

Édito

« Osons le train » : la FNAUT force d'impulsion et d'exigences

“ Le colloque organisé par la FNAUT le 23 mai 2023 a tenu ses engagements. Le message de la nécessaire croissance de l'offre pour répondre à la demande a été entendu.

La fréquentation estivale attendue confirme le diagnostic de la FNAUT et l'urgence à y répondre. L'inquiétude que manquent les moyens nécessaires est très forte et l'été, période traditionnelle de travaux, va être difficile pour les usagers.

À l'issue de la première table ronde du colloque, les acteurs, y compris le ministre dans son intervention, ont fait leurs impératifs « osons le train » et l'objectif de 100 milliards d'investissement sur les 10-12 ans à venir.

Le deuxième message porté par la FNAUT a été également entendu malgré l'irruption surprenante à tous points de vue du syndicat Sud Rail : l'offre proposée par les autorités organisatrices et les opérateurs doit être attractive et la qualité de service satisfaisante pour encourager au report modal.

Au-delà des investissements indispensables, les mots d'ordre de lisibilité de la tarification, de simplicité d'usage et de cohérence sont clairs et pertinents. Les 23 exigences posées par la FNAUT les traduisent concrètement et accompagnent le projet de titre unique voulu par le ministre Clément BEAUNE.

La FNAUT a lancé la phase de concertation avec les acteurs qui lui répondent favorablement, tout comme le ministre qui reconnaît à la FNAUT ce rôle important d'être « force d'impulsion et d'exigences », rôle qu'elle tiendra avec persévérance en prenant toute sa place dans le processus. ”

Bruno Gazeau



Convention collective de l'usager : simplicité et cohérence pour le parcours voyageur

Gare de Bordeaux Saint-Jean © Frantz Rein

La période de congés a commencé avec les grandes migrations à travers la France. La crise climatique incite de nombreux voyageurs à renoncer à la voiture et à prendre le train mais ce n'est pas chose aisée.

Comment se repérer dans la jungle des tarifs, dans les différents canaux d'information, dans les spécificités régionales ? Une information claire, une tarification compréhensible, une billetterie simplifiée et un respect des droits des voyageurs, c'est ce qu'exige la FNAUT à travers la « convention collective de l'usager » présentée dans le dossier.

Sommaire

- **Dossier** - Pour une convention collective de l'usager : 23 exigences pour le train de 2023 2 à 4
- **Dossier** - Le livre noir de la SNCF 5
- **Actualités** - Echos du colloque « osons le train » 6 & 7
- **Actualités** - De l'Allemagne : voyage en pays « DB » et organisation de la mobilité 8
- **Regards sur l'Europe** - 20 allers-retours TGV/jour entre la France et l'Espagne 9
- **Suède** : les gares sans guichet 9
- **Italie** : alliance public-privé pour une billetterie commune 9
- **Allemagne** : billet à 49 € : plus de 10 millions vendus 9
- **Le coin du cycliste** - Un plan pour développer une culture vélo 10
- **Nouvelles des régions** - La ligne de l'Aubrac en grand danger 11
- **Vie et activités de la FNAUT** - Audition de la FNAUT par la Commission du Développement Durable 12
- **Lutte contre les violences sexistes dans les transports** 12
- **Atteinte aux règles de déontologie publicitaire** 12

Pour une convention collective de l'usager : 23 exigences pour le train de 2023

Gare Montparnasse © MD

Depuis quelques années, les usagers du train font remonter auprès de la FNAUT une complexification de leurs parcours voyageur : incompréhension devant les tarifs, fin d'acceptation des cartes nationales sur des trajets régionaux, dédommagement en cas de retard d'un train en correspondance, etc.

La FNAUT a donc missionné les cabinets Trans-Missions et Satis Conseil pour dresser un état des lieux des difficultés rencontrées par ces voyageurs et expliquer les causes de celles-ci, en particulier leur lien avec les processus de régionalisation, de réorganisation du groupe SNCF et d'ouverture à la concurrence.

Le secteur ferroviaire français a en effet connu des transformations majeures depuis le début des années 2000 : d'une part la régionalisation, avec la volonté de rapprocher le processus de décision des usagers, et de l'autre la mise en concurrence du secteur, afin d'améliorer l'efficacité de celui-ci. En partie pour répondre à ces transformations majeures, mais également pour des raisons stratégiques internes, le groupe SNCF s'est réorganisé tout au long de cette période. Ses activités de transport de voyageurs sont aujourd'hui scindées en de multiples entités : transport régional (TER), transport en Île-de-France (Transilien), transport Grandes Lignes (Intercités et TGV) et transport low-cost (Ouigo). Si les motivations derrière les réformes en cours sont légitimes (proximité, efficacité), la régionalisation et la mise en concurrence conduisent de facto à la multiplication des parties prenantes. Il n'y a plus seulement « la » SNCF, sous le contrôle de l'État, mais également les régions, ainsi que des entreprises ferroviaires qui, si leur nombre actuel est très limité, seront de plus en plus nombreuses dans les années à venir avec l'ouverture à la concurrence que ce soit pour les services régionaux ou sur les Grandes Lignes. Cette multiplication des acteurs a-t-elle conduit à une perte de lisibilité du secteur pour les voyageurs qui pourraient expliquer les difficultés constatées ?

Un parcours qui s'est complexifié

Pour répondre à cette question, l'étude s'intéresse à 5 étapes du parcours voyageur :

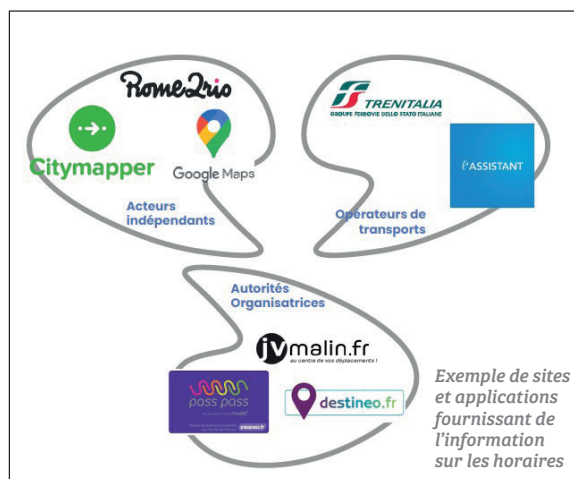
- L'information ;
- La distribution ;
- La tarification ;
- Les droits des voyageurs pendant et après leur trajet ;
- La qualité de service à bord.

A chacune de ces étapes, le constat est sans appel : depuis le début des années 2000, mais surtout depuis le milieu des années 2010, le parcours voyageur s'est nettement complexifié.

En matière d'information, de très nombreux acteurs proposent aujourd'hui de fournir de l'information aux voyageurs sur les possibilités de déplacement et les horaires : le site de l'opérateur historique SNCF Connect, les sites et les applications régionales, mais aussi des acteurs tiers proposant des « Systèmes d'Information Multimodales », comme Google Maps ou Rome2Rio. Néanmoins, la plupart de ces sites ne sont pas connus du grand public, qui continue à utiliser majoritairement les canaux de SNCF Voyageurs.

De plus, le voyageur n'a aucune garantie sur la neutralité de ces multiples outils, y compris sur celle de SNCF Connect. Le site de l'opérateur historique propose une information certes riche, mais pas totalement exhaustive, que ce soit pour des raisons techniques ou stratégiques (ne pas mettre en valeur les offres que SNCF Voyageurs considère comme concurrentes à ses propres services).

