

Édito

100 milliards

« La conjonction des efforts de nombreux acteurs de la mobilité, les tribunes dans les journaux, les déclarations des élus, les communiqués de presse des associations, ont popularisé la nécessité de donner la priorité au ferroviaire et mis dans toutes les têtes la somme de 100 milliards, avancée par le président de la SNCF, et destinée à la régénération du réseau, sa modernisation et son développement.

L'Etat s'engageant seulement sur 25 milliards, la deuxième étape consiste à trouver les 75 milliards, d'une part auprès des collectivités locales, de l'Europe, des opérateurs et d'autre part auprès des secteurs aériens et autoroutiers, dont il faut concrétiser la contribution. Ces deux secteurs partagent en effet avec le ferroviaire le regain de croissance de la mobilité mais ils n'en partagent pas les objectifs de sobriété énergétique et leurs externalités négatives repartent à la hausse.

Conclure avant la fin 2023 sur une loi de programmation est le but qui doit mobiliser tous les acteurs pour la nourrir des objectifs à reprendre dans les contrats de plan Etat-Région : priorité au ferroviaire, maillage du réseau, desserte renforcée des villes moyennes par Intercités et desserte fine des territoires, services express métropolitains intermodaux associant fer, car et modes actifs avec la triple dimension billettique, information voyageurs et correspondances.

Les mois à venir seront déterminants, essentiels, et historiques peut-être...

»

Bruno Gazeau



Le vélo dans les mobilités

Paris, La Vilette © Frantz Rein

Le poids du transport dans les émissions de gaz à effet de serre (environ 30 %) invite à déterminer de toute urgence des actions qui vont permettre de réduire ces émissions tout en répondant aux besoins essentiels de mobilité.

Il faut réduire la place de la voiture et faire évoluer nos pratiques vers les modes de déplacement les moins polluants : transports en commun et mobilités actives.

Le dossier intitulé « le vélo dans les mobilités » que nous présentons dans cette édition illustre non seulement l'immense potentiel de ce « vieux » moyen de déplacement mais il insiste sur la nécessité de rendre complémentaires les différents modes de transport : train, car, tram, bus, vélo... tout en laissant une place suffisante aux piétons !

Sommaire

- **Dossier** - Le vélo dans les mobilités 2 à 4
- **Actualités** - Plan d'avenir pour les transports : la FNAUT réagit ! 5
- **Actualités** - Une relance des RER ? 6 & 7
- **Actualités** - Bassins de mobilité : le mauvais exemple de la région Centre Val de Loire 8
- **Regards sur l'Europe** - Allemagne : doublement de la taxe « poids lourds » pour financer le ferroviaire 9
- **Nouvelles des régions** - Concurrence : dans les Hauts-de-France, un premier lot attribué à la SNCF 10
- **RER Nantais** : les demandes des usagers 10
- **Expérimentation** de l'hydrogène sur la ligne Loches Tours 10
- **Actualités** - Droits des voyageurs en cas de retard ou de suppression d'un train 11
- **Vie de la FNAUT** - Assemblée générale de la FNAUT 12

Le vélo dans les mobilités

Grenoble © François Lemaire

L'articulation du vélo avec les autres mobilités, et notamment les transports collectifs, se conjugue souvent sur le mode « Je t'aime, moi non plus », et ce d'autant plus, à mesure que le vélo gagne du terrain comme mode de transport pratique et fiable au quotidien. Quelle place pour les cyclistes dans les trains ? dans les cars ? quel partage de la voirie avec les bus urbains ? pourquoi les initiatives qui fleurissent à l'étranger ne se développent elles pas (ou peu) en France ?

Ce sont quelques unes des questions qui méritaient un débat et une prise de position commune de la FNAUT, dont l'article ci dessous est extrait. Le texte complet est consultable sur <https://www.fnaut.fr/position-fnaut-sur-le-velo-dans-les-mobilites/>

Après plusieurs décennies de déclin, le vélo est de nouveau valorisé comme mobilité active, pour les déplacements courts aussi bien que pour le tourisme de randonnée sur de plus longues distances. Sans doute s'agit-il d'ailleurs de la machine la plus performante jamais inventée, qui multiplie par quatre les possibilités du piéton sans aucune consommation d'énergie extérieure... l'invention du « piéton augmenté » si l'on peut dire.

Distinguons tout de suite le vélo moyen de transport au quotidien, dont il est question dans cette fiche, du cyclisme, qui est un sport d'endurance : on ne fait pas une course cycliste en allant au travail à vélo.

En France le « tout-automobile » a failli faire disparaître le vélo. Des pays d'Europe du Nord plus clairvoyants ont, dès le choc pétrolier de 1974, inversé la tendance, notamment les Pays Bas, puis l'Allemagne et d'autres, qui ont désormais quelques dizaines d'années d'avance.

L'automobile s'est développée car elle a bénéficié de tout un « système routier » favorable : des véhicules certes, mais aussi des infrastructures, des bonus divers, des lobbys puissants, une signalétique performante, des services multiples (guides touristiques, cartes, assurances, dépannages). Pour se développer, le vélo a lui aussi besoin d'un « système vélo » intégré avec infrastructures, signalétique, stationnements, services (vélostations, dépannages, etc...).

Les avantages du vélo

Le vélo apporte de multiples avantages aussi bien en termes de consommation d'énergie que de pollution, de nuisances sonores, d'accidentologie ou d'encombrement des rues. Il a un potentiel de développement considérable, qui apparaît dès que la circulation motorisée est réduite ou canalisée comme dans la plupart des villes du nord de l'Europe, dans les « Zones à Trafic Limité » italiennes, ou dans plusieurs villes espagnoles (Barcelone, Séville...).

Une bonne partie des trajets réalisés en voiture pour moins de cinq kilomètres sont réalisables à vélo. On constate même que, dans nos grandes villes, un tiers des déplacements de moins de un kilomètre (!) se font en voiture ! Se passer de sa voiture sur des petits trajets permet un triple bénéfice à la fois sur le climat en limitant ses émissions de GES, sur le trafic en décongestionnant les routes de nos villes et sur la qualité de l'air en limitant les émissions de polluants atmosphériques. <https://nosgestesclimat.fr/actions/plus/transport/voiture-5km>

L'usage du vélo a aussi un impact sur la santé des habitants, en limitant le surpoids et les maladies cardiovasculaires par exemple, du fait de l'activité physique qu'il procure. (sur ce plan les trottinettes n'apportent rien puisque étant à propulsion 100 % électrique) <https://www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral>

Le vélo permet des usages variés et en multimodalité

L'usage du vélo augmente fortement pour des trajets réguliers, le terme « vélotaffeur » s'est imposé pour désigner les usagers du vélo pour le domicile-travail. La plupart des grandes villes développent désormais des pistes cyclables séparées du reste de la circulation, certaines même développent des « Réseau Express Vélo » qui permettent enfin des itinéraires continus et rapides. A Paris ces lignes reprennent la structuration du réseau du métro !

