

Édito

Le passé ne reviendra pas, anticipons les mobilités durables et inclusives !

« Les déclarations du président de la République, relatives à l'attachement des Français à la « bagnole » et son adoration personnelle pour elle surprennent. Ces déclarations rappellent les années Pompidou, le tout voiture, les pénétrantes urbaines, les lotissements tous azimuts, les zones commerciales périphériques et leurs immenses parkings.

On peut aimer la voiture et ne pas aimer ses excès.

On peut aimer la voiture et ne pas aimer les coûts qu'elle engendre et vouloir un autre aménagement du pays et des villes.

On peut aimer la voiture et douter que la voiture électrique soit la bonne et la seule réponse aux exigences du changement climatique. Les changements culturels sont aussi indispensables qu'exigeants.

On peut aimer la voiture là où elle est absolument nécessaire et en défendre un usage plus collectif, on peut lui préférer les mobilités douces, le vélo et la marche ; on peut surtout être des défenseurs du ferroviaire et des transports publics comme de nombreux élus et responsables des mobilités.

Aimer la voiture, c'est la contraindre au respect des autres modes et partager la voirie, c'est lui rendre sa juste place, et non toute la place, c'est l'obliger à épouser son époque et lui préférer une autre vision de la mobilité.

Pour la FNAUT, c'est aimer la mobilité pour tous, c'est soutenir les transports publics et apaiser villes et quartiers, c'est aimer un ferroviaire qui irrigue et maille la France, dessert villes moyennes et territoires, c'est une vision de l'intermodalité ouverte et véritable. »

Bruno Gazeau



La dématérialisation des titres de transport

RER parisien Ligne A © MD

L'introduction massive du numérique dans notre quotidien a incité les opérateurs de mobilité à développer de nouvelles formes de distribution des titres de transport qui sont analysées dans une étude menée par la FNAUT et présentée dans le dossier.

Cette évolution n'est pas sans conséquences pour les usagers. En effet si ces nouvelles technologies peuvent faciliter les déplacements, contribuer au report modal et favoriser la multimodalité, elles ne doivent pas exclure certains voyageurs dont les droits doivent être respectés.

Sommaire

- **Dossier** - La dématérialisation des titres de transport 2 à 4
- **Dossier** - Politique de distribution : les propositions de la FNAUT. 5
- **Actualités** - Un Pass Rail en France : bonne idée, mais 6
- SNCF : de moins en moins d'Avantages 6 et 7
- SERM : les exigences de la FNAUT 7
- **Actualités** - Du rail à la voie verte : quels enjeux et contraintes ? 8
- Corollaire du passage du ferroviaire à la voie verte : déplacements par la route obligatoires 8
- **Actualités** - Arrêt à la demande à Paris 9
- Les mobilités et l'espace public sont des enjeux majeurs pour la ville de demain 9
- **Regards sur l'Europe** - D-Ticket : vers 2024 10
- Danemark : voiture confisquée ! 10
- **Nouvelles des régions** - Ile de France : l'ART se saisit du dossier des gares routières 11
- Hauts de France : Paris - Bruxelles en train classique ? 11
- **Actualités** - Le livre noir de la SNCF 12

La dématérialisation des titres de transport : l'analyse de la FNAUT

Dossier



© Frantz Rein

Dans cette étude menée par la FNAUT, il s'agit d'étudier différentes solutions de dématérialisation des titres de transport aussi bien pour l'urbain que pour le ferroviaire et d'analyser les lacunes et les bonnes pratiques chez certains transporteurs qui ont déjà déployé plusieurs de ces modes, en relation avec leur autorité organisatrice. L'objectif est de montrer l'intérêt de développer la dématérialisation des titres de transport ferroviaire et urbain mais également d'en souligner les limites et insuffisances. Notre analyse portera notamment sur différents systèmes, du plus rustique au plus abouti.

Les dispositifs de titres de transport dématérialisés sont une des briques du MaaS (Mobility as a Service), sur lequel la FNAUT a pris une position ⁽¹⁾ : « Favoriser la mise en place des outils au service des voyageurs ». Les solutions de paiement dématérialisées et notamment l'open payment constituent une surcouche de billettique numérique apte à favoriser la multimodalité et faciliter les déplacements occasionnels, à condition cependant que la structure tarifaire et les dispositifs de billettique décidés par l'Autorité Organisatrice le permettent.

Dans la mesure où simplifier et multiplier les méthodes de dématérialisation dans les transports contribuent au report modal, la FNAUT souhaite accompagner le déploiement de ces nouvelles technologies en veillant au respect des droits des utilisateurs et à l'inclusion de tous les voyageurs.

Les titres de transport dématérialisés

Dans cette étude, 5 solutions de titres de transport dématérialisés seront examinées successivement :

- l'achat par SMS ;

- les passes des autorités organisatrices (AO) ;
- la carte bancaire (le moyen de paiement remplace le titre de transport), qui permet, en fonction des choix des AO entre le paiement sans contact et l'« open payment ⁽²⁾ » la réalisation de plusieurs trajets avec un ajustement au tarif le plus favorable (« plafonnement » ou « paiement à l'usage »), le compte bancaire n'étant débité qu'à l'issue des trajets ;
- les applications mobiles des AO ou des transporteurs ;

- le smartphone (applications de paiement des systèmes d'exploitation des smartphones, qui remplacent le titre de transport).

Ces solutions seront comparées grâce à une grille d'évaluation des dispositifs de dématérialisation des titres de transport qui comporte 5 critères : démarches personnelles pré-requises, praticité et ergonomie du support, caractéristiques techniques permettant l'accès au service, gamme tarifaire et billettique ainsi que gouvernance.

	Avantages	Inconvénients
SMS	Rusticité	Solution limitée
Passes des AO	Simple d'utilisation	Démarches d'obtention
Carte bancaire	Rapidité	Limites liées au système tarifaire en vigueur et à la possession d'une carte bancaire
Applications mobiles	Complétude	Prérequis techniques
Smartphone	Centralisation des fonctions	Limites liées au système tarifaire en vigueur, à la possession d'une carte bancaire et aux prérequis techniques

(1) <https://www.fnaut.fr/maas-favoriser-la-mise-en-place-des-outils-au-service-des-voyageurs/>

(2) <https://www.servicemobiles.fr/cest-quoi-lopen-payment-72440>

Étude de cas

Sur la base d'exemples, la FNAUT a étudié différentes solutions de titres de transport dématérialisés mises en œuvre dans des réseaux de transport ferroviaire ou d'autres modes de transport. La FNAUT a analysé les caractéristiques intrinsèques de ces dispositifs et les conditions de leur mise en œuvre par les opérateurs, en relation avec leur l'autorité organisatrice.