En matière d'information en gare, l'usager est parfois confronté à des difficultés : affichage



incomplet ou peu lisible, correspondances avec les autres modes de transport peu ou pas indiquées. Les voyageurs en situation de handicap sont particulièrement touchés par la mauvaise qualité de l'information.

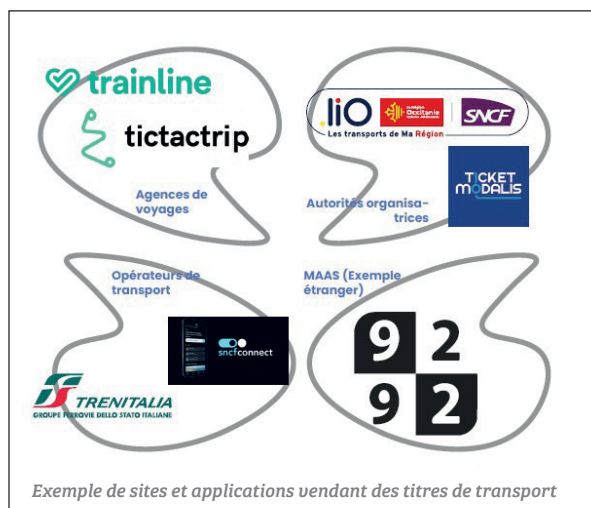
La situation est similaire en matière de distribution des titres de transport. Les possibilités de vente en ligne se sont multipliées ces dernières années. En plus de SNCF Connect, le voyageur peut utiliser les sites et applications développés par les régions et par diverses agences de voyages (Trainline, Tictactrip et Kombo), et demain probablement des « Services Numériques de Mobilités » qui seront développées par SNCF ou des acteurs du numérique comme Citymapper ou Google. Mais le grand public connaît et utilise peu ces canaux d'achat alternatifs à ceux de l'opérateur historique dont la neutralité, y compris celle de SNCF Connect, peut être questionnée.

Si les possibilités de distribution en ligne se sont multipliées, l'accès à une distribution « physique » est au contraire devenu plus complexe, ce qui constitue un obstacle majeur à l'accès au transport ferroviaire pour les publics fragiles. Le nombre de points de vente physique (guichets en particulier) a fortement réduit et la vente à bord est tolérée uniquement dans quelques cas particuliers.

L'actuelle fragmentation du système pour le voyageur est particulièrement visible en matière de tarification. La tarification des TGV est complexe du fait de l'utilisation du « yield management ». Or le voyageur n'a pas toujours conscience du fait que le tarif de son billet est variable – notamment pour les Intercités ou certains TER – et n'a souvent pas les clés de compréhension pour optimiser le prix de son trajet : quel est le prix moyen ? quels sont les critères de variations du prix ? Plus récemment, la liberté tarifaire, qui permet aux régions de choisir librement le prix des billets des TER sans harmonisation nationale, a conduit à une multiplicité de tarifs, y compris sur une même origine-destination. Contrairement à d'autres pays, en particulier la Grande-Bretagne ou plus récemment en Allemagne avec le Deutschland-Ticket à 49€, le gouvernement n'a pas fait le choix de maintenir une tarification nationale qui garantisse une cohérence globale du système tout en permettant des tarifs plus avantageux à l'initiative des pouvoirs publics ou des opérateurs. Cette fragmentation tari-

faire est particulièrement visible pour les cartes de réduction : les cartes commerciales nationales Avantage ne sont quasiment plus acceptées en régions, les cartes régionales se sont multipliées sans cohérence d'un territoire à l'autre et même les tarifs dits de « services publics », en premier lieu la carte famille nombreuse, ne sont pas universellement acceptés (Ouigo et Trenitalia France n'appliquant pas ces tarifs).

C'est en matière de droits des voyageurs que la situation risque d'évoluer de manière très défavorable dans les mois et les années qui viennent, en particulier pour les usagers dont les trajets incluent des correspondances. Premièrement, la lecture attentive des conditions générales de SNCF Voyageurs ainsi que du contenu de ses différents sites internet ne permet pas au voyageur, même le plus expert du système, de comprendre quelles sont les garanties qui s'appliquent à son trajet. Il semble néanmoins que depuis quelques mois – et la fin des tarifs dégressifs entre TER et TGV – SNCF Voyageurs se défasse de toutes obligations de dédommagement ou de prise en charge pour les usagers en correspondance TER + TGV. Si les régions mettent de leur côté en place certaines garanties pour les voyageurs TER, il est probable qu'à l'avenir de nombreux voyageurs « restent sur le quai » au sens littéral, en cas de

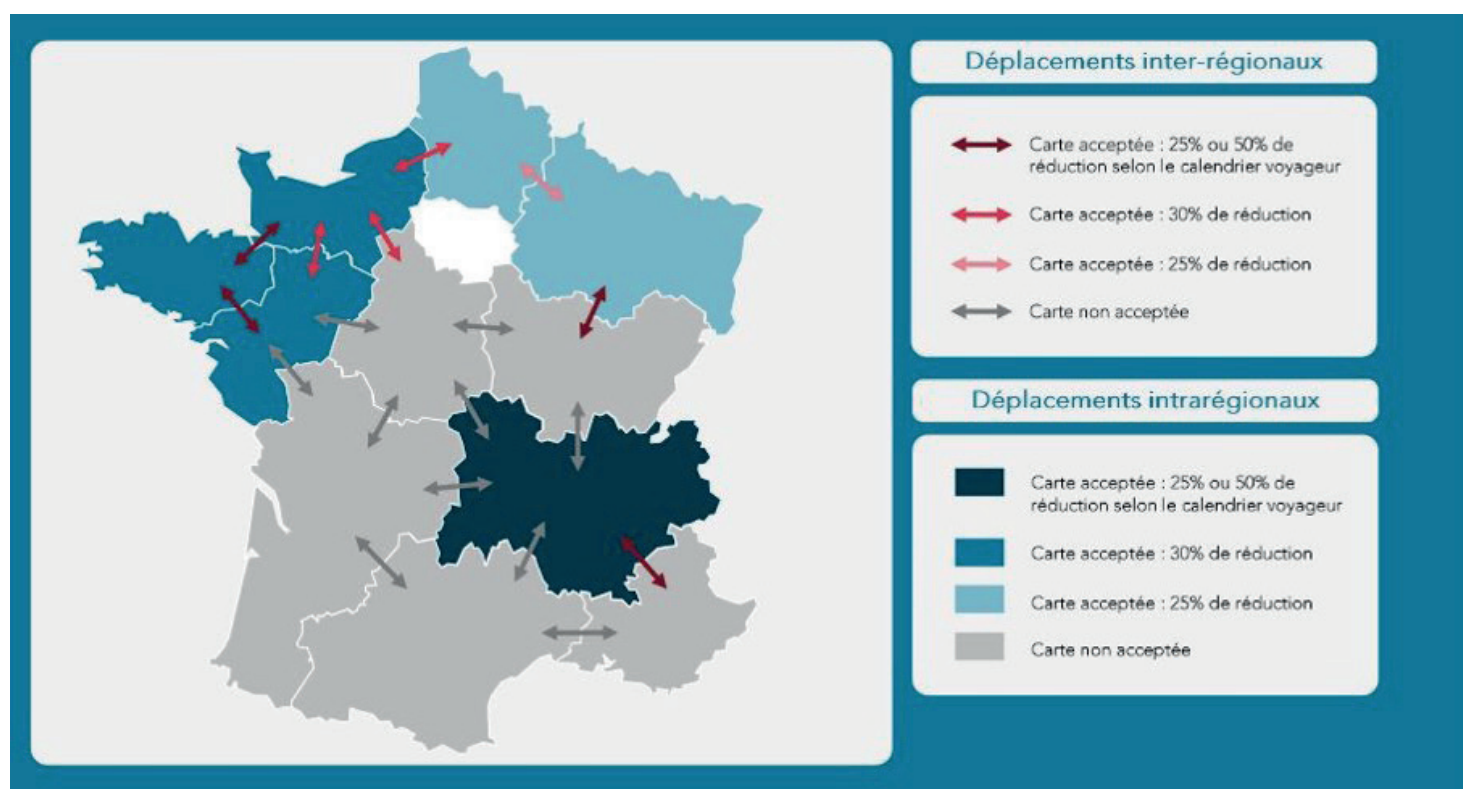


rupture de correspondances. Ils se trouveront face à des acteurs qui se renverront la balle.