Les grands centres urbains ont aussi développé des systèmes maillés de Vélos Libre Service comme élément de leur politique publique de mobilités, un symbole fort qui a souvent initié l'engouement pour le vélo au quotidien. La commodité est réelle (pas besoin de s'occuper de l'entretien ni du stationnement) mais les coûts de gestion du système et de réassort des stations font parfois préférer les Vélos en location Longue Durée plus adaptés aux zones peu denses (0,10€/km), parfois même avec des vélos électriques ou pliants : <https://bibliothec.ademe.fr/mobilite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>. Les VLS sont très complémentaires des transports publics pour la desserte fine des quartiers, ou aux heures de faible service. Les vélos en free-floating (VFF), qui peuvent à partir d'une requête par smartphone être pris et laissés n'importe où, ont connu un départ fulgurant mais ne concernent plus

qu'une dizaine de villes <https://www.banquedesterritoires.fr/velos-en-libre-service-le-free-floating-sous-toutes-les-coutures>.

Pour des usages plus touristiques, des itinéraires sécurisés à vélo se développent, une vingtaine d'entre eux traversent plusieurs pays et sont labellisés « Eurovéloroutes ». <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-europeen-eurovelo/#>. Simultanément, les logiciels de calculs d'itinéraires vélo privilégient les parcours par des routes tranquilles : <https://geovelo.fr/fr>

Des vélos de types variés apparaissent, comme des vélos-cargo. Les entreprises artisanales à vélo (vitrerie, plomberie, soins à domicile,...) <https://lesboitesavelo.org/> se multiplient, de même que les entreprises de « cyclo-logistique » <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-developpement-cyclologistique>, ce qui évite autant de camionnettes encombrantes.

Les vélos à assistance électrique (VAE ou Pédélec, à ne pas confondre avec des vélos électriques plus rapides assimilés réglementairement à des cyclomoteurs), maintiennent la nécessité du pédalage et leur l'assistance est limitée à 25 km/h. Ils augmentent les possibilités du vélo en termes de distances parcourues ou de dénivélés. Leur poids plus élevé complique leur maintenance. Les VAE permettent de mettre en selle des individus qui n'imagineraient pas possible l'usage du vélo. Les utilisateurs du vélo à assistance électrique sont assez différents de ceux du vélo classique : plus âgés, davantage de femmes, sur des trajets plus longs.

Les vélos pliants, dont certains modèles sont compacts et maniables, sont le Graal de la multimodalité puisqu'ils peuvent prendre place à bord de n'importe quel moyen de transport sans réservation particulière, tout en conservant des qualités « routières » très convenables.

Vélo et transports urbains

Si en France il est assez rare qu'on puisse embarquer son vélo dans les transports urbains (exceptions : « Ficelles » et métro C à Lyon, et la plupart des réseaux de tramways), il est au contraire possible de mettre son vélo dans plusieurs métros ailleurs en Europe (Berlin, Madrid,...).

L'emport dans des bus urbains est quasi inexistant sauf cas très particulier dû au relief (de Annecy au Semnoz par exemple).

Le partage de la voirie est plus complexe :

La présence de cyclistes ne doit pas perturber la circulation des BHNS ou des trams, dont les vitesses sont supérieures.

Un partage de couloirs classiques bus-vélos de largeur suffisante est fréquent et offre une bonne solution tant que les flux restent modérés, mais suppose un modus-vivendi de bonne cohabitation car, si la vitesse moyenne est similaire, les vitesses instantanées ne sont pas les mêmes : il n'est pas souhaitable que les cyclistes dépassent les bus (pour être re-dépassés ensuite), et les cyclistes eux mêmes ne sont pas toujours rassurés par le voisinage des bus. Un couloir mixte bus - vélos est de toutes façons préférable à l'absence de l'un ou l'autre de ces aménagements.

Il n'est pas souhaitable que la création de nouvelles pistes cyclables se fasse au détriment du transport public, par exemple à la place d'un couloir bus. **De toute évidence c'est d'abord la place de la voiture qui doit être réduite** afin de permettre des voies sécurisées pour les transports publics, les piétons et les cyclistes, plutôt que de partager un espace réduit entre ces trois derniers.

Vélo et autocars interurbains

La loi LOM impose enfin que les nouveaux autocars en France puissent embarquer 5 vélos, généralement dans un rack à l'arrière. Certains réseaux l'ont prévu en 2022 (certaines lignes du Finistère, certains autocars TER de Rhône Alpes...).

Cette possibilité est déjà très répandue à l'étranger : lignes Flixbus en Allemagne par exemple. Certains réseaux d'autocars mettent même cette mission au centre de leur service comme le réseau « RadBus » dans la région de l'Elbe et de la Moselle.

Vélo et trains

Au regard de l'engouement croissant pour le vélo, aussi bien au quotidien qu'en occasionnel, le train, combiné à ce mode de déplacement, contribue à proposer une alternative crédible et bas carbone à la voiture.

Si l'envoi d'un vélo en « bagage accompagné » était très courant jusqu'aux années 1970, son prix devenu considérable a condamné cette possibilité. Il a fallu attendre ensuite les années 1990 pour que l'emport des vélos soit possible d'une manière générale, à l'initiative des régions

devenues autorités organisatrices, mais dans les trains régionaux seulement. Plus récemment, la réglementation européenne (Art 2021/782), la Loi d'Orientation des Mobilités et ses décrets d'application, ont imposé aux Autorités Organisatrices et aux opérateurs, à l'exception des services internationaux, de prévoir une place suffisante dans les trains ou autocars neufs ou rénovés dont la commande est postérieure au 15 mars 2021, pour permettre l'emport des vélos en fonction des besoins sur chaque ligne avec un minimum de 8 places par train de grandes lignes, 5 places par autocar, un pourcentage des places assises fixes (mais entre 4 et 8) en trains régionaux (2 %), et en Ile de France (1 %). <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/01/20/intermodalite-nouvelle-reglementation/#> et <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000043016320/2021-01-21>.

Pour les services internationaux (la réglementation nationale ne s'appliquant pas), la question du transport des vélos relève du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires 2021/782 entrant en vigueur en juin 2025. Le principe est défini à l'article 6 du règlement : les voyageurs sont autorisés à emporter leur vélo, moyennant un paiement raisonnable. C'est un principe qui confère un droit pouvant être limité par les entreprises ferroviaires « pour des raisons de sécurité ou des raisons opérationnelles » par exemple pendant les heures de pointe, si le matériel ne le permet pas, en raison du poids ou de la dimension des vélos... Le matériel roulant neuf ou rénové doit comprendre au moins 4 emplacements pour les vélos sauf pour les voitures-couchettes, voitures-lits et voitures-restaurant.

Si l'intermodalité train-vélo avec stationnement en gares doit être préférée pour les pendulaires, en particulier grâce à des consignes vélos sécurisées et la possibilité à la gare d'arrivée de mise à disposition de VLS, VLD ou vélos réservés pour les abonnés (ou sur réservation), l'emport de vélos non démontés dans les trains doit être permis, aujourd'hui et davantage demain si possible.

Afin de développer cette complémentarité, la FNAUT est, avec une dizaine d'associations, partie prenante du collectif « Mon Vélo Dans Le Train » pour des contacts réguliers avec la SNCF qui donnent déjà des résultats : meilleure signalétique des emplacements

vélos, augmentation des offres en TGV, etc... Les orientations ci après résultent des réflexions de ce collectif.