Titres de transport dématérialisés dans les transports urbains

● Ile-de-France

En ce qui concerne l'évolution des supports billettiques d'IDFM et la suppression annoncée du ticket magnétique, Alain Richner, pilote du réseau « mobilités urbaines » de la FNAUT, a évalué le déploiement du paiement dématérialisé en Ile-de-France. Sa conclusion est qu'il existe trop de supports de titres, ce qui entraîne une confusion. La FNAUT préconise donc notamment :

- de développer des solutions multi-utilisateurs (utilisation par plusieurs personnes sur le même trajet) ;

- de développer la dématérialisation, l'open payment et le post-paiement par carte bancaire et smartphone pour l'ensemble des titres unitaires ;

- de développer un système de support de titres adapté aux familles, au personnel éducatif et accompagnateur d'enfants pour simplifier les démarches des voyages en groupe ;

- d'améliorer l'information sur les dispositifs utilisables et les limites d'utilisation.

- **À Dijon**, le passe de l'autorité organisatrice dispose d'une capacité de chargement multi-utilisateurs et la carte bancaire peut être le titre de transport lui-même.

- **À Lyon**, l'application de l'AO permet d'implémenter directement des titres dans le téléphone mais ne dispose pas de capacité multi-utilisateurs ; la carte bancaire peut être le titre de transport lui-même et possède une capacité multi-utilisateurs de 2 à 5 personnes.

- **À La Rochelle**, le paiement par carte bancaire ou smartphone a été adopté et incite les voyageurs à l'utiliser grâce à une tarification plus avantageuse (3) : le billet classique coûte 1,50 euros en 2023 (1,30 euros en 2022), contre 1,20 euros pour sa forme dématérialisée.

Titres de transport dématérialisés dans le transport ferroviaire

● SNCF Voyageurs

Le paiement dématérialisé des titres de transport ferroviaire est très largement développé, au moyen des sites ou des applications des opérateurs ou des distributeurs.

Un développement récent en France, notamment en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine, du paiement dématérialisé est la mise en place de systèmes de paiement de type « Check In Check Out » (CICO) dans le transport ferroviaire régional (le voyageur valide son entrée et sa sortie du véhicule, l'application calcule le prix le plus avantageux cf étude FNAUT (4)). Il présente deux avantages : facilité d'usage et possibilité d'adopter une tarification favorable au voyageur. Néanmoins, le manque d'information sur les conditions d'utilisation des billets TER dématérialisés persiste.

● Chemins de Fer Fédéraux suisses

La fonction Easy Ride de l'application CFF, dont la base est l'application Fairtiq (ajustement sur un tarif favorable en fonction du nombre de trajets effectués) valable sur l'ensemble des modes de transports urbains, ferroviaires et fluviaux (<https://fairtiq.com/fr/>).

À noter que le paiement par reconnaissance faciale est disponible sur l'application CFF pour s'identifier et déclencher automatiquement le paiement par carte bancaire.

Titres de transport dématérialisés dans d'autres modes de transport

Les dispositifs de paiement dématérialisés se développent dans tous les domaines de la mobilité : on peut notamment relever de telles évolutions dans le domaine du transport par autocar (5), les locations de voitures (6), les parkings à vélo (7), les autoroutes.

Questions juridiques

Le déploiement des titres dématérialisés appelle un examen des dispositifs législatifs encadrant la situation des consommateurs utilisant un titre de transport, notamment du fait qu'un voyageur qui ne respecte pas les conditions générales de vente d'un transporteur peut se voir appliquer des sanctions pénales : des contraventions sont prévues par les textes.

L'information de l'utilisateur d'un titre dématérialisé

Cette obligation légale d'information (articles L. 111-1 et L. 211-5 code de la consommation) porte sur le prix, le solde restant sur sa carte de transport, le cas échéant, ou le temps restant pour l'utiliser, selon les types de tickets.

Le titre de transport, preuve d'un billet valable au sens pénal (Article R. 2241-8 du code des transports)

Il sera nécessaire de faire évoluer la lutte contre la fraude, qui doit prendre en compte le fait que des voyageurs peuvent être en



Valideur sans contact pour carte bancaire à bord d'un tramway de Dijon

(3) <https://www.sudouest.fr/economie/transports/la-rochelle-agglo-le-prix-du-ticket-de-bus-va-changer-en-2023-11586576.php>

(4) <https://www.fnaut.fr/comment-ameliorer-lattractivite-du-transport-ferroviaire-marc-debrincat/>

(5) <https://www.mobilitismagazine.com/post/1-occitanie-adopte-l-open-payment-pour-son-reseau-de-cars-lio>

(6) <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/louer-une-voiture-autopartage-communauto-avec-passe-navigo-ile-de-france-mobilites>

(7) <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/parkings-velo>

➤ situation régulière, et pourtant sans billet papier ni preuve écrite d'un paiement : une preuve, postérieure au voyage, de leur titre de transport pourrait-elle leur permettre de ne pas être verbalisés ?

Il peut aussi exister des erreurs du système, par exemple si la validation sans contact n'a pas été prise en compte, malgré la bonne foi du voyageur qui pense avoir accompli la bonne procédure de validation, ou des erreurs de connexion entre le système du transporteur et celui du paiement bancaire.

Une autre difficulté est illustrée par le rapport du Médiateur Tourisme et Voyage 2020 (8) : le retard de réception du SMS confirmant l'achat d'un ticket de bus. D'autre part, en 2021, la médiatrice de la RATP a souligné la nécessité d'adapter les cheminements des voyageurs lors des correspondances, afin d'éviter que des voyageurs se voient facturer deux trajets sur certains parcours s'ils passent par une ligne de contrôle de sortie.

Le risque de complexification des recours de voyageurs

Les textes opposables aux voyageurs doivent être les plus succincts et simples possibles pour être intelligibles et utiles.

En 2021, la médiatrice de la RATP a souligné la nécessité d'informer les voyageurs du montant maximum de titres pouvant être chargés sur un passe et du dysfonctionnement lié au fait que les achats aient pu être faits mais non crédités sur le passe de transport.

Préconisations

La FNAUT a pris position sur les titres de transport dématérialisés et préconise de :

- mettre en place un support billettique unique, qui soit également dématérialisable dans une application permettant de disposer de l'ensemble des titres de transport ferroviaire, de transports régionaux et de transports collectifs urbains (TCU) et, le cas échéant, de valider et franchir les lignes de contrôle ;
- développer pour les TCU l'open payment par carte bancaire ou smartphone ;
- permettre les solutions multi-utilisateurs et la distribution de l'ensemble de la gamme tarifaire ;
- améliorer l'information relative aux limitations dans les conditions d'utilisation ou d'usage des dispositifs d'open payment ;

- mettre en place rapidement une billettique aisée avec les dispositifs de type CICO particulièrement adaptée au TER, puisqu'il n'y a pas de contrôle d'accès, ainsi que le post-paiement ;

- améliorer l'adaptation des formules tarifaires d'abonnement aux nouveaux modes de vie et de travail : développement d'abonnements par périodes mais de date à date, abonnements spécifiques télétravail pour permettre une tarification à l'usage sur la période considérée ;

- prendre en compte certaines problématiques juridiques :

- définition juridique du billet valable : préciser les dispositions du code des transports,

- risques de difficultés pour déterminer le médiateur compétent en cas de situation complexe : initier des accords entre médiateurs et les porter à la connaissance des voyageurs,

- développer le champ de la prise en charge à 50 % par l'employeur,

- communiquer au voyageur les conditions de validité des titres dématérialisés et lui permettre d'avoir accès en temps réel aux informations sur la durée de validité et le solde de chaque titre et ainsi éviter les verbalisations ;

- maintenir un canal traditionnel de paiement (pièces ou billets et guichets).