Enfin, pour maintenir à la fois une cohérence du système et une qualité de service minimale quel que soit le type de service et l'opérateur, la FNAUT formule des exigences en matière de transport des vélos, de numéro d'urgence, de services à bord (sanitaires, bagages, restauration) et de droit des voyageurs d'être accompagnés par leurs proches.

Remettre l'usager au centre du système : une « convention collective » pour l'usager

En synthèse de notre étude, on peut dire que le point de vue du voyageur a insuffisamment été pris en compte dans la construction du système. Celui-ci a été pensé du point de vue des



entreprises de transports et de distribution et, dans certains cas des autorités organisatrices. On attend aujourd'hui du voyageur qu'à chaque étape de son parcours, il agisse et raisonne en expert de l'organisation du transport ferroviaire. Pour naviguer sans difficulté tout au long de son « parcours voyageur », l'utilisateur doit bien connaître le rôle de chaque acteur, en particulier celui des multiples entités du groupe SNCF, il doit comprendre la différence entre un transport « librement organisé » et un transport « conventionné », être bien au fait des missions qui ont été confiées « aux autorités organisatrices », etc. C'est donc sur lui que repose le fardeau de maintenir la cohérence du système. Au contraire, le système devrait être conçu pour aider le voyageur à prendre aisément connaissance de l'offre de transport, à accéder facilement aux offres les moins chères, à connaître les possibilités de remboursement et dédommagement, sans avoir besoin de cette « connaissance experte ».

Sur la base de ce constat, la FNAUT a construit une série d'exigences, un socle sur lequel chaque voyageur pourra s'appuyer dans ses relations avec les parties prenantes du secteur. Leur mise en place permettra de simplifier le

parcours du voyageur. Ces « 23 exigences pour le train de 2023 » ont vocation à devenir une véritable « convention collective » des usagers, mentionnant les droits minimaux des usagers, quel que soit l'opérateur ferroviaire. Loin d'être une revendication catégorielle, la mise en place de ces bonnes pratiques et de ces droits simplifiera l'accès au train et la compréhension de son fonctionnement pour le plus grand nombre. In fine, l'application de cette « convention collective » contribuera à rendre ce mode plus compétitif vis-à-vis de la voiture individuelle et de l'aérien, dans un contexte environnemental et climatique qui appelle une nécessaire évolution des pratiques individuelles et collectives.

Mise en place de la « convention collective » : une nécessaire réflexion sur la gouvernance

Au-delà de ces 23 exigences, notre rapport fait également ressortir une mauvaise gouvernance du système. À ce titre, la comparaison avec des pays étrangers (Suisse, Allemagne, Grande-Bretagne) est riche d'enseignements. Globalement, ces trois pays ont réussi à conserver un système ferroviaire plus inté-

gré que le système français. La comparaison montre également qu'une certaine cohérence du système ne nécessite pas de revenir à un système organisé autour d'une entreprise sous le contrôle de l'État. Dans ces trois pays, le parcours du voyageur est moins fragmenté alors même qu'il existe des collectivités très fortes (cantons suisses et Länder allemands) et que l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont ouvert leur transport ferroviaire à la concurrence depuis le milieu des années 1990.

Toutefois, cette unification requiert une intervention du pouvoir central pour fixer un cadre commun, à l'image de la Suisse, où il existe un cadencement national et où la loi impose la collaboration des autorités organisatrices et des entreprises de transport. Le pouvoir central ne peut pas se retrancher derrière les principes de libre entreprise et de libre administration des collectivités locales pour laisser agir les parties prenantes - opérateurs historiques, entreprises concurrentes et autorités organisatrices - sans cohérence globale.

Patricia Pérennes
Cabinet Trans-missions

Convention collective des usagers

Information

- **Exigence 1** : Trouver l'ensemble de l'information sur son trajet en un seul lieu, via la création d'un « guichet unique » multi-opérateurs.
- **Exigence 2** : Disposer d'une information exhaustive et compréhensible sur l'accessibilité.
- **Exigence 3** : Trouver l'information sur les modes en correspondance dans toutes les gares françaises.
- **Exigence 4** : Comprendre facilement la nature de chaque service via la mise en place d'une dénomination et d'une numérotation claire et harmonisée des lignes et des services.
- **Exigence 5** : Disposer d'une information claire et concise.

Distribution et billettique

- **Exigence 6** : Acheter facilement sur « un guichet unique » l'ensemble des titres.
- **Exigence 7** : Pouvoir acheter de manière non dématérialisée les titres régionaux et ne pas être sanctionné à bord si tel n'est pas le cas.
- **Exigence 8** : Disposer d'un format de

billet standard pour faciliter les déplacements et le contrôle de son titre.

Tarification

- **Exigence 9** : Avoir la certitude de payer le même prix, quel que soit le canal de distribution et disposer d'une information complète sur les tarifs disponibles.
- **Exigence 10** : Disposer d'un billet flexible, qui permet de monter à bord de tous les trains pour un trajet donné, quels que soient l'opérateur ou le type de service.
- **Exigence 11** : Voir sa carte commerciale nationale et les tarifs sociaux acceptés sur l'ensemble du territoire et pour tous les services, harmoniser les conditions tarifaires régionales.
- **Exigence 12** : Comprendre la façon dont le prix de son billet est calculé.
- **Exigence 13** : Annuler ou reporter son voyage sans que s'appliquent des conditions abusives ou inéquitable.

Droits des voyageurs

- **Exigence 14** : Être parfaitement informé sur ses droits.
- **Exigence 15** : Être dédommagé ou pris

en charge dans les mêmes conditions, quels que soient son ou ses transporteur(s), et que son trajet comprenne ou non une correspondance.