● Le vélo dans les gares

Pour accéder aux trains l'accès des vélos en gare doit être aisé : de préférence avec des rampes ou de plain pied pour les accès aux quais, à défaut avec des ascenseurs bien dimensionnés et permettant l'accès de deux fauteuils PMR, les goulottes trop pentues dans les escaliers n'étant qu'un pis-aller. En sens inverse, la gare porte d'accès vers la ville, doit indiquer le fléchage et/ou une cartographie vers les principaux itinéraires vélos disponibles. Enfin la gare doit s'équiper avec des « services vélos » : stationnement de courte ou longue durée (la LOM en a imposé <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000043016275/2021-01-21> dans 1133 gares détaillées ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000043630634>), mais aussi réparation, location, sur le modèle des « vélostations » allemandes. La SNCF envisage un classement des gares « accueil-vélo » à partir de ces critères.

● Trains grande distance

Ces trains sont généralement utilisés pour un trajet avec réservation (TGV ou Intercités) ou prévu à l'avance, une réservation payante pour embarquer son vélo est donc tout à fait

convenable. Encore faut-il que cette réservation soit aisée : trop souvent les systèmes de réservation ne permettent pas facilement une recherche « voyageur+vélo ». La SNCF augmente le nombre des TGV acceptant les vélos, par contre il est rare que des trains internationaux le permettent (Eurostar, Thalys,...) et cette lacune reste à combler. Avec une carte Interrail aucune information n'est disponible concernant la possibilité d'emport de vélos, ni la tarification supplémentaire, qui peut être complexe selon le pays, le type de train, et même la région ! : <https://eurovelo3.fr/pass-interrail-pour-le-voyage-en-train-velo-des-galeres-a-gogo-interrail-pass-for-train-bike-travel-hurdles-galore/>.

● Trains régionaux

Ce type de train est surtout utilisé par des navetteurs ou par des randonneurs cyclistes pour boucler un trajet. L'usage doit donc être beau-

coup plus simple et fluide que pour un train longue distance, ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes d'affluence certains jours, le long de véloroutes fréquentées par exemple.

Face à l'affluence de nombreux cyclistes, l'année 2021 a vu fleurir en France divers systèmes plus ou moins contraignants afin de gérer les places vélos dans certains trains régionaux, parfois couplés avec des services supplémentaires d'aide à l'emport des vélos (source : SNCF) : Le collectif Mon Vélo Dans Le Train considère que ces problèmes et les « bricolages » qui en résultent sont avant tout dus au manque de capacité des trains régionaux, et que l'accès des cyclistes à ces trains doit être amélioré, selon des principes de base (cf. encart trains régionaux ci-dessous).

Gilles Laurent

Conclusion

Le vélo constitue un moyen très efficace de parcourir les petits trajets et d'assurer « le dernier kilomètre » en intermodalité avec les transports publics.

C'est une « brique de base » fondamentale de l'écomobilité. La FNAUT promeut le développement d'un « système vélo » complet venant en complément du transport public, la complémentarité des deux systèmes permettant un report modal efficace pour diminuer significativement l'usage de l'automobile.

Principes de base sur les trains régionaux :

L'accès des vélos classiques ou à assistance électrique, aux trains régionaux, doit être libre et gratuit, de même que sur les autocars disposant d'emplacements pour ce faire. Il appartient aux autorités organisatrices et aux opérateurs de prévoir une place suffisante et des capacités supplémentaires dans les trains pour permettre l'emport des vélos en fonction des besoins sur chaque ligne. Une information devrait spécifier les trains spécialement chargés (sur les fiches horaires par exemple).

Gestion des périodes d'affluence sur les trains régionaux :

Sur certaines lignes et à certains moments, l'affluence peut nécessiter des aménagements particuliers pour accroître la capacité vélos des trains (compartiment vélos plus grand, par exemple la partie basse du train réservée au vélo, comme sur la Loire à vélo, ou des bâches de protection permettant de poser des vélos sur les sièges, parfois avec du personnel aidant au chargement,...) et induire des modalités d'accès spécifiques avec réservation, prenant en compte différents paramètres.

Pour une lisibilité du service, il est souhaitable que ces modalités d'accès exceptionnelles soient homogènes sur le territoire et fassent l'objet d'une information suffisante des usagers, qui souvent viennent d'autres régions ou d'autres pays.

En Allemagne : une intermodalité Train + Vélo très développée !

La pénurie d'emplacements vélos dans les trains français contraste avec les vastes espaces disponibles dans les trains régionaux et intercités allemands : il est courant de trouver une demie voiture entière affectée aux vélos, et on est plus proches de 8 vélos par voiture que 8 vélos par train (pour rappel la loi LOM se limite à un minimum de 8 places par trains de grandes lignes et à un pourcentage des places assises entre 4 et 8 dans les TER) ! On trouve 42 emplacements vélos par rame de S-Bahn (RER) autour des grandes villes... et 72 places vélos par rame de cinq voitures à deux niveaux récemment commandées pour des liaisons entre Berlin et la mer Baltique !

Plan d'avenir pour les transports : la FNAUT réagit !

Gare Montparnasse © MD

Une loi de programmation nécessaire

En s'appuyant sur le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), la Première Ministre a proposé une orientation, qui donne la priorité au ferroviaire et s'est engagée sur un montant financier de 100 milliards sur 17 ans. Ces dispositions, à la condition d'être inscrites dans une loi de programmation et effectivement mises en œuvre, seront favorables aux mobilités collectives et à la décarbonation des transports.

Priorité au ferroviaire

À réception du rapport du COI, le gouvernement affiche son ambition et la priorité accordée aux infrastructures ferroviaires. Répondant aux attentes de tous les acteurs, la Première Ministre accorde chaque année 1 milliard supplémentaire pour régénérer le réseau et 500 millions pour le moderniser. Ce surcroît de subventions rend crédible le contrat de performance de SNCF Réseau. Ces investissements doivent permettre d'accroître l'offre, aujourd'hui inférieure à la demande, de moderniser les lignes existantes, d'améliorer la fiabilité, la ponctualité et les temps de parcours et d'offrir une alternative crédible à la voiture. Les RER métropolitains deviennent une priorité. Un schéma de mobilité les intégrant aux réseaux existants doit être réalisé en y associant tous les modes, autocar et modes actifs pour les rabattements sur les gares et points de correspondance.

Une programmation financière sur au moins 10 ans est indispensable

Pour donner corps à cette ambition, la concertation avec les élus, les opérateurs et l'Europe est indispensable. Elle doit être renforcée, à charge du Ministre des Transports de la mettre en œuvre et d'aboutir à une planification financière qui engage les acteurs. C'est à cette condition que se traduiront dans les faits les engagements pris afin d'en faire bénéficier tous les territoires et tous les citoyens :

- Des contrats de plan État-Région dotés de financements correspondant aux évalua-

tions du rapport « Philizot » de 700 à 800 millions par an.

- Le développement des Intercités indispensables à l'aménagement de territoire, à son maillage et à la desserte des villes moyennes.

- Le développement du fret ferroviaire pour doubler sa part dans les 10 ans ; l'engagement sur le scénario « fret ferroviaire » du Lyon-Turin correspondant aux engagements européens est essentiel.

- Le recours, pour le financement, aux bénéfices des autoroutes et la participation du secteur aéronautique en fonction de ses émissions sont un pré-requis pour réussir à tenir l'objectif de 100 milliards ainsi que celui de la décarbonation des transports.