Conclusion

Pour la FNAUT les titres dématérialisés contribuent à la fluidification du parcours voyageur et leur déploiement doit s'accompagner de dispositions tarifaires en faveur du report modal mais cela ne doit en aucun cas conduire à la mise à l'écart des voyageurs qui ne maîtrisent pas les modes dématérialisés. Comme le souligne le Défenseur des Droits, une partie des économies obtenues par le numérique doit être redistribuée pour améliorer la qualité de service aux usagers qui n'y ont pas accès.

Marc Debrincat, Jean Lenoir, Michel Quidort, Alain Richner, Nina Soto et Anne-Sophie Trcera

La FNAUT a participé au hackathon « Titre de transport de demain » les 6, 7 et 8 février 2023 initié par l'Agence de l'Innovation pour les Transports du ministère des transports.

Le ministre des transports Clément Beaune a pu féliciter les participants des dix équipes pour leurs bonnes idées de création d'un billet unique, et en particulier l'équipe gagnante à laquelle participait un membre de la FNAUT.

<https://www.forumait.fr/fr/hackathon>

Des boîtiers spécifiques pour la validation en open payment par carte bancaire ou smartphone ont été rajoutés dans les rames, les autobus et en station sur le réseau TCL à Lyon

(8) https://issuu.com/elwardi/docs/rapport_2020

Politique de distribution : les propositions de la FNAUT

Ces propositions qui précisent les modalités de distribution des titres de transport sont un complément à l'étude sur la dématérialisation, elles répondent aux demandes des usagers et facilitent le report modal.

Il revient à l'opérateur ferroviaire et à l'autorité organisatrice compétente, en concertation avec les représentants des usagers, de prévoir les outils utiles à l'acquisition des titres de transport, qui doit rester simple, facile et accessible à tous.

Les technologies retenues ne doivent pas conduire à exclure les populations isolées ou peu à l'aise avec l'outil Internet.

Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence et la pluralité d'opérateurs qui en découlera ne doit pas constituer un obstacle à l'acquisition des titres de transport, qui doit rester transparente.

La fonction de la vente est à comprendre au sens large : information, conseil, vente tous billets et après vente : échanges, remboursements, dédommagements.

La fonction distribution consiste en la possibilité d'obtenir le titre de transport acheté, quelque soit le canal d'achat utilisé (sauf par internet mobile où la fonction est sans objet).

Le smartphone n'est pas un outil universel : 10 à 15 % des voyageurs n'en possèdent pas, d'autres ne savent utiliser que les fonctions de base ; selon l'INSEE, 17 % de la population française est atteinte d'illectronisme. Des personnes en situation de handicap peuvent se trouver exclues.

Il est donc indispensable pour 20 à 30 % des usagers que l'achat de billets sous forme physique soit possible pour l'accès à toutes les prestations.

Quelques principes de base

La distribution concerne toutes les catégories de déplacements : de l'urbain à l'international en passant par le régional, l'inter-régional et le national. En conséquence, dans le contexte d'ouverture à la concurrence, les titres de transports doivent être multimodes et multiopérateurs.

L'obtention d'un titre de transport unique doit constituer un objectif. C'est le « billet direct ».

Toutes les possibilités de déplacements existantes doivent être proposées. Les achats

doivent pouvoir être effectués à l'avance ou en dernière minute. Les paiements doivent être possibles, a minima, en espèces et par carte bancaire.

En cas de défaillance d'un mode de distribution, des alternatives doivent être opérationnelles sans pénaliser les voyageurs.

Chaque point d'arrêt ferroviaire doit disposer d'une solution de vente physique.

Chaque point d'arrêt doit disposer d'une signalétique renseignant le voyageur sur les modalités de vente et de distribution assurés. Si possible, les petites gares doivent rester ouvertes.

Les moyens à mettre à disposition

Le guichet avec présence d'un agent de vente ayant des fonctions d'information et de conseil est la solution la plus complète et constitue la référence. Par référence, il faut entendre la possibilité d'éditer des titres de transport physiques correspondant aux différents services et tarifications offerts.

Le dimensionnement des guichets (nombre, jours et amplitude d'ouverture) doit être adapté en fonction du nombre d'utilisateurs.

Les temps d'attente doivent rester modérés même en période d'affluence. L'attente doit avoir lieu dans des conditions de confort acceptables.

En complément ou en remplacement de la solution de référence, des automates doivent assurer les fonctions de base (vente des billets) avec possibilités de paiement en numérique ou par carte bancaire. Cette solution simple est en vigueur dans des pays voisins.

Dans les cas d'indisponibilité de vente au sol, la vente à bord par le contrôleur ou par un automate doit être assurée sans supplément de prix. Cette solution est également en vigueur dans des pays voisins

L'usage du « simple téléphone », fixe ou portable, doit être mieux connu et valorisé.

Il est d'utilisation facile pour tous les voyageurs et en particulier pour certaines caté-

gories de handicap. Il doit permettre l'achat de dernière minute.

Les alternatives numériques doivent proposer des services analogues à ceux du guichet. Leur développement ne doit pas porter atteinte aux services assurés au guichet ou par un automate.

Les évolutions techniques des fonctions numériques doivent rester compatibles avec des versions anciennes d'ordinateurs ou de smartphones pour éviter des achats de matériel pour cause d'obsolescence.

Le numérique augmente les possibilités de vente et de distribution. Il doit permettre d'atteindre l'objectif de la distribution d'un billet unique urbain - régional - grandes lignes.

L'accompagnement humain peut faire bénéficier des avantages du numérique aux 20 % - 30 % de personnes qui n'ont pas la possibilité d'utiliser ces outils.

En complément ou en remplacement d'automates, des commerçants habilités en gare ou à proximité, ou bien des maisons de service, peuvent être munis d'outils numériques avec imprimantes assurant les mêmes fonctions qu'au guichet pour toutes opérations multi modes et multi opérateurs.

La qualité des moyens de distribution est une condition essentielle pour accéder aux moyens de transports et pour les utiliser facilement.