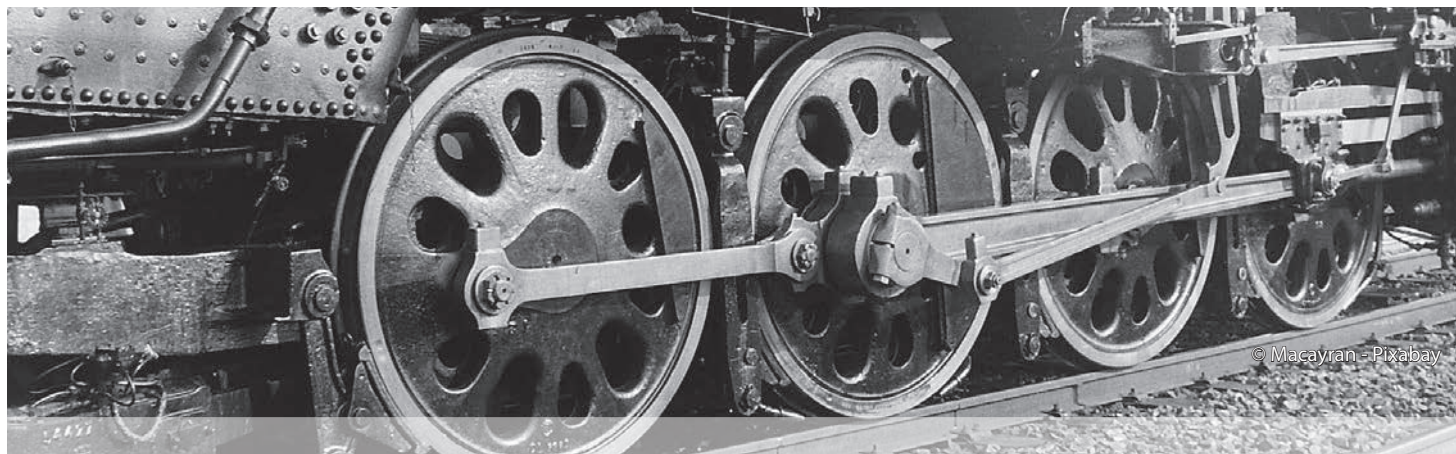
- **Exigence 16** : Être assuré de pouvoir se rendre jusqu'à sa destination en cas d'arrivée tardive consécutive d'un retard de son train.
- **Exigence 17** : Annuler son déplacement en cas de grève et monter à bord d'un autre train si son train est annulé.
- **Exigence 18** : Pouvoir recourir largement à la médiation y compris en cas de contestation d'infraction.

Qualité et service à bord

- **Exigence 19** : Transporter son vélo dans des conditions clairement définies.
- **Exigence 20** : Pouvoir être accompagné jusqu'à son train par ses proches.
- **Exigence 21** : Accéder à un minimum de commodités tout au long de son trajet (toilettes, restauration, bagages).
- **Exigence 22** : Disposer d'une information fiable à bord.
- **Exigence 23** : Pouvoir appeler un numéro d'alerte unique pour l'ensemble des trains en France.

Le livre noir de la SNCF

Illustration de la nécessité d'une convention collective de l'usager !



Un grand père raconte ...

« Je me permets de vous soumettre le cas suivant. Le 26 Février dernier, notre petit-fils M., domicilié à ROMAINVILLE (93063) a pris le train en gare de PARIS-Nord pour nous rejoindre à LILLE. Je lui ai moi-même acheté son billet en ligne. Durant son trajet, M. nous a contactés, afin de nous expliquer qu'il s'était trompé de train et qu'il

se trouvait en fait dans un train certes à destination de LILLE, mais effectuant un trajet moins direct que celui de notre commande : trajet de 2 heures avec une arrivée une heure plus tard que la commande initiale (il s'agissait d'un TER de week-end Paris-Lille en complément de la desserte TGV). Contrôlé au niveau de DOUAI, il a fait

l'objet d'une verbalisation et d'une amende de 130 euros, que nous contestons, au regard des faits exposés ci-dessus, car il était bien détenteur d'un billet à destination de LILLE-Flandres, proposant un trajet bien plus avantageux que celui qu'il a effectué en réalité ».

La SNCF au service des jeunes voyageurs ?

Les déboires d'un voyageur entre TER et TGV

« Je me permets de vous écrire à la suite d'un traitement scandaleux de la part de la SNCF. Je devais prendre un TGV à Paris Est à destination de l'Allemagne, à cet effet, j'avais prévu de prendre le premier TER de 5h30 me permettant cette correspondance. J'avais vérifié la veille que ce train circulait. En arrivant à la gare, j'ai découvert qu'il était supprimé.

Ayant demandé au guichet ce qu'il était possible de faire, on m'a répondu que la prise en charge devait avoir lieu en gare de Paris-Est. J'ai donc pris le TER suivant pour Paris.

En gare de Paris-Est, l'agent a refusé de me prendre en charge, affirmant qu'elle ne s'occupait que des TGV et pas des TER qui sont sous la responsabilité de la région.

Elle a prétexté que mon billet de TER avait été pris trop tard, alors que j'aurais dû le prendre au moment de mon premier passage en gare (pourquoi l'aurais-je fait, puisqu'il n'y avait pas de train ?) Elle m'a également réclamé une attestation de la gare de départ. Notons que l'agent du guichet de la

gare TER de départ ne m'avait pas proposé une telle attestation, ni d'ailleurs suggéré de prendre un billet immédiatement.

Au guichet de Paris-Est on m'a finalement vendu (!) un billet sur un TGV partant... 7 heures plus tard, pour un supplément de 39,20 €. Je suis donc arrivé

à destination à 16h30 au lieu de 9h30 et ce pour l'unique raison qu'un TER n'a pas circulé alors qu'il était annoncé. J'ai donc perdu une journée de travail en plus d'avoir dû payer un supplément. »

(Un usager de la région Hauts de France)



Au détour d'un tweet <https://pbs.twimg.com/media/FthRRNSXgAE78MX?format=jpg&name=large>

Je découvre que, les toilettes étant en panne dans le train, la SNCF fait un arrêt pipi de 10 mn en gare d'Amiens ! (train Calais - Paris avec des rames toutes neuves !)
Je doute que 10 mn suffisent pour les 600 passagers du train ...

Echos du colloque « osons le train »

© Philippe Hoang Van

Le colloque de la FNAUT «Osons le train !» qui portait sur deux thèmes, le premier sur « accroître l'offre, comment y parvenir et à quelles conditions » et le deuxième sur « retrouver l'unité ferroviaire » a été interrompu de manière brutale et regrettée par l'intrusion du syndicat SUD-Rail, juste après le discours du Ministre des transports Clément Beaune. Si la deuxième table ronde n'a pas pu avoir lieu pour des raisons de sécurité, la première a pu se dérouler normalement et a été riche de propositions et de discussions, voire de controverses. En voici quelques échos.

Bruno Gazeau, Président de la FNAUT a lancé le débat par un constat : « 100 milliards...tout reste à faire », et par une demande claire et nette : les voyageurs réclament simplicité et lisibilité, c'est la condition du report modal.

Sophie Auconie, au nom de l'ART (Autorité de Régulation des Transports) a défendu l'idée qu'il est possible de mieux faire en matière d'ouverture de la concurrence, qui est un moyen puissant pour développer l'offre, comme le montrent les exemples étrangers, ou même en France Paris Lyon et Marseille Nice. « On observe que cette ouverture stimule la SNCF, comme le montre le développement de l'offre Ouigo trains classiques ».

Beaucoup de sociétés se sont manifestées mais n'ont pas donné suite (42 demandes mais 3 seulement circulent...), par exemple Flixbus s'est retiré. **L'ART a élaboré un catalogue de recommandations pour lever les freins**, par exemple nécessité de moderniser le réseau avec une loi de programmation, développer un marché de la location de matériel roulant, définir par des accords cadres de longue durée la capacité du réseau sur des plages horaires et sur des axes. L'ART devrait disposer d'un pouvoir de sanction. L'accroissement de la fréquentation et de la concurrence devrait entraîner une baisse des prix du train.