La déclinaison opérationnelle et financière doit s'organiser sur la base d'une concertation étroite avec tous les acteurs. Les usagers doivent y être associés.

La FNAUT, le FNE, la FUB, Le RAC France ont adressé un courrier à Elisabeth Borne avec pour objet : concrétiser et financer un plan d'avenir pour les transports compatible avec nos objectifs climatiques.

Nous en publions des extraits :

« Vous avez affirmé la volonté du Gouvernement de « réinterroger chaque projet d'extension du réseau routier, (...) ». **Il s'agit d'une première étape nécessaire à la sortie du tout-automobile et la construction d'une politique de mobilité cohérente** Toutefois, nos organisations s'inquiètent qu'en l'absence d'un cap politique clair sur l'arrêt du financement des nouveaux projets routiers, plusieurs d'entre eux puissent aboutir dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

(...) **Nos organisations réaffirment la nécessité que les préfetures de région disposent d'une lettre de mission exigeante concernant les opérations éligibles.** Cette lettre doit notamment comprendre l'arrêt du financement des nouveaux projets routiers, le financement nécessaire au bon entretien du réseau ferroviaire, à l'augmentation de l'offre de transports en commun (...) et au développement du vélo. (...)

Nos organisations proposent d'appliquer une règle d'or fixant une clé de répartition des investissements entre les modes de transports. (...)

- 74% des investissements fléchés vers le transport ferroviaire,

- 8% des investissements fléchés vers les infrastructures cyclables,

- 8% des investissements fléchés vers les transports en commun,

- 10% des investissements fléchés vers l'entretien des routes existantes.

(...) Nos organisations se félicitent de votre volonté de mettre à contribution les modes de transports les plus polluants, et notamment le secteur aérien. En effet, alors que les émissions du secteur aérien (...) représentent en France 5,3% des émissions de CO2, ce secteur bénéficie d'une exemption fiscale sur le kérosène. Le manque à gagner pour les finances publiques ajouté au taux réduit de TVA sur les billets d'avion, est estimé à plus de 7 milliards d'euros par an. La mise à contribution du secteur aérien est un impératif devant permettre de répondre au double objectif de financement des infrastructures de transport et de la participation de l'aérien à la baisse des émissions du secteur des transports. »



Une relance des RER ?

Gare de Bellegarde © MFD

Dans un message diffusé sur "youtube" le 27 novembre 2022, le Président de la République a affirmé sa volonté de développer un transport ferroviaire du quotidien de type RER dans dix métropoles françaises. Le Premier Ministre est chargé de mettre en œuvre ces projets, mais ni la liste des heureuses élues, ni les éventuels engagements financiers de l'Etat n'ont été précisés.

De cette communication considérée comme une annonce nouvelle, c'est surtout le terme de RER qui a retenu l'attention des media et des agglomérations potentiellement concernées.

Un objectif de la LOM

Pourtant cet objectif n'est pas nouveau. En effet la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019 a fixé une ambition forte de doublement de la part modale du train dans les grands pôles urbains et a demandé SNCF Réseau de présenter un plan d'ensemble au gouvernement. Cet organisme a réalisé et publié en mars 2020 un schéma directeur sous le titre « Etoiles ferroviaires et services express métropolitains ». Dans ce document outre une analyse complète du contexte de la métropolisation, des esquisses de projet sont présentées pour une quinzaine d'agglomérations ainsi que des recommandations pour leur mise en œuvre.

Plusieurs agglomérations identifiées dans ce schéma comme susceptibles d'être intéressées ont depuis lors lancé des études et même pour certaines d'entre elles (Bordeaux, Strasbourg en particulier) engagé des actions concrètes de renforcement des dessertes ferroviaires sous des vocables différents.

Qu'entend-on par cet acronyme RER ?

Quand on évoque un RER, on pense immédiatement à la Région Parisienne. Celle-ci comporte à la fois des lignes de banlieue à forte fréquence baptisées Transilien, et un réseau RER. Commencé depuis près de 50 ans, le RER Francilien se compose aujourd'hui de cinq lignes, dont certaines en

cours d'extension. Quelles sont leurs principales caractéristiques :

- elles sont traversantes et ont nécessité d'importants travaux d'infrastructures nouvelles particulièrement onéreux avec une aide massive de l'Etat..
- elles présentent des fréquences importantes supérieures au ¼ d'heure pendant une large plage horaire.
- la part modale des déplacements qu'elles assurent est conséquente (50% pour le ferroviaire en IDF)
- la Région Ile-de-France en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) a mis en place un Syndicat unique (IDFM) qui finance les infrastructures et décide de l'exploitation de ces lignes confiée aujourd'hui à la SNCF et à la RATP selon un découpage historique.
- elles s'étendent à l'espace de la Région.
- elles s'utilisent avec un billet unique commun avec les autres modes de transport public.

L'exemple allemand mérite également d'être analysé. On compte dans ce pays 19 réseaux de S-Bahn au gabarit ferroviaire et 6 au gabarit tram-train. Le concept est né à Berlin en 1920 et s'est développé à partir des années 1960-1970 sur l'ensemble du territoire. En RFA, la législation prévoit une participation financière de l'Etat Fédéral pouvant aller jusqu'à 50% des investissements d'infrastructure.

Un S-Bahn est défini de manière précise par la littérature technique. C'est un système

de transport ferroviaire utilisant des rames réversibles adaptables en fonction du trafic avec des arrêts espacés, des portes d'accès larges, un plancher des véhicules à la même hauteur que le quai et une fréquence inférieure ou égale à 20 minutes.

Il faut noter que les réseaux dépassent largement les limites d'une agglomération pour s'étendre à toute une région urbaine ou à une ville et son hinterland régional et qu'une coordination tarifaire est prévue avec l'ensemble des transports publics de la région. Au vu de ces caractéristiques, l'objectif affiché par le Président de la République de réaliser des RER stricto sensu, comparables au réseau Francilien ou au système allemand, dans dix agglomérations ne peut être que de long terme et nécessiter des investissements conséquents. A moyen terme il est plus logique de parler du développement d'un transport ferroviaire du quotidien.

La situation actuelle

Les caractéristiques des projets les plus avancés sont loin de correspondre à celles du RER Francilien, des réseaux de S Bahn allemands ou du réseau franco-suisse CEVA organisé autour de Genève (Léman express) qui peut également lui être comparé. D'où une question sémantique se pose : comment les nommer ?

Chaque cas est particulier car les projets couvrent des espaces géographiquement différents. Si tous dépassent les limites de l'aire

urbaine, ils s'en éloignent plus ou moins (beaucoup à Bordeaux, moins à Strasbourg) tout en restant à l'intérieur du département (mais le REME de Strasbourg envisage à terme une desserte transfrontalière). Les infrastructures nouvelles sont absentes ou de faible importance, le caractère traversant est plus ou moins marqué, le maître d'ouvrage est organisé de manières diverses. Dans ces conditions, il sera difficile de trouver une dénomination unique à l'instar des systèmes allemand, suisse, espagnols, etc.. pourtant bien nécessaire pour renseigner l'utilisateur occasionnel sur ce qu'il peut en attendre (fréquence en particulier).