La palette des solutions proposées est très large selon les besoins du trafic. L'humain et le numérique peuvent souvent se compléter pour améliorer la qualité de service. Ils ne doivent pas être opposés, afin de permettre l'accès au transport à toutes les catégories d'usagers. Ces principes doivent être rendus obligatoires par le code des transports ou tout autre outil juridique équivalent. Il convient enfin de souligner, en remarque générale, qu'une vente et une distribution faciles impliquent la simplicité de la tarification.

Jean Lenoir

Un Pass Rail en France : bonne idée, mais ...

TER en gare de Tours © ADTT

Après nous avoir promis 100 milliards pour le ferroviaire et des RER métropolitains, le Président Emmanuel Macron a lancé début septembre l'idée de faire aussi bien que l'Allemagne avec un « Pass Rail à tarif unique dans les régions qui y sont favorables » ouvrant dès l'an prochain l'accès aux TER et Intercités pour un prix forfaitaire modique...

Passons sur le canal d'information, qui fleure bon l'improvisation au détour d'une interview d'un Youtubeur ...

Mais ne met-on pas la charrue avant les bœufs ? Car comme nous l'écrivions dans un précédent article sur le 9 € ticket allemand testé en 2022, « les services français de trains régionaux et d'autocars ont des décennies de retard sur les allemands : 40 ans de retard sur les RER en province, 30 ans de retard sur la mise en concurrence, un cadencement très imparfait, un service très réduit les week-ends, un service qui s'arrête souvent vers 20 heures, des compartiments vélos sous-dimensionnés, des horaires tellement aléatoires qu'il n'y a plus, ni affichages en gare, ni fiches horaires et qu'il faut vérifier la veille à 17 h si son train roule (...). Le système français serait parfaitement incapable de suivre l'augmentation de fréquentation d'une opération du style 9-Euro-Ticket : beaucoup de nos TER et Intercités sont déjà surchargés, supprimés, en retard, etc. ».

En outre, en l'état actuel des choses, il est difficile de connaître le vrai contour de ce Pass : inclura-t-il les transports urbains et les cars

interurbains comme en Allemagne (on verra tout de suite les complications billettiques chez nous) ? S'agira-t-il d'un Pass France entière ou de plusieurs Pass régionaux ? Quelles seront les régions volontaires pour cette démarche ? L'Île-de-France, qui fait toujours bande à part, sera-t-elle intégrée ? A quel(s) prix ?

Le diable va certainement se cacher dans les détails du mille-feuille administratif français, à commencer par la répartition du financement de l'opération (3 milliards par an en Allemagne, à égalité entre Etat fédéral et Länder) à répartir entre l'Etat, les régions, et les multiples autorités organisatrices des mobilités... Les premières réactions n'ont pas tardé : le vice-président de la région Hauts-de-France, Franck Dherain, a résumé le sentiment général en déclarant : « le président de la République a souvent de très bonnes idées, mais il faut qu'il arrête d'avoir des idées avec le pognon des collectivités locales ». Rappelons en effet que les régions financent déjà, contraintes et forcées, une large part

du renouvellement du réseau ferroviaire de l'Etat, et que les négociations des Contrats de Plan Etat-Régions sont un peu compliquées... Ambiance au beau fixe, donc.

Evidemment la FNAUT est favorable à tout ce qui facilitera l'usage du train et des transports publics à l'inverse des maquis tarifaires actuels, et tant mieux si l'impulsion vient du plus haut sommet de l'Etat. Mais au delà des effets d'annonce, notre système de transports publics, et notamment ferroviaires, a d'abord besoin d'un « choc d'offre » aussi bien en infrastructure qu'en matériels et en services, s'appuyant sur une gouvernance pragmatique et réaliste des gros investissements à réaliser. Par ailleurs des mesures facilitant la vie de catégories de voyageurs dans le cadre d'une concertation Etat / Régions, sont possibles avec les contraintes actuelles, comme le « Pass été jeunes » disparu, mais à relancer. !

Gilles Laurent

SNCF : de moins en moins d'Avantages...

Chacun sait que la période estivale est propice pour cacher sous le tapis les surprises désagréables : La SNCF a annoncé pendant le week-end du 14 juillet l'augmentation de 10 euros des plafonds des cartes Avantage, qu'elle nous avait vantés un an plus tôt comme... l'avantage majeur de ces cartes !

Les plafonds maximum à 39, 59, 79 euros passent ainsi à 49, 69, et 89 euros, soit respectivement 25 %, 16 % et 12 % d'augmentation, ce qui va impacter fortement et durablement une grande partie des 5 millions de titulaires des cartes Avantage.

En effet, en situation de forte demande, les trains sont pleins, et de plus en plus tôt, et plus un train se remplit, plus les places sont chères... En organisant la pénurie des

places, les prix augmentent sans même modifier le tarif de base ! L'augmentation déclarée du chiffre d'affaires TGV de 21 % pour une augmentation du nombre de voyageurs de 10 % sur le 1er semestre, en témoigne. Selon la SNCF, 25 % des billets cartes avantage sont déjà vendus au prix plafond.

Ce n'est pas tout : par manque de places, la SNCF propose souvent des billets en 1^{ère} classe juste avant que le train ne devienne

complet et là, miracle, en lère le plafond ne s'applique pas ! Double peine pour le voyageur tardif donc.

La FNAUT a réagi à ces augmentations et souligné que les opérations de mises en vente « flash » de billets ou de soldes de dernière minute astucieusement programmées dès le lendemain pour cacher la hausse, ne concernaient qu'un petit nombre de voyages sur des destinations limitées et moins

demandées, et ne pouvaient compenser les décisions de hausse qui affectent tous les voyageurs et dans la durée.

Mais ce n'est pas tout : mis à part une plus grande souplesse pour la carte « Adulte » (anciennement « Week-End »), les avantages de la dite carte fondent comme neige au soleil :

- historiquement ce type de carte donnait une réduction de 25% en période blanche et 50% en période bleue. Aujourd'hui le 50% est devenu 30% (sauf sur certaines lignes TER et lorsque le plafond joue son rôle sur les trains de forte pointe...);

- les réductions ne s'appliquent pas sur les trains Ouigo, or ceux ci augmentent considérablement leur trafic (et aussi leurs tarifs) au détriment des TGV de moins en moins nombreux.

- simultanément la plupart des Intercités sont devenus des TER, avec moins d'avantages selon chaque région, et disparition des indemnités en cas de retard;

- les réductions de la carte Avantage s'appliquent de moins en moins pour les trains régionaux, voire pas du tout en région PACA ou Île de France; les réductions sont variables selon les régions (25 ou 30%), ou selon les typologies de clientèle (jeunes, seniors), voire les dates et heures de voyage (calendrier blanc/bleu), et les logiciels de vente des billets « oublient » un peu trop souvent de l'appliquer!

Enfin, contrairement aux éléments de langage SNCF, les enfants accompagnant un titulaire de la carte ne bénéficient pas de 60% de réduction : le plein tarif d'un enfant

de moins de 12 ans sans carte de réduction est la moitié du prix d'un adulte; si l'enfant avec carte en paye 40%, cela veut dire qu'il n'a que 20% de réduction sur son tarif enfant. Bon point néanmoins : on constate que le prix enfant est lui aussi plafonné, avec une réduction de 40% environ sur le plafond de l'adulte.