Matthieu Chabanel au nom de SNCF Réseau s'est déclaré prêt à augmenter la capacité du réseau, qui n'est « que moyennement circulé ». « Il y a beaucoup

de lignes où la capacité peut être accrue, par exemple sur la ligne Paris-Lyon (passage de 13 à 16 sillons par heure en cours). Les régions augmentent l'offre TER, en profitant des capacités disponibles notamment en heures creuses ou le week-end, donc la dynamique existe déjà ». Quelques points d'attention cependant : « Le développement ne peut se faire que si le réseau fait l'objet d'une régénération, il faut faire attention à la robustesse, sinon on court le risque d'avoir un accroissement de l'offre qui se traduise par une dégradation du service. **SNCF Réseau doit être le gardien de la robustesse.** Le développement de l'offre voyageurs doit également prendre en compte les besoins du fret ».

Quant à la tarification, SNCF Réseau a deux sources de ressources : les péages et les subventions, ainsi qu'un effort de productivité. L'équilibre entre les péages et les subventions est fixé par la puissance publique...

David Valence, Président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) souligne « qu'il y a des signaux positifs qui contrecarrent une tendance compréhensible au fatalisme et à la lassitude chez les partisans du développement du ferroviaire. L'annonce d'un projet de 100 milliards d'euros est un signal majeur. L'Etat fera plus, mais il faudra que les régions fassent également plus en matière d'infrastructure ». La conviction de COI est que le facteur n°1 d'accroissement du report modal, indispensable car le changement

des motorisations ne suffira pas, est l'accroissement de l'offre, à deux conditions : la qualité du réseau qui suppose des moyens financiers sur une longue période pour des projets importants tels que le nœud ferroviaire lyonnais et la volonté des autorités organisatrices, dont l'Etat, qui devrait s'impliquer plus. Le réseau à grande distance ne peut se limiter au TGV. Mais de son côté la SNCF doit changer de culture, le démarrage poussif du Réseau Express Métropolitain de Strasbourg montre à quel point la SNCF doit évoluer.

J.P. Farandou, PDG de la SNCF, après avoir salué « la FNAUT qui stimule la SNCF », décline le slogan du colloque à travers plusieurs propositions :

« Oser la qualité de service : c'est nécessaire. Des investissements n'ont pas été réalisés pendant toutes ces années (par exemple le POLT, Paris-Clermont) et on en paye maintenant les conséquences ». « Dans « France 2030 » il n'y avait même aucun investissement ferroviaire ! » Deux exemples d'amélioration, en Normandie grâce à une mobilisation de tous les acteurs et en région PACA, où la régularité a pu être redressée.

« Oser la filière industrielle ». Le ferroviaire n'est pas qu'un opérateur, il y a une filière industrielle, où la France a une position mondiale. Oser le train c'est oser l'innovation ». L'amélioration de la régularité viendra d'une maintenance efficace (objectif du zéro panne).

« **Oser le développement durable** » en pensant à la fois au volet social (pour les 150.000 cheminots l'ouverture à la concurrence est un choc) et au volet environnemental (matériels recyclables) sans oublier le volet économique : il faut avoir des financements pérennes. « **Oser le train, c'est oser le long terme** ». « **Le levier premier du train est la transition écologique : en énergie consommée le train c'est 6 fois mieux que le camion et 10 fois mieux que la voiture....** »

Alain Rousset, Président de la région Nouvelle Aquitaine, lance alors vigoureusement la polémique et demande : « Où sont les 100 milliards (promis par la première Ministre) ? C'est la première fois qu'un gouvernement annonce un programme qu'il ne peut pas financer. L'industrie ferroviaire c'est le temps long, or on a perdu toute capacité d'anticipation. L'idée dominante des pouvoirs publics était de fermer les lignes (rapport Spinetta). La dispersion des moyens a entraîné un saupoudrage des moyens et un retard technologique.

On a transféré aux régions ce qui ne marchait pas : « *On est des cochons de payeur* », d'autant que les négociations avec la SNCF sont compliquées par manque de transparence. **Un exemple de dérive qui n'est pas acceptable : le devis est passé de 40 à 90 millions pour rénover la ligne Libourne-Bergerac. Or augmenter l'offre paye.** En région Nouvelle Aquitaine l'offre a augmenté de 11% et la fréquentation de 33% ! Et de regretter que « l'ART ne protège pas les Régions : +25 % sur les péages... »

Roberto Rinaudo, le DG de Trenitalia France s'est fait la voix de la concurrence : « La France représente un objectif stratégique pour Trenitalia vu la taille du marché et la frontière avec la France. Tous les opérateurs ont leur place, ils sont complémentaires ».

Le bilan est très positif, la qualité du service est en particulier appréciée. L'arrivée de Trenitalia a permis un développement du marché : 7% de voyageurs ne prenaient pas le train. « On sent chez les gens une plus grande appétence pour le train ».

Il faut cependant travailler sur les sujets suivants : agir sur les péages trop chers, en Italie, la réduction des péages de 38% a permis de développer le marché, sur Rome-Milan la part modale est passée de 35% à 80% depuis l'ouverture à la concurrence ; trouver des solutions gagnant-gagnant lors de réalisation des travaux et non pas donner le choix entre faire les travaux et faire rouler les trains.

Clément Beaune - Ministre des transports clôture cette première table ronde en soulignant l'importance de l'engagement à long terme sur le ferroviaire ; c'est un engagement partagé.

des effets de yoyo » ; il faut amplifier dans la durée l'effort sur la modernisation et la régénération avec une augmentation des crédits de 50% par an.

● L'attention aux usagers qui exige d'améliorer la qualité du service, notamment pour les services métropolitains ; dans les contrats de plan 2023-2027 un milliard d'euros sera mobilisé pour développer les réseaux métropolitains.

Le ministre souhaite lancer un chantier sur le « billet unique » et la tarification « pour que celle-ci soit plus lisible, en s'inspirant aussi de ce qui se fait l'étranger ». La réflexion doit être menée avec les régions qui disposent de la liberté tarifaire.

La deuxième table ronde qui devait justement traiter de l'unité ferroviaire, du besoin de simplification et de cohérence du parcours voyageur n'a pas pu avoir lieu. De ce fait, la convention collective de l'utilisateur a été détaillée lors de la conférence de presse organisée le 2 juin. Les 23 propositions de la FNAUT ont été soumises aux autorités organisatrices, aux opérateurs ainsi qu'au ministre.

“ L'interpellation positive de la FNAUT, Osons le train, ne peut être ignorée ”

Clément Beaune met en avant deux priorités :

● Le réseau qui est « le parent pauvre des investissements depuis des années, victime

**Echos recueillis
par M. Debrincat, C. Dupart,
J.M. Tisseuil, A.S. Trcera,**

Billet unique : Késako ?

Derrière cette notion on comprend parfois « un billet unique » du point A au point B avec un engagement (ou pas) d'assurer les correspondances entre les différents transports publics...

On comprend parfois aussi un « ticket unique à l'échelle nationale comme dans plusieurs pays européens » qui serait donc comme l'abonnement climatique autrichien ou le ticket mensuel à 49 € en Allemagne...

On lit aussi la notion de « support unique à l'échelle nationale pour accéder aux réseaux de transports » qui serait alors un support national de billettique (qui ne changerait finalement rien à la multiplicité des tickets)... parfois même réduit « aux territoires volontaires »...

Difficile donc de savoir en quoi le quotidien de l'utilisateur sera simplifié dans 2 ans !

De l'Allemagne : voyage en pays « DB » et organisation de la mobilité

© Pixabay

Lors d'une rencontre à Bruxelles entre la direction des affaires européennes de la Deutsche Bahn et une délégation de la FNAUT le 27 avril dernier, nous ont été présentés, d'une part l'entreprise DB elle-même et d'autre part les cadres réglementaires de la mobilité en Allemagne. Un focus a été fait sur l'évolution politique et l'accord de coalition en matière de transport.