Les conditions de réussite des projets

Pour la FNAUT il s'agit en premier lieu de réaffirmer que les transports ferroviaires doivent constituer l'armature principale indispensable des transports de l'aire urbaine et au-delà, être connectés aux transports publics urbains, suburbains et régionaux par l'intermédiaire de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Mais dans ce contexte en pleine évolution, il convient de déterminer un certain nombre de points de vigilance pour s'assurer de la réussite de tels projets, même si dans une première étape il ne s'agit que d'utiliser au maximum la capacité du réseau existant.

Il est ainsi indispensable, sauf à ruiner les efforts entrepris, d'accompagner le développement des RER d'une intégration de l'information, de la billetterie et de la distribution entre les différents prestataires de mobilité (ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas dans la grande majorité des régions urbaines).

L'offre doit être de qualité (fréquence, desserte traversante partout où elle est possible, amplitude horaire importante, service de journée avec horaires réguliers, service incitatif les fins de semaine). Le matériel doit être doté d'une forte capacité d'emport et de performances en terme d'accélération et de freinage. L'augmentation des flux de voyageurs doit être anticipée (accessibilité, fluidité).

Il faut s'assurer que les études prennent en compte l'ensemble des trafics (TGV, Intercités, TER, Fret, autoroutes ferroviaires) dans une approche globale car un transport de type RER renforce l'hétérogénéité des services. Strasbourg a la chance (comme Metz et Mulhouse) de disposer d'un itinéraire de contournement pour le trafic marchandises. Ce n'est pas le cas pour les autres grandes villes. Dans ces interventions publiques,

SNCF Réseau ne manque pas d'indiquer qu'il n'existe pas de problèmes majeurs de renforcement de capacité sur les lignes mais que les nœuds restent le point dur pour le développement des circulations. A titre d'exemple, pour transférer sur le ferroviaire 20% des 10 000 camions en transit quotidien sur la rocade, il faut faire passer 25 trains de fret par jour dans chaque sens en gare de Bordeaux. Ce sera difficile à réaliser sans investissements lourds même après la réalisation du GPSO.

La mise en place du réseau express local s'accompagne du développement de pôles principaux de transport dans l'agglomération (points de correspondances entre lignes périurbaines et régionales, entre ferroviaire et transport collectif routier). Les usagers en attendent un accès élargi à tous les modes de la mobilité (y compris vélos, véhicules partagés, etc.), ainsi qu'à l'information et l'achat de titres de transport, qui ne doivent pas être assurés que par les gares centrales.

Pour un meilleur équilibre des flux de transport, pour encourager la ville des courtes distances et faciliter la vie des habitants, la coordination des programmes d'urbanisation et de transport est très souhaitable, visant en particulier des quartiers de gare bien équipés en services et commerces, et plus généralement une plus grande mixité des fonctions urbaines.

L'importance d'une Maîtrise d'Ouvrage unique, solide et responsable financièrement et techniquement est primordiale : il ne s'agit pas seulement de construire des clés de financement des investissements et des "déficits" de fonctionnement, mais de pouvoir gouverner dans les moments difficiles (aléas des travaux, révision des coûts, délais, etc...). La constitution d'un syndicat mixte Région/Métropole est une solution intéressante. La question du financement est essentielle car l'ampleur des travaux à envisager est considérable. Il faudra certainement réfléchir à des solutions mobilisant sous forme de taxe la valeur ajoutée créée par ces réseaux.

Il faut prendre en compte le changement des modalités d'exploitation et de maintenance induit par le système RER (forte fréquence, amplitude horaire, mise à disposition des matériels, circulation en mode dégradé, information des voyageurs, installations de garage des rames et de maintenance légère en bout de ligne, etc...).

Même si le projet ne peut que se réaliser que progressivement, il convient de fixer un

objectif final ambitieux d'augmentation de l'offre et de report modal et de prévoir les étapes d'aménagement et de renforcement des infrastructures. A Bordeaux, l'objectif de 38 000 voyageurs/jour pour 2030 (18 000 aujourd'hui) n'aura qu'un impact faible sur les déplacements quotidiens. Il faudra nécessairement voir plus grand ne serait-ce que pour éviter que des premiers investissements de court terme soient à revoir lors de la montée en puissance du projet.

Détourner une partie significative du trafic automobile vers le chemin de fer doit constituer un objectif essentiel. Cela suppose l'adjonction, dans chaque gare ou point d'arrêt desservis d'un parc d'échange multimodal (PEM) dimensionné selon le transfert modal escompté et vers lequel doivent converger des lignes routières de rabattement

De plus, il ne faut pas oublier que les étoiles ferroviaires existantes qu'il est proposé d'utiliser pour la mise en place des systèmes de RER, sont principalement radiales, ne desservent pas l'ensemble du territoire de l'aire urbaine et ne peuvent répondre que partiellement par les liaisons traversantes aux besoins de transport de rocade (banlieue à banlieue). Pour ces deux raisons, la mise en place des cars express disposant de priorités de circulation (feux tricolores, voies réservées, portions de site propre, etc...) doit impérativement être intégrée au projet.

Deux options s'offrent pour l'exploitation du réseau : soit une DSP individualisée soit une insertion dans la convention régionale TER. Les deux hypothèses ont leurs avantages et leurs inconvénients : seules les caractéristiques locales peuvent permettre de trancher.

La participation des usagers

Enfin et c'est sans doute le point de vigilance le plus important, il est nécessaire que la place des représentants des usagers, dans la préparation et le suivi du projet soit bien précisée et suffisante pour leur permette de donner leur avis sur le projet et ses différentes phases (études, découpage et réalisation des travaux). Bien sûr, l'objectif souhaitable est le système francilien (participation d'un représentant des usagers au CA du maître d'ouvrage) mais d'autres formes peuvent être envisagées dans un premier temps (comité technique, comité des partenaires par exemple).

Alain Roux

Bassins de mobilité : le mauvais exemple de la région Centre Val de Loire

Gare de Loches © ADTT

La loi LOM¹ impose aux régions, en leur qualité de chef de file, de mettre en place des bassins de mobilité. Le territoire d'un bassin est l'échelle locale sur laquelle seront organisés les déplacements du quotidien. Il doit regrouper plusieurs intercommunalités autour d'un ou plusieurs pôles d'attractivité - le plus souvent une agglomération.

Le principe des bassins de mobilité est d'établir un périmètre de coordination entre la région et les intercommunalités afin d'apporter un système de mobilité efficient du point de vue de l'utilisateur. Plus simplement, l'objectif est d'intégrer dans un même bassin la commune d'origine (résidence) et la commune de destination (études, emploi, services, etc) de la majorité des déplacements du quotidien.

La délimitation du bassin de mobilité revient à la région, ceci en concertation avec les intercommunalités, qu'elles soient ou non AOM (autorité organisatrice des mobilités).

Le Conseil Régional du Centre-Val de Loire, après consultation des intercommunalités dans chaque département, a adopté sa carte en juin 2022, avec un total de 34 bassins de mobilité.

Mais, en la comparant avec d'autres, la Région Centre Val de Loire comporte en réalité 2 à 3 fois plus de bassins par département que dans 4 autres régions analysées, et même 3 à 7 fois plus si l'on rapporte au nombre d'habitants.