La FNAUT rappelle également sa demande d'exonération de l'échange des billets (déjà surtaxés par l'augmentation des tarifs au fil du temps) de la pénalité de 19 euros applicable aux annulations. Ce montant est d'ailleurs trop élevé : avec un tel montant, certains billets, notamment pour les enfants, deviennent non remboursables!

Gilles Laurent

SERM : les exigences de la FNAUT

L'actualité dans ce domaine est toujours particulièrement riche : déclarations présidentielles, auditions de la FNAUT par des commissions parlementaires, examen prochain par le Sénat de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée Nationale, demandes de participation à des colloques, etc...

A noter que la dénomination de **SERM (Services Express Régionaux Métropolitains)** semble définitivement acceptée pour les RER non parisiens comme en témoigne la proposition de loi adoptée le 16 juin 2023 par les députés.

Cette dernière doit maintenant être examinée par le Sénat. Ce sera l'occasion pour la FNAUT de souligner les insuffisances du texte actuel et de rappeler ses principales préoccupations pour la réussite des projets. Les inquiétudes de la FNAUT portent sur plusieurs points :

- Tout d'abord la gouvernance : elle est par essence complexe car plusieurs partenaires sont incontournables (Etat, Région, Métropole, Départements, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexion). Compte tenu des importants financements nécessaires, la réalisation des SERM est une oeuvre de moyen terme (10 ou 15 ans); il est donc indispensable que le montage institutionnel regroupant les partenaires soit clair et efficace et puisse prendre des décisions rapides tant sur le plan technique que financier pour faire face aux aléas qui ne manqueront pas de se produire.

Le dispositif de gouvernance retenu doit impérativement prévoir comme en Ile de France

aujourd'hui, la participation d'un représentant des associations d'usagers des transports (ce qui n'est pas prévu par le texte actuel).

- Ensuite le rôle de l'Etat doit être précisé et clarifié. Les modalités d'élaboration du cahier des charges, l'instance indépendante habilitée à accorder le statut de SERM et les critères pris en compte pour son attribution doivent être définis par la loi et non renvoyés à un décret. Les modalités de la participation financière de l'Etat dans chaque projet de SERM doivent également être précisées par la future loi.

- Le Président de la République vient d'annoncer une enveloppe de 800 millions d'euros pour le développement des SERM : elle est notoirement insuffisante au regard des engagements déjà pris par l'Etat et permettra au mieux d'engager les études préliminaires indispensables.

- Les études préalables du SERM doivent prendre en compte l'ensemble des trafics TGV, Intercités, TER et Fret dont le gouvernement souhaite un développement important.

- Les travaux doivent suivre une approche pragmatique par la définition de tranches fonctionnelles de mise en place progressive

du service : dès les premiers euros dépensés, l'utilisateur doit en ressentir les bienfaits sans attendre l'achèvement de gros travaux de moyen terme. A titre d'exemple une diamétralisation progressive des services et une augmentation des fréquences de desserte sont à mettre en place le plus rapidement possible dans la limite de capacité des infrastructures existantes.

- La cohérence entre le développement du SERM et les différents documents de planification doit être assurée : le développement de l'urbanisation autour des gares du SERM doit être planifiée et maîtrisée par une coopération étroite sous une forme à définir entre maitrise d'ouvrage du SERM et collectivités responsables des PLU (Plan Local d'Urbanisme).

Ces différents points ont été rappelés par les deux représentants de la FNAUT qui ont été auditionnés par la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale le 6 septembre dernier sur la question des SERM.

Ils constitueront le socle de l'intervention de la FNAUT lors d'un colloque organisé par le Sénat le 16 octobre prochain sur les conditions de réussite des SERM.

Alain Roux

Du rail à la voie verte : quels enjeux et contraintes ?

© Pixabay

« L'essor du vélo est constant et à soutenir, mais la création de voies vertes sur d'anciennes emprises ferroviaires traduit souvent les erreurs de la politique des transports. »

En zone peu dense, des itinéraires « vélo » peu fréquentés

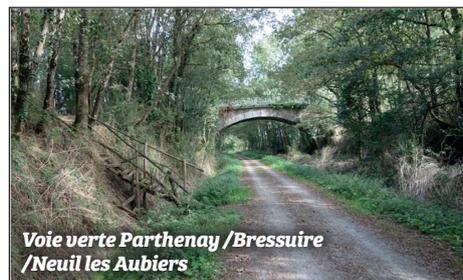
Un parcours récent de la voie verte Parthenay / Bressuire / Neuil les Aubiers sur l'ancien itinéraire Nantes / Poitiers entraîne des questions. Malgré le bon état de l'équipement mis en œuvre par le département des Deux Sèvres, malgré des accotements arborés, des pentes très faibles, malgré une promotion active, l'usage est très limité.

Sur 46 km, par une belle matinée de début septembre, ont été rencontrés une dizaine de piétons et deux fois moins de cyclistes, tous manifestement voisins de l'équipement. Pas trace de randonneurs, de cyclotouristes itinérants, ni même de navetteurs à vélo. La voie verte est plus efficace en terme d'image que d'usage.

On peut rechercher des explications : une densité limitée, pas de grands sites touris-

tiques, gastronomiques ou viticoles, des villes reliées peu vélophiles, etc... L'emprise passe aussi à l'écart des bourgs et villages, des commerces, procurant peu de retombées locales. Un balisage vélo du même itinéraire, mais sur de petites routes aurait été plus efficace pour les commerces locaux.

Cette voie verte devrait être prolongée de Neuil-les Aubiers à Cholet, où l'utilisation serait plus forte du fait des 120 000 habitants de l'aire urbaine choletaise. **Mais le main-**



Voie verte Parthenay /Bressuire /Neuil les Aubiers

tien d'un service ferroviaire n'aurait-il pas été préférable pour désengorger les accès de Cholet, et desservir Maulévrier et les 200 000 visiteurs par an de son parc oriental ?

Hors zone touristique ou dense, l'intérêt de ces modifications d'usage n'est donc pas évident. Le « corridor écologique » de l'emprise ferroviaire est certes renforcé mais à quel prix ?

Dominique Romann



Gare abandonnée, absence de service le long de la voie verte

Corollaire du passage du ferroviaire à la voie verte : déplacements par la route obligatoires

L'absence de programme financé encourageant la reconstruction de voies ferrées ne permet pas de changer de politique alors qu'une bonne part de l'itinéraire Bressuire Poitiers n'est pas en 2 x 2 voies, et que les rails subsistent de Parthenay à Poitiers, utilisés partiellement pour le fret. A noter que, en l'absence de définition d'un réseau national de base, SNCF Réseau n'a pas produit de pré étude économique afin de susciter l'intérêt des collectivités pour une desserte Nantes Poitiers.