Deux dates importantes ont été rappelées : en 1994, réforme ferroviaire, création de la Deutsche Bahn AG et ouverture à la concurrence. En 1996, suite à la loi de régionalisation, la responsabilité du transport de proximité est déléguée aux « Länder ».

L'infrastructure reste principalement financée par des fonds fédéraux (Cf schéma).

La présentation du groupe Deutsche Bahn a mis en lumière son activité dans tous les segments du marché des transports : transport de voyageurs, fret et logistique, infrastructure ferroviaire allemande. Avec un chiffre d'affaires de 56,3 milliards, la DB est l'un des employeurs les plus importants et les plus diversifiés d'Allemagne (337 000 salariés et 12 000 apprentis, 30 % des postes de direction occupés par des femmes).

A travers les objectifs de la stratégie globale « Rail Fort », le groupe a pour ambition d'augmenter le volume de trafic dans le fret ferroviaire de plus de 70 %, le nombre de voyageurs dans le transport de proximité de plus d'1 milliard, de doubler le nombre de voyageurs grandes lignes pour atteindre 260 millions et d'accroître la capacité du réseau ferré de 30 %.

Le transport ferroviaire régional de voyageurs, ouvert à la concurrence, fait partie des attributions des Länder, c'est une mission de service public. L'état fédéral procède à la planification des fonds de régionalisation dans le budget fédéral, à la répartition de ces fonds entre les Länder et au contrôle de leur utilisation.

Chaque année, les Länder ont droit, pour les transports en commun de proximité, à un montant prélevé sur les recettes fiscales de l'état fédéral. Entre 2022 et 2031 les fonds de

régionalisation augmenteront de **17,3 milliards d'euros**. 27 Autorités organisatrices des transports (AOT) procèdent pour les Länder à la répartition des fonds de régionalisation et définissent l'offre de transport ferroviaire à courte distance sur leur territoire.

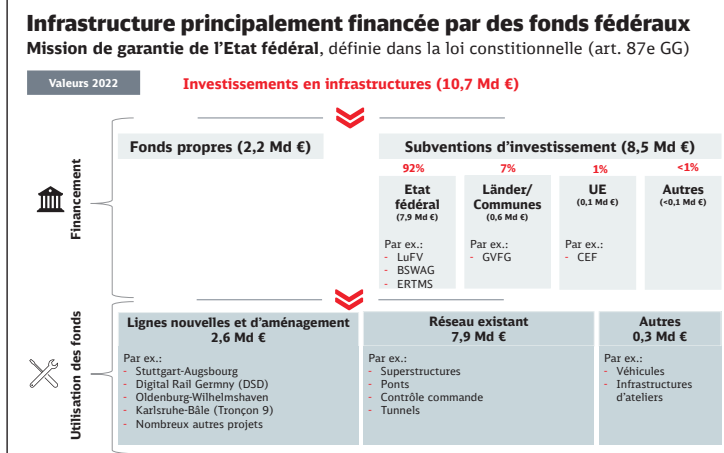
Un nouveau cap, une volonté politique

L'accord de coalition gouvernemental « Oser plus de progrès » fixe des objectifs ambitieux en matière de politique de mobilité : un doublement du nombre de voyageurs dans le transport ferroviaire, la mise en œuvre de l'harmonisation de l'horaire cadencé pour l'Allemagne avec un service à la demi-heure sur les principales liaisons grandes lignes et

un accroissement de la part de marché du fret ferroviaire de 19 % à 25 %.

A l'horizon 2027 le besoin d'investissement de 45 milliards d'euros pour la modernisation des chemins de fer et la réalisation d'un réseau « haute performance » pourra être couvert par l'utilisation des recettes provenant de la surtaxe CO2 appliquée au péage poids lourds.

Christiane Dupart



Une gouvernance qui a retenu notre attention

Les aides apportées par l'état fédéral aux Länder pour le financement des investissements et du fonctionnement des systèmes de transport sont définies dans un cadre réglementaire traduisant son engagement pluriannuel dans un fonds de régionalisation. Un tel cadre de gouvernance définissant les responsabilités politiques et financières des différents niveaux d'administration du territoire fait cruellement défaut en France, complexifiant et ralentissant les prises de décision.

Les données chiffrées présentées montrent l'importance du transport routier de voyageurs ce qui traduit la réalité d'un réseau intermodal performant desservant l'ensemble du territoire y compris les zones rurales ce qui n'est pas le cas en France.

Enfin la mise en place du billet mensuel à 49 € valable dans les transports urbains et régionaux a fait l'objet d'un cadrage financier prévisionnel négocié pour deux ans prévoyant la répartition des participations de l'Etat fédéral et des Länder et des éventuels dépassements des coûts.

Alain Roux

20 allers-retours TGV/jour entre la France et l'Espagne

Selon l'IRA (Alliance ferroviaire espagnole), la demande de transport ferroviaire « cachée » entre Paris et Barcelone pourrait être satisfaite par 20 allers-retours quotidiens de TGV, dont une moitié serait directs et l'autre

avec arrêts intermédiaires. Les liaisons sans arrêt ne mettraient que 5h10 pour relier les capitales française et catalane, offrant ainsi une solution alternative crédible à l'avion. L'étude de l'IRA confirme le très fort poten-

tiel offert par le train entre le nord et le sud de l'Europe, ce qu'ont bien perçu les compagnies souhaitant offrir des services librement organisés sur ces liaisons.

Suède : les gares sans guichet

Certaines compagnies ferroviaires en rêvent, la Suède l'a fait : depuis cette année, il n'y a plus aucun guichet dans les gares suédoises et les achats ne peuvent se faire que par Internet ou téléphone mobile, avec un supplément perçu si le billet est envoyé par mail. Cette politique ne facilite pas la vie des

personnes ayant des difficultés avec l'outil informatique ou ignorant les possibilités du téléphone (30% en Suède, surprenant dans ce pays très connecté), et elle complique un peu plus celle des voyageurs souhaitant acheter un billet international, car le système mis en place par les chemins de fer suédois (SJ) ne

prévoit plus cette possibilité... sans indiquer comment se les procurer par d'autres moyens. Les agences de voyages vendant la Carte Interrail semblent être le seul recours pour les voyageurs laissés à eux-mêmes. Un bien mauvais signal envoyé si l'on veut attirer de nouveaux clients au train !

Italie : alliance public-privé pour une billetterie commune

Italo, qui exploite des TGV en concurrence avec Trenitalia sur les lignes nationales, propose depuis l'an passé des billets combinés avec les services régionaux exploités par la compagnie Tper, détenue par Trenitalia et la compagnie des transports publics d'Emilie-Romagne. En dehors de canaux traditionnels, l'achat du billet unique est possible sur l'application mobile Italo Treno. Cette facilité a été étendue

en 2023 aux services régionaux exploités par la compagnie Trenord détenue par la région de Lombardie (460 gares desservies). Si l'on ajoute à ces deux grandes régions les services d'autocars exploités par Italo (Itabus), ce sont plus de 2 000 destinations qui peuvent bénéficier de cette billetterie intégrée entre services publics locaux et régionaux et le réseau TGV national d'Italo.

Allemagne : le D-Ticket à 49 €, plus de 10 millions vendus

Un mois après la mise en vente le 1^{er} avril, 10 millions de billets « D-Ticket » avaient été vendus, dont 5 millions à de nouveaux abonnés et 700 000 à des non-utilisateurs des transports publics.