Fait encore plus inquiétant, alors que le département d'Indre & Loire comporte le bassin de vie le plus important de la région avec 520.000 habitants, soit 84 % de sa population, on compte 11 bassins de mobilité qui ne contiennent chacun qu'une seule intercommunalité, avec une moyenne de 55 000 habitants seulement pour chacune. A titre d'exemple en Normandie, région comparable, la moyenne est de 300.818 habitants par bassin.

Concrètement, chaque bassin de mobilité doit donner naissance à un comité des partenaires où se concerteront la Région, les intercommunalités, les représentants des employeurs et ceux des usagers. Avec un tel découpage

en Indre et Loire, la conséquence est, pour les intercommunalités extérieures à la métropole, que les représentants des usagers (lieu de résidence) ne siègeront pas avec ceux des employeurs (lieu de travail). Chaque intercommunalité se retrouvera à siéger seule avec la Région, auprès de laquelle elle aura plus de difficulté à faire valoir ses arguments en termes de mobilité hors de son territoire.

Il est également prévu qu'une intercommunalité peut appartenir à plusieurs bassins de mobilité, parfois même à cheval sur deux régions, si ces habitants sont attirés par deux agglomérations. On peut imaginer par exemple que Loches-sud-Touraine pourrait intégrer les bassins de Tours et de Châtellerauld ; le Val d'Amboise pourrait être dans ceux de Tours et de Blois, et Chinon Vienne & Loire dans ceux de Tours et du Saumurois. Cette dernière a d'ailleurs manifesté son désaccord d'un tel découpage par la région dès sa première réunion en octobre 2022.

Dans tous les cas, la réalisation d'un RER tourangeau, tel qu'il a été souhaité par la région et la totalité des intercommunalités du département, doit réunir tous les territoires desservis par l'étoile ferroviaire qui lui sera consacrée.

Sans doute est-il utile de préciser que la loi n'a pas prévu que plusieurs bassins pourraient être englobés dans un plus grand, ceci pour éviter une superposition de comités.

C'est pourquoi, en qualité de représentante des usagers, après avoir consulté plusieurs élus et experts, l'association ADTT conteste fermement cette carte des bassins de mobilité qui ne respecte pas l'esprit de la loi, et doit être complètement révisée. Et ce, afin de répondre au mieux à la réalité

des bassins de vie et des aires d'attraction des villes, et afin d'offrir aux usagers, aux employeurs et aux intercommunalités un espace de concertation à la bonne échelle territoriale. Il s'agit d'une condition indispensable et facilitatrice dans le portage de grands projets de mobilité sur le territoire.

Vincent Degeorge, ADTT-Fnaut (association pour le développement des transports collectifs en Touraine) et Mathis Navard (rédacteur du site letramdetours.net)

(1) Loi LOM article 1215-1 à 3. <https://www.francemobilités.fr/loi-mobilités/faq/cooperation>

(2) La Communauté de Communes Chinon Vienne et Loire, qui est une AOM, « déplore la pertinence d'un bassin de mobilité limité à son seul EPCI défini par la Région Centre Val de Loire » et a « rappelé sa volonté d'avoir un bassin de mobilité élargi aux EPCI (= intercommunalités) voisins (Saumur, Loudun, Thouars) »

(3) La Région CVDL a signé avec toutes les intercommunalités du département une « déclaration d'intention pour un RER tourangeau » en janvier 2023, pour exploiter l'étoile ferroviaire exceptionnelle à 8 branches et 44 gares dans le département d'Indre et Loire.



Allemagne : doublement de la taxe « poids lourds » ...

... pour financer le ferroviaire

Pour renforcer le programme d'investissements ferroviaires, le gouvernement allemand a signé le 28 mars le « Paquet de modernisation pour la protection du climat et l'accélération des projets », qui prévoit d'apporter, d'ici 2027, 45 milliards €.

Ce budget sera alimenté en grande partie par une augmentation de la taxe sur les camions de plus de 3,5t, dont le montant doublera pour atteindre 200 €/tonne. **80 % de ces 45 milliards iront à DB Netz**, gestionnaire d'infrastructure et seront affectés aux axes ferroviaires inclus dans les réseaux transeuropéens (TEN), aux allègements des redevances payées par les trains de fret, au développement d'embranchements particuliers pour le wagon isolé et à la réalisation de terminaux de transport combiné. Les transports publics locaux bénéficieront d'un fléchage des investissements vers les énergies alternatives pour les véhicules et les installations.

Une incertitude plane toutefois sur cette orientation prometteuse : le statut de la DB et de sa branche « infrastructures » (DB Netz et DB Station & Service). Selon la Cour des comptes fédérale, l'état de santé de la DB menacerait le système ferroviaire : sont évoqués les retards chroniques des trains de grandes lignes et la croissance de la dette (5 millions € par jour). La DB serait incapable de respecter ses engagements de doubler son trafic de voyageurs et d'augmenter son trafic de fret de 25 % d'ici 2030. Comme le statut de la DB n'a pu empêcher la crise dans laquelle elle est plongée, la Cour propose de **détacher totalement la branche infrastructures de la holding**. De son côté le gouvernement souhaite que la DB reste une entreprise intégrée mais désire que ses filiales « infrastructures » soient gérées, non plus de manière commerciale, mais selon les principes du service public et dans l'intérêt général.

Vers un réseau européen de TGV interconnecté

Jusqu'à-là, chaque Etat de l'Union européenne a développé son réseau de TGV à l'intérieur de ses frontières. Cette fragmentation avait alerté la Cour des comptes européenne dès 2018 et

la Commission a pris le relais et demandé à l'association Europe's Joint Undertaking, qui regroupe sous son égide l'ensemble des parties prenantes de l'industrie ferroviaire, d'étudier quelle serait la physionomie d'un réseau de lignes TGV transeuropéennes et les bénéfices qu'il apporterait aux citoyens de l'Union.

Le plan proposé est ambitieux, puisqu'il prévoit de relier entre elles les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce qui nécessiterait de tripler la longueur des LGV, en particulier vers l'Europe de l'Est. Soit un montant total d'investissements de 550 milliards €, mais avec des retombées sociales et économiques au bénéfice des Européens de 750 milliards € d'ici à 2070. Pour financer cet effort, le système d'échanges de quotas d'émissions de carbone mis en place par l'Union serait sollicité. Deux grandes étapes : 2030 et 2050, dates fixées par le Pacte Vert pour atteindre une mobilité totalement décarbonée.

Ave, Avlo, Iryo, Ouigo : quatre noms pour le réseau espagnol à grande vitesse

Les voyageurs se bousculent pour prendre les TGV espagnols depuis que quatre entreprises se disputent leurs faveurs pour les services librement organisés, tel est le constat dressé par l'autorité espagnole de la concurrence CNMC. Le corridor Madrid-Valence a vu son trafic doubler et atteindre un million de voyageurs au cours du dernier trimestre de 2022 par rapport à l'année précédente (et supérieur au niveau d'avant Covid), depuis que Ouigo (SNCF) est arrivé en octobre et Iryo (Trenitalia) en décembre pour faire concurrence aux TGV AVE de RENFE, entreprise historique. Même constat pour les autres LGV Madrid-Barcelone/-Valence/-Saragosse, où les filiales de la SNCF et de Trenitalia sont en concurrence frontale avec l'opérateur national. Sur l'axe Madrid-Barcelone, le trafic a

ainsi augmenté de 35,3 %, sans que les AVE de la RENFE en soient affectés. Face à ses deux concurrents, AVE maintient ses parts de marché : 42,4 % sur Madrid-Valence contre 36 % à Ouigo ; 54 % sur Madrid-Barcelone contre Ouigo 29 %, AVLO, le TGV low cost de RENFE, 12,7 % et Iryo, dernier arrivé fin novembre, 4,2 %. La CNMC relève que là où la concurrence s'exerce sur les lignes LGV, le prix du billet a baissé de 30 à 40 % en comparaison avec les LGV où la RENFE est seule à rouler.