Un retour du ferroviaire difficile

La Fnaut a obtenu qu'en cas de fermeture de ligne, SNCF Réseau conserve la propriété de l'emprise et passe un contrat de délégation de gestion avec les collectivités intéressées. C'est une

grande avancée qui maintient la possibilité d'un retour à un usage ferroviaire.

Mais en pratique, qu'en est-il ? Ce droit paraît mieux assuré quand les collectivités montrent un souhait de retour au ferroviaire (Pau / Canfranc). Il a fallu aussi une forte volonté des pouvoirs publics, liée aux enjeux des liaisons fret avec le port du Havre, pour vaincre des réticences locales à de nouvelles circulations entre Serqueux et Gisors.

La volonté manque entre Pontchâteau et Montoir de Bretagne (12 km) pour recréer un itinéraire Rennes / St Nazaire par train. Les études écartent actuellement cet itinéraire direct au profit d'un raccordement à l'Ouest de Savenay allongeant le trajet. En effet les collectivités et riverains de l'em-

prise ne veulent pas du retour du train dans cette zone périurbaine. Les mêmes causes bloquent d'autres projets (liaison Orléans / Châteauneuf par exemple).

La seule propriété par SNCF-Réseau ne garantit pas un retour au ferroviaire. Pour le permettre, le soutien des habitants et des collectivités est nécessaire, soutien à traduire dans l'urbanisme, en écartant l'habitat neuf à proximité de l'emprise, par un suivi régulier et une information soutenue sur les enjeux ferroviaires. Le devenir de ces emprises mériterait plus d'attentions en particulier de SNCF-Réseau, afin de protéger un patrimoine de voies irremplaçables. De nouvelles orientations sont nécessaires.

Dominique Romann

Arrêt à la demande à Paris

Paris © Frantz REIN

Depuis le 1er septembre 2023, les bus opérés par la RATP peuvent pratiquer la descente à la demande après 22 heures dans tout Paris. Ce dispositif, déjà mis en œuvre sur certaines lignes de banlieue n'était pas jusqu'à présent appliqué dans la capitale.

Alors que nombre d'usagères des lignes de bus éprouvent un sentiment d'insécurité en soirée et la nuit sur la voie publique, le dispositif de « descente à la demande » leur permet de descendre entre deux arrêts de bus afin de les rapprocher de leur destination.

Le dispositif dit de « descente à la demande » s'inscrit dans le cadre de la lutte contre les violences sexistes dans les transports et sur l'espace public et contribue à l'égalité entre les hommes et les femmes dans leur mobilité quotidienne.

Le déploiement de ce dispositif relève de l'initiative des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui en déterminent, avec les opérateurs, les modalités pratiques de mise en œuvre. Il est déjà appliqué dans plusieurs villes et métropoles (Bordeaux, Brest, Grenoble, Lyon, Nantes, Poitiers, Rouen, ...).

Rappel : le ministère chargé des Transports a publié en 2018 un guide d'expérimentation visant à accompagner les réseaux dans cette nouvelle offre de service, il est le fruit d'un travail collectif auquel la FNAUT a participé et est disponible sur le site ministériel.

La FNAUT est favorable au déploiement de ce dispositif puisque la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports fait partie de ses combats (cf. les études menées sur le sujet et disponibles sur site de la FNAUT) mais elle tient aussi à souligner que la mise en œuvre de cette mesure doit être absolument couplée à un renforcement de l'offre et de la fréquence. La descente à la demande sera de peu d'utilité si l'usagère doit attendre son bus à l'arrêt ou dans la station pendant de trop longues minutes...

Christiane Dupart

Les mobilités et l'espace public sont des enjeux majeurs pour la ville de demain

La campagne "Ville apaisée, quartiers à vivre" encourage et soutient les collectivités locales dans leur effort pour améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de leurs quartiers. Dans le contexte actuel marqué par le changement climatique et la raréfaction des ressources, la campagne met en évidence la nécessité d'imaginer des solutions pour créer une ville accueillante pour toutes les générations tout en préservant l'environnement.

Les dix mesures du manifeste (voir FNAUT Infos N° 303) incluent des actions telles que rendre la ville plus accessible pour toutes les personnes y habitant, promouvoir la marche, le vélo et les transports en commun, réduire le nombre de véhicules motorisés, renforcer la présence de la végétation en ville.

Rue de l'Avenir, le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM), la FNAUT, France Nature Environnement (FNE) et la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), qui portent cette initiative, ont fait mi-septembre un premier point sur le lancement de la campagne. C'est aujourd'hui une trentaine de collectivités locales qui ont signé le manifeste, que ce soient des métropoles (Paris, Bordeaux,

Montpellier, Rennes, Strasbourg...), des villes grandes (Lorient, Maubeuge...) ou moins grandes (Joigny, Pont de l'Arche...).

Chacune de ces collectivités a des défis propres à son environnement, son histoire, ses infrastructures, mais est engagée dans cette démarche pour améliorer la qualité de la ville. Une quarantaine d'associations, dont certaines sont membres de la FNAUT, ont également signé ce manifeste.

La FNAUT soutient cette campagne : nous devons repenser nos villes et nos zones péri-urbaines, en mettant la pratique de la marche, du vélo, et l'usage des transports en commun au centre de l'organisation de l'espace public. Il est important d'impliquer les habitants et les associations dans les prises de décisions concernant la ville.

Retrouver et signer la campagne : <https://www.ruedelavenir.com/campagnes/ville-apaisée-quartiers-a-vivre/>

Matthieu Giraud



D-Ticket : vers 2024

© Adobe stock

Pour le billet à 49 €, l'affaire avait été rondement menée : dès août 2022, le Chancelier Olaf Scholz mettait tout son poids dans la balance et annonçait que le billet à 9 € de 2022 (52 millions achetés) aurait un successeur en 2023, annonce confirmée en octobre par Volker Wissing, ministre fédéral des Transports, à la suite de quoi le Bund et les Länder se mettaient en ordre de marche pour financer le projet à hauteur de 3 milliards €, chacun apportant la moitié de la somme.

Et en janvier 2023, le ministre des Transports de Rhénanie-Westphalie précisait que l'abonnement « Deutschland Ticket », ou « D-Ticket », serait mis en vente le 3 avril au prix de 49 €/mois et utilisable à partir du 1^{er} mai.

Bref rappel des caractéristiques du D-Ticket : personnel et non transmissible, valable sur tout le territoire allemand, il donne accès, à partir de l'âge de 6 ans, à l'ensemble des transports publics locaux et régionaux (en seconde classe dans les trains), à l'exclusion des ICE, Intercity et EuroCity. Il existe en version digitale (application ou carte à puce), et, jusqu'en décembre 2023, sur papier avec QR Code. Il s'achète en ligne et aux guichets des entreprises de transport, des autorités régionales et auprès des agences de voyages. Reconductible automatiquement d'un mois sur l'autre, il peut être annulé sur base mensuelle.

