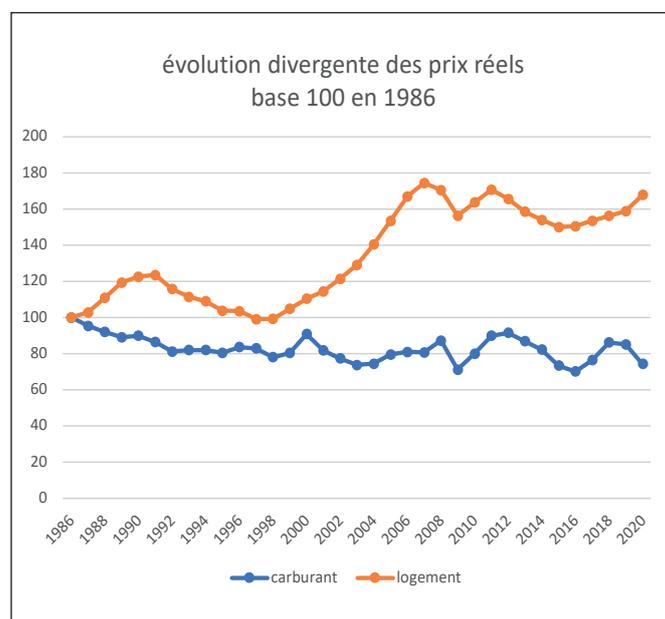
Logement et carburant : comparaison des prix réels

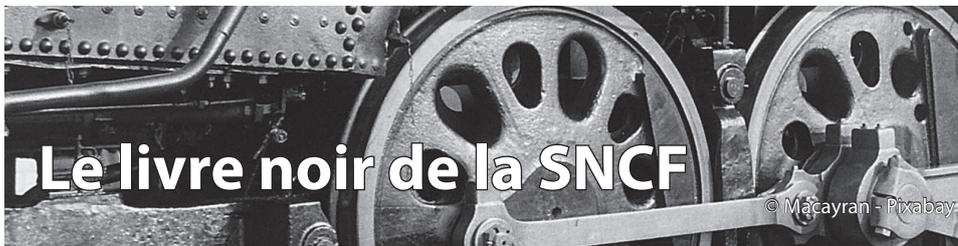
Qu'est-ce que le prix réel d'un bien ? C'est la quantité de travail nécessaire pour l'obtenir. Il se calcule en divisant le prix du bien en euros courants par le salaire horaire en euros courants. On notera au passage que son calcul ne fait pas intervenir l'indice des prix.

Ici, on compare l'évolution du prix réel d'un logement et l'évolution du prix réel du carburant. Le salaire utilisé est le SMIC horaire. Concernant le carburant, il s'agit d'un prix moyen TTC pondéré par volumes d'essence et de gazole vendus aux voitures. Concernant le logement, il s'agit d'un prix moyen au niveau de la France entière et non pas de la seule région parisienne. Les données collectées concernent la période allant de 1986 à 2020.

Il apparaît clairement sur le graphique que le prix réel de l'immobilier a augmenté (de 68% en 34 ans) alors que le prix réel du carburant, lui, a baissé (de 26% en 34 ans). N'est-ce pas là une des explications de la tendance à la périurbanisation et de la dépendance à la voiture ? En effet, les ménages sont amenés à faire l'arbitrage suivant : l'immobilier ayant beaucoup augmenté, ils vont rechercher un logement moins cher qu'ils trouveront loin des centres urbains. Ils devront dépenser plus en carburant mais estiment que le bilan « logement+carburant » leur est favorable.

Jean-Marie Beauvais ■





Un train parmi d'autres :

Dimanche 1^{er} mai, je reviens d'un weekend à Dijon par le train. Les TGV-Lyria étant hors de prix, je choisis le TER Bourgogne-Franche Comté n°17762 pour Paris-Bercy, ou plus exactement « Paris-Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne ». 3 heures de trajet, mais j'ai du temps, de la lecture et mon ordi.