Michel Quidort

Billet à 49 € : thème et variations

Mis en place en Allemagne le 1^{er} mai dernier, le billet à 49 €, qui donne accès à tous les transports publics locaux et régionaux du pays pendant un mois, n'en finit pas de susciter des variations, qui vont de l'arbitrage individuel à des prix réduits fort intéressants. Un exemple : dois-je conserver mon abonnement travail, ou « Job Ticket » à 52 €/mois, ou opter pour le « Deutschland Ticket » à 49 € ? A priori oui, quoique... Mon « Job Ticket » me permet, outre mes déplacements domicile-travail, d'emmener jusqu'à cinq personnes avec moi tous les jours après 19 h et toute la journée le samedi et le dimanche - ce que ne prévoit pas l'abonnement à 49 €. A l'autre extrémité de l'arbitrage personnel, certains Länder comme la Saxe et la Rhénanie-Westphalie envisagent de proposer le billet national avec 10 % de réduction aux écoliers, étudiants, apprentis et seniors ; la Saxe-Anhalt va permettre de prendre son vélo à bord sans supplément, ce qui n'est pas non plus prévu par le titre national ; la communauté des transports de Karlsruhe réfléchit aussi à des formules pour en accroître l'attractivité. La loi instituant le billet à 49 € prévoit d'en prolonger l'existence jusqu'en 2025, à la suite de quoi le bilan en sera tiré pour savoir quelles suites législatives y apporter, et quel en sera le tarif.

Concurrence : dans les Hauts-de-France, un premier lot attribué à la SNCF



Gare d'Abbeville © Gilles Laurent

L'ouverture à la concurrence des lignes TER est sur les rails en Hauts-de-France, favorisée par des années de qualité de service désastreuse et de relationnel très dégradé entre la SNCF et la région, allant jusqu'à la suspension des paiements. Le Conseil Régional a validé le 30 mars dernier l'attribution du lot « étoile d'Amiens » (15 % du réseau régional, 4,2 millions trains-kilomètres annuels pour 211 millions de voyageurs-kilomètres) pour 10 ans et demi à partir de fin 2024 à... la SNCF, ou plutôt à une filiale régionale créée pour l'occasion.

« Tout ça pour ça » disent certains, qui attendaient « le grand soir », persuadés que comme d'habitude la SNCF promet mais décevra. Sauf que cette fois ci, et là réside l'intérêt de la mise en concurrence, la SNCF a dit oui à tout alors qu'il y a encore 3 ans, forte de sa position de monopole, elle disait non à tout : une qualité de régularité à 98,5 %, une augmentation de l'offre de 9,5 %, des pénalités multipliées par quatre (chaque train supprimé coûtera 1 000 € majoré de 50 % en heure de pointe, 3 000 € pour chaque train

en sous composition,...), un contrat plus facile à résilier pour la région, etc. et, cerise sur le gâteau, « les parcours à vide seront évités » (!) En outre la région annonce avoir obtenu de la SNCF « des avancées majeures inédites pour les voyageurs, notamment sur l'accueil, l'information, la propreté, la billettique, le contrôle et validation des titres de transport, la sûreté, etc. » dont on attend de voir en quoi cela consistera.

Ce qui changera aussi est que la nouvelle structure sera « ancrée dans le territoire » : le personnel ne sera plus tirillé entre Lille et Paris, le management sera à Amiens, le matériel et les ateliers aussi.

Les trois autres lots, à savoir : les radiales au départ de Paris Nord, les lignes du Nord-Pas-de-Calais, et les TER-GV, devraient bénéficier d'une nouvelle exploitation respectivement en fin d'années 2026, 2027 et 2028, pour des périodes de six à neuf ans.

Gilles Laurent
FNAUT Hauts-de-France

RER Nantais : les demandes des usagers

La Région et Nantes Métropole ont transmis un dossier au gouvernement pour demander son engagement financier. Un budget RER de 600 millions est évoqué sans que le contenu des travaux auxquels il correspond n'ait été rendu public.

Associations d'usagers et collectifs locaux sont actifs, tout comme les collectivités proches et des élus du Conseil Départemental de Loire-Atlantique, qui a raboté son programme routier.

La Fnaut souhaite à court terme, quels que soient les financements externes, une dé-

marche commune des différentes collectivités, et une large concertation des habitants de la région pour :

- la mise en service d'une première liaison traversante Savenay / Nantes / Ancenis, déjà possible techniquement ;
- une meilleure information multimodale, un enrichissement mutuel des programmes entre la Région et Nantes Métropole ;
- l'élaboration d'un programme RER ambitieux en fréquence, liaisons (traversantes), nouvelles gares et pôles de correspondance, tarification, etc.

Cela devrait se traduire par l'accélération de la mise en œuvre du RER à Nantes, mais, espérons le aussi, au Mans et à Angers.

Plus globalement, les usagers souhaitent une amélioration des conditions de transport autour des grandes villes et une accélération des projets concernant les liaisons régionales, pour lesquelles les temps d'études s'allongent, alors que les réalisations se font attendre.

**Association des usagers
des transports des pays de la Loire**
FNAUT PL

Expérimentation de l'hydrogène sur la ligne Loches Tours : un fiasco

La Région Centre Val de Loire avait obtenu que l'expérimentation d'un train Alstom à hydrogène, venu d'Allemagne où il circule déjà, se déroule sur la ligne Loches-Tours qui venait de bénéficier d'une rénovation complète entre Reignac & Tours après 10 mois de chantier sans circulation.

Prévue du mercredi 1^{er} au samedi 4 février 2023, avec comme conséquences pour les usagers des suppressions supplémentaires de trains de mi journée, l'expérimentation devait se dérouler uniquement sur la section Reignac - Loches, portion de 15 kilomètres, dont 12 n'ont pas encore été rénovés.

Est-ce en raison de la vétusté de la ligne, dès le jeudi 2 février, un capteur de vitesse est tombé en panne, et l'expérimentation a été interrompue. C'est une ancienne locomotive CC72000 qui est venue rechercher l'autorail expérimental !

ADTT FNAUT

Droits des voyageurs en cas de retard ou de suppression d'un train



La FNAUT a publié sur son site internet une fiche juridique en deux versions (l'une synthétique et l'autre détaillée), reprenant le détail des droits des voyageurs en cas de retard ou de suppression de train, quel que soit le transporteur ou le type de trajet. Ces droits peuvent concerner aussi bien une indemnisation qu'un droit à assistance ou à renoncement du voyage avec remboursement... <https://www.fnaut.fr/retard-et-suppression-de-trains-droits-des-voyageurs/>

Le règlement européen n°1371/2007, sur les droits et obligations des passagers ferroviaires, garantit différents droits en cas de retard ou de suppression de train. Cependant, ces dispositions ne s'appliquent pas en France aux transports urbains, suburbains (métro, RER) et régionaux (trains TER). Quant aux trajets « Grandes Lignes », les dispositions du règlement sont parfois en-deçà des pratiques commerciales de la SNCF. Il n'est donc pas facile pour un voyageur de comprendre quels sont véritablement ses droits exigibles.