La vente en numérique a toutefois été handicapée par la crise mondiale qui affecte la production de semi-conducteurs, et le recours à la solution papier doit pallier la pénurie, l'organisme « Deutschland-Ticket » évaluant à 30 millions le nombre de cartes à puces nécessaire pour satisfaire la demande.

Le succès populaire du billet à 49 € est renforcé par de nombreuses initiatives d'entreprises. Ainsi, le groupe de grande distri-

bution et de loisirs REWE en a commandé 140 000 exemplaires pour les proposer à ses employés au prix de 34,30 €. La DB est en négociations avec un millier d'entreprises intéressées par cette formule.

Rappelons que le billet à 49 € est un abonnement qui permet d'utiliser pendant un mois l'ensemble des services publics de transport local, suburbain et régional dans toute l'Allemagne, et que l'Etat et les Länder participent chacun à hauteur d'un milliard et demi d'euros à son financement (voir FNAUT Infos n°299 page 10 et 301 page 9.)

Bavière : une application pour ne pas manquer sa correspondance

C'est une première en Allemagne : la BEG (autorité ferroviaire bavaroise) propose une application permettant de vérifier si l'on aura sa correspondance.

Dix minutes avant d'arriver en gare, les voyageurs reçoivent sur leur téléphone une information qui leur confirme qu'ils pourront prendre leur train pour poursuivre leur voyage. Si tel n'est pas le cas, l'application propose d'autres possibilités.

Jusque-là, c'était l'agent à bord, s'il y en avait un, qui communiquait ces informations.

L'application est aussi disponible sur le site Internet des horaires et auprès des agents des compagnies, et sera étendue aux services d'autocars régionaux. Elle a été financée par la BEG, qui la met à disposition des autorités ferroviaires et des compagnies d'autres Länder qui souhaiteraient en disposer.

Un plan pour développer une culture vélo

© Frantz Rein

Ainsi donc, après 100 milliards pour le ferroviaire, le gouvernement promet 2 milliards d'ici 2027 (qui deviendront 6 milliards avec les contributions des collectivités locales) pour un « plan vélo et marche » d'envergure, souvent qualifié de « colossal ».

Annoncé en grande pompe par Elisabeth Borne entourée de 5 ministres, ce « coup de pédale historique » a pour but de « développer une culture du vélo » en montrant bien que le vélo en France serait devenu (enfin!) « une politique de premier plan ».

Cette impulsion et l'augmentation des crédits de l'Etat sont indispensables car la mise en place d'un « système vélo » efficace est complexe, tant par la difficile coordination des acteurs que par la nécessaire qualité de réalisation des aménagements trop souvent défectueux : la culture vélo doit être l'affaire des citoyens en concertation étroite avec des décideurs et des aménageurs ! ... On ne peut que saluer ces objectifs car la marge de progression est immense : en France, seuls 3,5 % des déplacements se font à vélo. Un peu plus de 5,5 % à Paris, contre environ 50 % dans des capitales telles que Copenhague ou Amsterdam.

Ce plan se décline en trois axes : rendre le vélo accessible à tous (formation - aménagements), faire du vélo et de la marche une alternative à la voiture (évidemment combinés avec les transports collectifs si besoin), et renforcer la place du vélo dans notre économie.

Le poste principal, 250 millions par an, concerne les infrastructures, notamment sous-développées en France. Un triplement des places de stationnement en gare est annoncé (de 30 000 à 90 000), ainsi que des aides aux stationnements sécurisés. Un financement de 25 à 30% des nouvelles pistes cyclables (des vraies : pas seulement un coup de peinture sur la chaussée !) est prévu par l'Etat, prioritairement dans les petites et moyennes communes, en vue d'atteindre 80 000 km en 2027. « Ce qui importe, c'est de faire des vraies pistes cyclables interconnectées et séparées du trafic, faire en sorte qu'elles créent un réseau et non pas qu'on ait un confetti de petits bouts de pistes cyclables par-ci par-là » a précisé Olivier Schneider de la FUB. « Le long des routes où les véhicules circulent à 80 ou 90 km/h, les pistes protégées sont indispensables. C'est cela qui fait décoller le nombre d'utilisateurs ».

Reste que réaliser 30 000 km d'ici la fin des mandats actuels avec les financements disponibles suppose que les collectivités aient le temps de les mobiliser et d'engager leurs travaux de voirie. Sans oublier de rénover l'existant, car « sur les 50 000 kilomètres de pistes cyclables [actuelles], il y en a une grande partie qui ont été mal réalisées ».

150 millions par an sont prévus pour les aides à l'achat et pour favoriser la production française. Le plan vélo vise à soutenir tout un écosystème, c'est à dire favoriser la réindustrialisation et donc l'assemblage des vélos en France, car les importations représentent encore la majorité du marché. L'objectif est aussi de développer des nouveaux métiers, on manquerait de 5 000 réparateurs de vélo en France.

Des modifications du Code de la Route sont également prévues : les sas vélos permettant de se mettre en sécurité seront généralisés, une anticipation du passage au feu vert pour les cyclistes sera expérimentée pour « permettre aux cyclistes de retrouver une vitesse suffisante avant le départ des autres véhicules ».

Enfin, sera mise en place une formation des écoliers au « savoir rouler à vélo », très importante pour en développer la pratique et lutter contre la sédentarité de trajets réalisés trop souvent dans la voiture des parents ou dans des autocars...

Des investissements insuffisants

Si ce plan vélo part sur de bons objectifs avec des budgets qui paraissent importants, et qui de fait quadrupleront par rapport au quinquennat précédent, on constatera néanmoins que les investissements annuels prévus ne

sont que la moitié de ce que demandait l'Alliance pour le Vélo, et que cela représentera au mieux 13 € par an et par habitant, alors que la plupart des autres pays européens prévoient d'investir 30 €, en partant d'une situation bien meilleure ! À titre de comparaison, notre pays ne possède que 48,5 km de pistes cyclables au kilomètre carré, presque 10 fois moins qu'au Luxembourg : il y a encore de la véloroute à parcourir pour « faire de la France la première destination mondiale en matière de tourisme durable, ainsi que la première destination du tourisme à vélo ».

Et pendant ce temps-là, un budget de 18 milliards (mais pas jugé « colossal » pour autant) reste prévu pour 55 projets (auto) routiers contestés, en attente d'une prochaine réalisation ...

On regrettera également qu'aucun effort ne soit prévu dans ce plan pour augmenter l'emploi des vélos dans les transports collectifs, maillon pourtant indispensable de l'intermodalité. L'Etat devrait veiller à multiplier le nombre de places vélos dans les rames (8 au minimum comme demandé au niveau européen) en particulier dans les TGV et Intercités qui sont de sa responsabilité directe, à inciter les régions à accélérer l'équipement des cars. L'Etat, qui veut développer le tourisme à vélo, devrait encourager les autorités organisatrices à adapter leur matériel et conditions de transport à la demande croissante pour le vélo de découverte. L'exemple de l'Interloire qui se reconfigure en été pour accepter beaucoup plus de vélos reste trop isolé. Les usagers souhaitent un cadre harmonisé pour les procédures et les conditions de transport du vélo, ce qui passe par une coordination entre Etat et Régions.

Gilles Laurent

La ligne de l'Aubrac en grand danger

Viaduc de Garabit © Pixabay

Les partenaires (État, régions Auvergne Rhône-Alpes et Occitanie) n'ayant pas trouvé d'accord pour financer les travaux de régénération de la voie entre Neussargues et Saint-Chély-d'Apcher, la ligne des Causses devra fermer aux voyageurs fin 2023 et à la desserte fret en 2024.