Un succès porté par l'environnement économique et institutionnel

Fin juin, plus de 11 millions de D-Tickets avaient été vendus, dont, selon le VDV (Fédération des entreprises de transport), 46 % à des abonnés au transport public, 44 % à des clients non abonnés et 8 % à des non utilisateurs. Pour 41 % des acheteurs, la validité nationale est le premier motif d'achat, le prix intéressant venant ensuite (36 %), suivi par le souci de l'environnement (22 %) et renoncer à la voiture (18 %). L'engouement s'est vite affirmé : la communauté des transports de Hambourg (HVV) a enregistré entre mai et juillet 960 000 abon-

nés au D-Ticket (soit +22 % par rapport à avant la pandémie), parmi lesquels 246 000 nouveaux clients, dont 24 % venant de la voiture. A Leipzig, on compte 90 000 utilisateurs quotidiens du D-Ticket et une augmentation de la fréquentation des bus et des trams de 20 % depuis son introduction. Mille entreprises de la région le proposent comme « Job Ticket » à leurs salariés.

Car, particularité de l'abonnement à 49 €, les employeurs peuvent l'acheter avec 5 % de réduction s'ils s'engagent à le vendre à leurs employés avec un rabais de 25 % soit, moyennant un abondement de 5 % du Bund et du Land, au prix de 34,30 €. Dortmund a ainsi enregistré 71 000 abonnés en août, dont 32 000 nouveaux clients. Le grand distributeur REWE a acheté 150 000 D-Tickets - alias " Job Ticket " - pour le proposer à ce prix à ses employés. La Saxe subventionne l'abonnement à 10 % pour les étudiants ; de même la Rhénanie du Nord-Westphalie pour les écoliers, les apprentis et les séniors. Cerise sur le gâteau qui en dit long sur les mentalités Outre Rhin, l'ADAC, l'automobile club allemand, a intégré la promotion du D-Ticket à sa campagne de communication « Economiser le carburant. Protéger le climat » en le proposant à 39 € pour les 5 000 premiers acheteurs. On peut l'acquérir sur l'application ADAC, qui y propose visites et excursions par les transports publics.

Des questions ?

Oui, et d'abord sur ce que cache ce succès indéniable, porté par l'ensemble des collectivités, entreprises et institutions du pays. Les utilisateurs du D-Ticket sont surtout des urbains avec 20 à 30 % d'abonnés dans les agglomérations, contre 6 % dans les petites villes et les régions rurales. L'Agence fédérale de l'environnement corrobore cette analyse et souligne qu'en Allemagne, sur 83 millions d'habitants, 27 n'ont pas ou peu de connections avec des services de proximité. Quant au financement, il est assuré pour 2023 et 2024, comme les partenaires

s'y étaient engagés. Mais il a fallu ajouter une rallonge, assortie d'une mise en garde du ministre des Transports. Les coûts du D-Ticket sont estimés à 6,4 milliards € pour ces deux années (2,3 milliards pour 2023 et 4,1 milliards pour 2024) ; il faut donc trouver 400 millions pour boucler le budget, que le Bund et les Länder devront combler chacun par moitié. Pour les Länder qui font la grimace, le ministre a son idée là-dessus : « Il y a plus de 60 communautés des transports, c'est beaucoup trop. Nous devons, dans l'intérêt des voyageurs, améliorer les structures existantes ». Et Volker Wissing d'appeler à une fusion d'autorités pour plus d'efficacité et moins de coûts.

Quant à un « F-Ticket » en France, la réponse est dans les chiffres : selon le régulateur allemand BNetzA, l'Allemagne fait rouler quatre fois plus de TER que la France pour des coûts deux fois inférieurs, sur une infrastructure deux fois moins âgée. L'offre n'est pas là et la route du « pass rail » sera longue.

Michel Quidort

Danemark : voiture confisquée !

Pour lutter contre l'insécurité routière, le Danemark dispose d'une législation particulièrement répressive avec le délit de « conduite démente ». Il s'applique aux contrevenants qui dépassent le double de la vitesse autorisée en ville ou sur route, ou qui dépassent le 200 km/h, ou dont l'alcoolémie est supérieure à 2 g/l.

Dans ce cas, le conducteur, danois ou étranger, doit remettre les clés de la voiture, immédiatement confisquée et vendue aux enchères, quel qu'en soit le propriétaire, que le conducteur, si ce n'est pas lui (prêt, location, leasing...), devra dédommager. Pas moyen d'échapper à la sanction : de nombreux conducteurs allemands en ont fait l'expérience !

Ile de France



Gare routière de Paris Bercy © shutterstock

L'ART se saisit du dossier des gares routières, ... dont celle de Paris-Bercy

Avec 10 millions de voyages en 2022, l'autocar librement organisé (SLO) a trouvé son marché et répond à un réel besoin auprès de clientèles diverses, pour certaines très modestes.

Le rôle des gares routières n'est plus marginal et s'est même amplifié : ce sont à la fois des pôles de mobilité et des lieux d'intermodalité ou de correspondance avec d'autres moyens de déplacement. Le marché de l'autocar SLO est suivi par l'Autorité de régulation des transports (ART), qui a, depuis deux ans, ajouté les gares routières à son portefeuille d'activités. A cet effet, l'ART a créé un comité de concertation qui rassemble les parties prenantes : entreprises de transport, gestionnaires de gares, collectivités locales, et la FNAUT.

L'actualité de ce dossier s'est brutalement accélérée en septembre dernier avec l'an-

nonce de la fermeture de la gare routière de Paris Bercy par la Mairie de Paris. S'il est vrai que cet équipement concentre de nombreux inconvénients qui en font un lieu très inconfortable (quais étroits, mal éclairés, espace bruyant et mal balisé), il n'en demeure pas moins qu'elle voit passer, avec à certaines heures un départ toutes les deux minutes, 3 millions de voyageurs par an, soit 8 à 9000 par jour, ce qui correspond au trafic de gares ferroviaires comme Angoulême, Avignon-Centre, Besançon-Viotte ou encore Annecy.

Bercy s'arrêtera à la suite des Jeux Olympiques de 2024. Et après ? Il va s'agir, puisqu'il n'y a pas eu de concertation préa-

lable à cette décision, de trouver en moins d'un an la solution alternative et la rendre opérationnelle, avec deux contraintes : éviter un éparpillement de gares en Ile de France, ce qui reviendrait à tuer la plus grande et la plus populaire partie des services SLO, et trouver un (ou deux ?) lieux à forte intermodalité connectés à des réseaux puissants de transport public (RER, métro, ...), ce qui n'est pas une mince affaire. Ce dossier est suivi par l'ART et son comité de concertation, ainsi que par les autres parties prenantes que sont la Mairie de Paris et Ile de France Mobilités.