- Le service juridique de la FNAUT a donc détaillé les droits des voyageurs lors d'un voyage en TER et pour chaque région. Nous avons ainsi pu relever que ces droits concernent surtout les abonnés et que certaines régions n'ont prévu aucun droit à indemnisation en cas de retard ou suppression de train.

- Pour les SLO (services librement organisés) et les Intercités, nous avons comparé le socle prévu par le droit applicable et ce que prévoient les différents transporteurs : TGV,

TGV Inoui et Intercités, mais aussi Trenitalia et Ouigo.

- Pour les trains internationaux, 5 transporteurs sont comparés : TGV internationaux, Eurostar, Lyria, Thalys et Trenitalia. Tous ne prévoient pas les mêmes droits, aussi bien pour les modes d'indemnisation que pour les seuils de retard ouvrant droit à indemnisation.

Ces comparaisons nous permettent de constater que tous les transporteurs n'accordent pas une indemnisation dans certaines situations, par exemple les retards de moins de 60 minutes ne sont pas toujours indemnisés, car le règlement européen ne le prévoit pas. Ce travail nous permet aussi d'avoir un panorama précis et à date, des situations dans chaque région.

Un exemple parlant

Afin d'illustrer et de rendre concrète cette analyse, nous avons comparé les droits de voyageurs effectuant un même trajet – Paris-Lyon – selon les 5 transporteurs possibles : TER Bourgogne Franche Comté et Auvergne

Rhône Alpes, Ouigo Train classique, Ouigo Grande Vitesse, TGV Inoui, et Trenitalia.

Cet exercice permet de voir que le choix du transporteur influe sur le prix, le confort mais aussi sur la prise en charge et l'indemnisation du voyageur en cas de situation perturbée. C'est un angle de vue qui mérite d'être pris en compte. Ce travail a été complété par une émission Consomag sur ce même sujet, visible sur la page de la fiche FNAUT.

Le nouveau règlement européen n°2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires va entrer en application le 7 juin 2023 et va modifier de nouveau les droits des voyageurs.

La FNAUT a été consultée sur le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (projet de loi DDAUE) et qui permet notamment la mise en œuvre de ce règlement.

La FNAUT a argumenté en faveur d'une amélioration des droits des voyageurs, en demandant que les exemptions au règlement soient limitées pour les transports urbains, suburbains et régionaux, puisque le règlement vise à assurer un socle commun de droits au plus grand nombre de passagers.

Anne-Sophie Trcera
Directrice juridique FNAUT

Assemblée Générale de la FNAUT Le 1^{er} avril 2023



L'assemblée générale de la FNAUT s'est tenue le 1^{er} avril 2023 à Paris et a réuni en présentiel de nombreux « fnautistes ». Cette réunion a été l'occasion de dresser un bilan de l'activité de la FNAUT et d'élire les membres du Conseil National et du Bureau National.

Le président Bruno Gazeau a souligné la richesse et la diversité de l'activité de la FNAUT et de ses associations adhérentes qui lui donnent toute sa place parmi les acteurs de la mobilité. La présence régulière dans les différents média témoigne de ce rayonnement.

La discussion sur le rapport d'activité et le rapport moral a donné lieu à des échanges fructueux sur l'actualité et les actions à développer pour favoriser le report modal.

Quelques départs regrettés, des arrivées saluées

Bruno Gazeau a remercié et salué l'investissement des six conseillers qui sont appelés à d'autres tâches et accueilli dans un nouveau conseil national élargi Enric Balaguer (TET), Pierre Bombois (AUTSA) Xavier Braud (BEM), Vincent Degeorge (ADTT), François Deletraz (AUT IDF), Philippe Hoang-Van (Périgord Rail Plus), Olivier Marchetti (AUTSA), Max Mondon (CACTUS), Jean-Baptiste Rozier (CBBR) et Brigitte Vitry (CUTPSA).

Le président Bruno Gazeau a été réélu à l'unanimité, ainsi que Christiane Dupart, Michel Quidort et Alain Richner, en tant que vice-présidents. Ils sont rejoints à la vice-présidence par Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie. James Métayer, trésorier et Camille Lalande, trésorière adjointe, réélus à l'unanimité, ont été remerciés pour leur implication.

Quant au Bureau National, la FNAUT regrette le départ de Françoise Leclerc et Jean Lenoir. Françoise Leclerc a entre autres été très active au CESER Nouvelle Aquitaine ; Jean Lenoir, bien connu dans le monde de la mobilité, compagnon de la première heure de la FNAUT, défenseur infatigable du ferroviaire et animateur du réseau grandes lignes reste heureusement actif au Conseil National. La FNAUT se réjouit de compter sur deux nouveaux entrants au sein du Bureau national : François Delétraz, membre de l'AUT FNAUT IDF qui prend la tête du réseau aérien et Thibault Vayron, représentant de l'Union des Voyageurs du Nord (UVN).

L'après-midi a été consacrée à une rencontre très attendue avec Anne Pruvot, directrice générale SNCF Connect & Tech et David Gonzalez de Cabo, responsable des affaires publiques chez SNCF Connect & Tech.

Les réactions des « fnautistes » présents ont été vives et nombreuses vu leurs expériences fâcheuses avec le site SNCF Connect mais la conclusion a été positive de part et d'autre, étant donné la franchise de la discussion et la promesse d'une « revoyure ».

Trois dates à retenir pour agir avec la FNAUT

- Le colloque de la FNAUT « Osons le train » à Paris le 23 mai 2023
- Le congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs à Barcelone les 2 et 3 juin 2023.
- Le congrès de la FNAUT, à Mulhouse du 17 au 19 novembre 2023.

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
 Crédits photo : Marc Debrincat (MD), François Lemaire, Gilles Laurent, ADTT, Frantz Rein, Pixabay, Adobe stock
 CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°300 - 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 : 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>

“ OSONS LE TRAIN ! ”

Colloque organisé par la FNAUT
<http://www.fnaut.fr>



Table ronde 1 : Parvenir à accroître l'offre

- S.Auconie** (Vice-présidente de l'ART)
- M.Chabanel** (PDG SNCF Réseau)
- J.P.Farandou** (PDG SNCF)
- R.Rinaudo** (DG Trenitalia France)
- A.Rousset** (Président Région N.A.)
- D.Valence** (Président COI)

Table ronde 2 : Retrouver l'unité ferroviaire

- T.Coquil** (DG DGTIM)
- B.Gazeau** (Président de la FNAUT)
- J.L.Gibelin** (Pdt délégué de la Com. mobilité de RDF)
- P.Perennes** (Cabinet Trans-Missions)
- F.Philizot** (Préfet)
- J-M. Zulesi** (Président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire)

Discours de clôture de Clément Beaune, Ministre des Transports