Arrivé sur le quai, première impression : rame type « Corail » qui n'a pas connu la machine à laver depuis plusieurs mois, caisse maculée, vitres idem, livrée adhésive déchirée par endroits, pas très engageant.

Intérieur à l'unisson : revêtement des sièges de la haute époque et d'origine : accoudoirs râpés, assise usée jusqu'à la corde.

Toilettes sans surprise : forte odeur sui generis, pas d'eau pour la cuvette ni le lavabo.

Contrôleur : pas vu de tout le voyage, mais il existe puisqu'il annonce les gares desservies, malheureusement inaudible car sono sans doute de la haute époque également.

A l'arrivée, 30 mn de retard, sans aucune explication ni excuse, faut-il le préciser.

Gare de Paris-Bercy etc... égale à elle même : voies herbeuses, ouverte à tous les vents, exiguë avec équipement minimal (bureau tabac presse sandwiches), sans doute tout juste bonne pour les péquenots de Bourgogne et des Pays d'Auvergne.

Je pense aux navetteurs hebdomadaires qui endurent ce service misérable.

Gardarem lou moral !

Michel Quidort ■

Bien dit

Reprenant une suggestion du rapport Duron et de la FNAUT (FNAUT Infos 292), Marie-Ange Debon, présidente de l'Union des Transports Publics (UTP) a suggéré d'attribuer aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), comme c'est déjà le cas en Ile-de-France, une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) afin de développer le report modal et contribuer à la lutte contre le changement climatique : l'objectif de l'UTP est un doublement de la clientèle voyageurs et fret au cours de la prochaine mandature.

L'UTP souhaite par ailleurs l'instauration d'une plus grande équité entre les modes de transport par application du principe payeur-payeur, et une accélération du verdissement des flottes urbaines et ferroviaires. Elle demande que l'Etat aide les AOM dont les finances sont très affaiblies par la crise sanitaire et la hausse du prix de l'électricité par un accompagnement continu et non plus par des appels à projets : 2,5 Md€ pour les transports urbains et 6 Md€ pour la rénovation du réseau ferré.

Election du président de la FEV

Michel Quidort, Vice-président de la FNAUT, a été réélu Président de la Fédération européenne des voyageurs lors de l'Assemblée générale de la FEV du 2 avril 2022.

La FEV, dont le siège est à Gand (Belgique) regroupe 39 associations nationales présentes dans 21 pays européens.

Premier mai

Comme le veut une « tradition » pénalisante pour les usagers, les transports publics urbains n'ont pas fonctionné le dimanche premier mai dans la plupart des villes françaises (FNAUT Infos 185) : le premier mai, journée de la voiture en ville ?

ZTL à Rennes

Une Zone à Trafic Limité (ZTL) sera testée à Rennes dès le mois de juillet 2022, pour réduire la circulation dans le centre-ville historique, afin d'améliorer le confort des piétons et des cyclistes et donner plus de place à la nature.

Lors de la concertation « Rennes 2030 », les habitants ont en effet exprimé leur souhait de végétaliser la ville, de mettre davantage en valeur le patrimoine historique et de limiter le trafic dans le centre-ville. Cette initiative a été préparée par des ateliers de travail avec les commerçants et les habitants. L'expérimentation qui débute en juillet se poursuivra jusqu'à la mi-octobre, des modifications pourront être proposées si besoin.

Sobriété énergétique

A sa liste de mesures visant la sobriété énergétique (FNAUT Infos 295), l'AIE (agence internationale de l'énergie) aurait pu ajouter une onzième mesure : interdire la commercialisation des véhicules les plus consommateurs, par exemple tous ceux qui pèsent plus de 1200 kg ou SUV (5 % du marché en 2008, 36 % aujourd'hui, juste derrière les berlines, 50 % annoncés en 2023).

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD), Gilles Laurent, Pixabay
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>