Michel Quidort

Hauts de France : Paris – Bruxelles en train classique ?

Surprise estivale : la SNCF et la SNCB seraient en train d'étudier un train classique, pour recréer 5 aller-retours quotidiens fin 2024 de Paris à Bruxelles desservant Creil, Aulnoye, Mons et les gares de Bruxelles.

Il s'agirait d'un train hybride, une rame SNCB repeinte en rose et bleu ! Cette liaison majeure, asséchée par le Thalys et son low-cost temporaire Izy, est très mal assurée actuellement avec une correspondance entre trains régionaux français et belges à Maubeuge. Elle renaîtrait pour proposer enfin un trajet direct Paris Bruxelles à un prix correct. Il serait même question que cette liaison entre en service avec 2 aller-retours

avant fin juillet 2024 en lien avec les J.O. ... Cependant il est regrettable que cette liaison ne desserve pas Saint Quentin, principale gare située au milieu du trajet. Plusieurs collectivités locales se sont émues de ce manque aux côtés de la FNAUT HdF. Regrettable aussi, s'il s'agit d'un Ouigo, que les billets soient inaccessibles autrement que par Internet...

Souhaitons à cette liaison un meilleur succès que celle précédemment envisagée en 2019 par Flixbus, enterrée parce que « les conditions de lancement n'étaient pas réunies... »

Gilles Laurent

Occitanie

Il faut achever le doublement de la liaison ferroviaire Saint-Sulpice-Toulouse, une des lignes les plus chargées de France. C'est la demande de l'association TARSLY-FNAUT par la voix de son président, Jacques Vaissou : « Nous sommes très attachés au déploiement de solutions alternatives au tout-voiture et tout-camion ».

L'association s'oppose à l'autoroute Castres-Toulouse. « Il y a une alternative à l'A 69 au niveau ferroviaire avec l'achèvement du doublement de la ligne Saint-Sulpice Toulouse. On souhaiterait que les élus du département, de la région et des communes concernées se battent autant pour le train que pour l'autoroute. »

Le livre noir de la SNCF

© Macayran - Pixabay

Notes de voyage ou le parcours du combattant du voyageur ferroviaire

“ Je me permets de partager avec vous ces observations faites à l'occasion d'un déplacement qui m'a conduit de Vic-sur-Cère dans le Cantal à Dijon, avec étapes à Béziers, Montpellier et Nyons (Drôme), entre le 23 et le 26 août. ”

Ligne du Cantal

Les travaux de renouvellement de la voie entre Arvant et Aurillac sont achevés et permettent une augmentation significative du confort de roulement. Pour autant, les fréquences n'ont pas été augmentées : le 1er train de la matinée au départ de Neussargues vers Aurillac part à 12.04. Un autocar partant de Neussargues à 7.23 comble cette lacune, mais avec un temps de parcours de 1h14 (50 mn par le train).

Autrement dit, la Région a renoncé à développer sur cet axe ferroviaire un trafic de type domicile-travail ou domicile-école, alors même que la densité de la circulation sur la route nationale parallèle à la voie ferrée témoigne de l'importance des flux de déplacements.

Ligne des Causses

Voies en mauvais état limitant la vitesse des trains à 60 km/heure sur de longues distances, gares fantômes, voies à l'abandon : le tableau n'est pas réjouissant. Le plus frappant ce mercredi 23 août sur la ligne de Neussargues à Béziers par le train Intercités Clermont-Ferrand - Béziers, c'est la faible fréquentation du train tout au long de la ligne.

Ce peu de fréquentation, en pleine période estivale, ne peut qu'interpeller. Qu'en est-il en temps normal ? Temps de parcours non concurrentiels par rapport à la voiture, manque de lisibilité de l'offre ? Le constat est sans appel malgré les tarifs avantageux pratiqués.

Transversale Sud

Arrivée à Béziers ce 23 août, presque tous les trains sont affichés avec retard, jusqu'à 1 heure 30 pour un TGV Inoui ; l'Intercités pour Bordeaux est annoncé comme supprimé !

Je suis plutôt favorablement impressionné par la qualité de la desserte TER, très dense, avec des

trains bien remplis et circulant avec une bonne régularité. Seul bémol : la région Occitanie ne propose pas de carte de réduction annuelle.

Déplacements en TER de Montpellier à Nyons (24 août) et de Nyons à Dijon (26 août)

La préparation de ce voyage m'a pris un temps considérable, compte tenu de la complexité des offres tarifaires régionales. Nous sommes deux voyageurs, l'un titulaire d'une carte Avantage Senior et l'autre d'une carte Avantage Adulte.

À la suite de longues recherches sur internet, j'apprends que la carte Avantage Senior n'est pas valable sur la région Sud (trajet d'Avignon à Bollène) mais est reconnue par les régions AURA et BFC ; la carte Illico Liberté de la région AURA n'est pas vendue en ligne ; il est nécessaire de l'acheter dans une gare de la région AURA ; les cartes Zou ! Malin, Illico Liberté et Tarif Réduit TER Bourgogne-Franche-Comté sont valables dans les régions limitrophes respectives, mais avec des restrictions.

Finalement ce déplacement nous a amenés à acheter :

- une carte Zou ! Malin Région Sud (30 €) et une carte Tarif réduit TER BFC (20 €) ;
- un billet Montpellier Avignon PT et un billet avec réduction Carte Avantage senior ;
- un billet Avignon - Nyons via Montélimar avec réduction 30% carte Zou + un billet accompagnant Avignon-Bollène avec réduction 30% + un billet PT Bollène-Montélimar + un billet Montélimar-Nyons avec réduction Senior ;
- un billet Nyons-Montélimar période blanche réduction 25% carte Avantage senior + un billet Nyons-Montélimar acheté

dans le car (le tarif guichet plein tarif pour le trajet Nyons-Montélimar est de 13 euros, le billet délivré par le chauffeur du car coûte 9,20 euros !) ;

- un billet Montélimar-Dijon avec réduction 50% carte tarif réduit BFC + un Montélimar-Mâcon période bleue réduction 50% carte Avantage senior + un billet Mâcon-Dijon réduction 60% accompagnant carte tarif réduit BFC.

Un peu compliqué, quand on compare avec les offres en Allemagne (D-ticket ou carte journalière) ou en Suisse (carte journalière) !

D'où l'on voit la nécessité de l'application de la convention collective de l'utilisateur et ses 23 exigences pour le train 2023 ! (Ndlr)

Jean-Marie TISSEUIL

ERRATUM :

Une erreur s'est glissée dans le N° 303 de FNAUT Infos en page 4.

Il fallait lire dans la légende du graphique : pour la transformation des garages en pièces de vie, le manque à gagner est ≈ 8 M€ et non pas ≈ 100 M€.

FNAUT infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart

Crédits photo : Marc Debrincat (MD), Frantz Rein, ADTT, Pixabay, Adobe stock, Shutterstock,

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°304
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>