Il s'agit de rénover d'urgence 25 km de voie datant de 1932, entre Andelat et Loubaresse dans le Cantal. Ce chantier est évalué à 40 millions d'euros.

Menacée depuis des années, cette ligne, dite « ligne de l'Aubrac » permet pourtant de relier Clermont-Ferrand à Béziers, via Neussargues, et d'assurer une desserte fret de l'usine Arcelor Mittal de Saint-Chély-d'Apcher, premier employeur privé de la Lozère.

Que fait l'Etat ?

Comment comprendre que l'Etat ne joue pas son rôle pour sauver cette ligne essentielle pour désenclaver le Massif Central ? C'est d'autant plus incompréhensible que cette liaison est primordiale pour le tissu économique et que l'état souhaite réindustrialiser le territoire. La suspension de la ligne fragiliserait l'entreprise Arcelor Mittal, plus de 50 camions par jour seraient mis en service sur des routes de montagne, pratiquant ainsi un « report modal à l'envers ».

Le train de l'Aubrac est par ailleurs un des atouts touristiques de la région, puisqu'il offre une alternative pittoresque pour se rendre sur la côte méditerranéenne.

Une liaison irriguant un vaste territoire

Pour rappel, la ligne irrigue 5 départements et 2 régions, elle est la seule alternative à l'automobile dans une région de montagne où aucune ligne grande vitesse ne pénètre. Elle représente un moyen de transport sûr

pour des territoires qui connaissent des conditions de circulation difficiles en hiver notamment pour les lycéens et étudiants. Sa rénovation est demandée par plus de 2 000 élus à tous les échelons.

Elle jouit par ailleurs d'une vraie réputation aussi bien au plan national qu'international. Elle a été élue parmi les 10 plus belles lignes de France par le quotidien « The Guardian » et compte de nombreux ouvrages d'art dont le plus exceptionnel est le viaduc de Garabit (chef d'œuvre de Gustave Eiffel).

Condamner cette liaison, c'est condamner - à plus long terme - une grande partie du Massif Central et priver la région d'un moyen essentiel pour regagner des habitants... En bref, l'abandon de tout un territoire.

L'association AMIGA (les amis du viaduc de Garabit et de la ligne de l'Aubrac Paris-Béziers) se bat depuis des années pour la sauvegarde et la promotion de cette liaison qui permet de desservir le massif Central de manière écologique et sûre.

Elle appelle les défenseurs du ferroviaire et d'une mobilité durable à relayer son combat et à s'associer aux différents temps de rassemblement qui ont lieu en juillet.



www.amisgarabit.com
 Instagram : @amisgarabit
 Facebook : @AmisGarabit
 Mail : amisgarabit@gmail.com

Entre Toulouse et Castres, il n'y a pas que la route, n'oublions pas le train !

La desserte ferroviaire Toulouse / Castres / Mazamet, une dizaine d'allers et retours par jour n'est pas négligeable suivant les standards français ; les temps de parcours Toulouse / Castres, de l'ordre de 1 h 15, sont équivalents à ceux de la route, tout en laissant la possibilité d'autres activités pendant le trajet.

Mais la desserte est encore loin d'un cadencement horaire qui facilite le déclenchement des changements de comportement.

Il subsiste ainsi un trou horaire de 3 heures en cours de journée ; elle est fermée dès les 20 heures, et limitée en WE, pendant des vacances.

“ A l'heure du changement climatique, des financements pourraient être utilement consacrés à améliorer le service ferroviaire et sa capacité. ”

Audition de la FNAUT par la Commission du Développement Durable

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné aux mois de mai et juin, une proposition de loi émanant du groupe Renaissance relative aux services express régionaux métropolitains (SERM).

Cette proposition porte essentiellement sur la manière d'associer la SGP (Société du Grand Paris) aux travaux de création des SERM dans le but d'accélérer leur réalisation.

A l'invitation du Président de cette commission, la FNAUT a été auditionnée le 17 mai. Les insuffisances de la proposition dans les domaines de la gouvernance et du financement ont été soulignées par ses trois représentants. A la suite immédiate de cet entretien, une note synthétisant les points de vue exprimés a été adressée au Président de la Commission.

Puis quelques jours après, une note proposant des amendements portant sur les

insuffisances citées plus haut a été envoyée au Président de la Commission ainsi qu'à différents parlementaires. Dans cette note, la FNAUT réitère en particulier, sa demande d'une participation des usagers aux instances de pilotage des Services Express Régionaux Métropolitains à l'instar du dispositif existant en Ile de France.

Lutte contre les violences sexistes dans les transports



La première réunion du Comité d'action contre le harcèlement et les violences sexistes et sexuelles dans les transports a eu lieu le jeudi 11 mai 2023.

Elle était à l'initiative de Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des Transports et d'Isabelle ROME, ministre déléguée chargée de l'Égalité entre les femmes et les hommes,

de la Diversité et de l'Égalité des chances. Valérie Pécresse, Présidente de la région Ile de France, était présente à cette manifestation.

Au cours de cette réunion, le dernier bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports a été présenté par la DGITM. Si le nombre d'actions menées contre le harcèlement sexiste a augmenté, en parti-

culier les campagnes de sensibilisation, les chiffres montrent également que les atteintes sexistes restent très prégnantes et sont une atteinte au droit à la mobilité pour les femmes.

La FNAUT était invitée à s'exprimer sur les études qu'elle a menées à ce sujet, plusieurs associations féministes ont développé les actions qu'elles mettaient en œuvre et l'Union

des Transports Publics et Ferroviaires a présenté son guide de bonnes pratiques.

La fédération des professionnels de taxi et le représentant des plateformes VTC ont à leur tour rendu compte des mesures prises contre les atteintes sexistes.

Fabrice FUSSY (DGITM) et Caroline PICARD (DGITM) ont présenté l'application nommée ISIS qui permet la saisie et le signalement des faits de délinquance et harcèlement dans les transports en commun.

En conclusion, les deux ministres se sont engagés à réunir régulièrement le comité d'action.

A l'issue de la rencontre, Isabelle Rome et Clément Beaune ont suivi la marche exploratoire organisée par la RATP à la station de métro Basilique, marche à laquelle des usagères de la FNAUT se sont également associées.

Atteinte aux règles de déontologie publicitaire : la FNAUT a été suivie

En janvier dernier, la FNAUT a sollicité le Jury de Déontologie Publicitaire (JDP) pour contester une communication du SCARA, un syndicat professionnel de compagnies aériennes autonomes, qui regroupe 50 % des compagnies françaises. Il se définit comme un syndicat dont la mission est la défense et la promotion du transport aérien en France.

Ce syndicat avait publié sur ses réseaux sociaux une carte de vœux aussi cynique que mensongère, puisqu'elle mettait en avant le fait que l'avion compensait mieux ses émissions de CO2 que le train, sur fond de forêt verdoyante.

La FNAUT a donc sollicité le JDP pour faire valoir les atteintes aux règles de déontologie publicitaire (la publicité doit être loyale, véridique et honnête, elle ne doit pas discréditer les principes et objectifs communément admis en matière de développement durable).

Le Jury de déontologie publicitaire a donné raison à la FNAUT.

Le SCARA a demandé une révision de l'avis, et l'avis a été maintenu. L'avis est donc maintenant définitif.

FNAUT infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart

Crédits photo : Marc Debrincat (MD), Philippe Hoang Van, Frantz Rein, Pixabay, Adobe stock

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°302
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>