

Édito

Espoirs et tristesse

« Près de deux cents États ont approuvé un texte commun, un accord inédit pour une transition hors des énergies fossiles. Si l'accord n'appelle pas à l'élimination de l'usage du charbon et du gaz d'ici à 2050, il représente un espoir réel.

En France, a contrario, le transport ferroviaire rate la marche. Les 100 milliards d'investissement sont annoncés, mais leur horizon s'éloigne de 2035 à 2040 et leur programmation, faute de loi, reste hypothétique. Le choc d'offre sur les transports urbains est tout aussi incertain.

Certes des avancées existent avec la loi SERM, avec l'annonce de l'avenant au contrat de performance de SNCF Réseau, avec les nouvelles contributions possibles des secteurs aériens et autoroutiers.

Mais le compte n'y est pas, l'espoir non plus, et in fine c'est la SNCF qui est appelée à accroître sa contribution à la régénération du réseau et les usagers vont devoir payer plus cher leurs billets pour permettre à SNCF Voyages de dégager davantage de bénéfices.

Grande tristesse à la FNAUT avec le décès de Simone BIGORGNE qui avait contribué à sa création. Elle laissera une trace indélébile dans l'histoire du mouvement usagers/consommateurs des transports publics qui fût l'engagement de toute sa vie.

La FNAUT formule le vœu d'un accroissement de l'offre en 2024 et d'une extension des droits des voyageurs après négociation des 23 propositions de la convention collective des usagers. »

Bruno Gazeau

COVOITURAGE



Covoiturage à courte distance : un pis-aller ?

© Adobe Stock

L'année 2023 s'est terminée par l'appel de la COP 28 à accélérer la transition écologique afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Cette déclaration est certes positive mais il faut qu'elle soit suivie d'effet. Or comme nous pouvons le constater à travers les différents articles de ce bulletin, il y a beaucoup à faire en France dans le domaine de la mobilité.

L'étude sur le covoiturage montre qu'il n'est souvent qu'un pis-aller pour pallier le manque de transports collectifs, les gares routières présentent une image bien piteuse, le volet « mobilités » des contrats de plan Etat-Région semble décevant et les usagers se plaignent de dessertes et d'offres insuffisantes.

Sommaire

- **Dossier** - Covoiturage à courte distance : un pis-aller ? 2 et 3
- **Actualités** - Travaux sur le réseau 4
- Les règles de SNCF Réseau : un processus complexe et long 4
- **Actualités** - Goudronnages des passages à niveau : une pratique illégale de SNCF Réseau 5
- Fermetures de lignes : un véritable fléau 5
- **Actualités** - Gares routières : le désert français 6 et 7
- **Actualités** - Mobilités : des Contrats de Plan Etat-Régions sans ambition ? 8
- **Actualités** - Accidents de la route : les bons et les moins bons élèves européens 9
- **Actualités** - SERM ... Trois informations à retenir 9
- **Nouvelles des régions** - Rive droite du Rhône : les usagers se mobilisent 10
- **Le coin du cycliste** - Stationnements sécurisés des vélos dans les gares : peut mieux faire 11
- Vers un plan marche national 11
- **Disparition** - Hommage à Simone Bigorgne, membre fondatrice de la FNAUT 12

Covoiturage à courte distance : l'analyse de la FNAUT



© Frantz Rein

En novembre 2023, la Première ministre et le Secrétariat général à la planification écologique ont publié le document précisant la trajectoire de décarbonation des transports et de sortie des énergies fossiles d'ici 2050, avec une étape en 2035.

S'agissant de la mobilité des personnes, le gouvernement compte en particulier sur le covoiturage et a mis en place un dispositif inédit de subvention aux collectivités et aux automobilistes adhérant au dispositif.

La FNAUT a de son côté élaboré une position sur le covoiturage en s'appuyant sur de nombreuses contributions émanant des associations locales et des fédérations régionales.

Covoiturage : De quoi parle-t-on ?

Le covoiturage a été défini par la loi du 17 août 2015 comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Le covoiturage est exonéré de tout impôt et prélèvement social si le coût acquitté par les passagers et le conducteur, qui doit payer sa part, ne dépasse pas le barème fiscal.

Dans une majorité de cas, le conducteur aurait effectué son trajet en voiture. Le covoiturage lui permet d'abaisser le coût de son déplacement. Les participations aux frais versées par les passagers doivent donc être considérées comme un revenu, même si le conducteur ne fait aucun bénéfice.

On distingue le covoiturage à longue distance (plus de 80 km) et celui à courte distance. Dans cet article nous nous limitons à l'analyse du covoiturage à courte distance.

1. Le covoiturage à courte distance

Au cours de ces dernières années, la mise en relation des conducteurs et des passagers a été développée par des plateformes comme Blablacar, Karos, Citygo, Ecov et Rézo Pouce qui, dans certaines régions et agglomérations, sont subventionnées par les collectivités.

Selon l'étude de Forum Vies Mobiles-La Fabrique Ecologique (septembre 2023), on estime à 900 000 le nombre de trajets covoiturés en 2023, représentant 0,5 % des déplacements quotidiens. **A noter que le covoiturage informel est beaucoup plus important que celui fonctionnant via les plateformes :** au premier semestre 2023, seuls 3 % des trajets covoiturés étaient réalisés via une plateforme numérique. Concernant les trajets du quotidien, 0,04 % des kilomètres parcourus l'ont été en covoiturant sur une plateforme.

2. Les principaux enjeux du covoiturage à courte distance

● Le covoiturage vu par les opérateurs : une niche développée grâce aux outils de communication numérique

Les opérateurs mettent en avant certains avantages : le covoiturage est un moyen de transport plus abordable et plus écologique, car, qui dit partage de véhicule, dit moins de voitures sur les routes et moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Le covoiturage dispose d'un atout dans un domaine où les autorités organisatrices locales et les opérateurs sont en retard : **l'information en temps réel de l'usager.** Un représentant de la FNAUT fait remarquer : « On attend sans savoir si le car est passé en avance, ou est en retard, ou est dévié...c'est beaucoup plus stressant au quotidien ».

● Le covoiturage vu par l'Etat : un affichage volontariste !

Au niveau national, l'argument qui prévaut est celui de la diminution de l'autosolisme. En

France, le nombre moyen de personnes par véhicule est de 1,43 personne par voiture et même de 1,08 pour les trajets domicile travail.

En décembre 2022, le gouvernement a lancé un plan covoiturage reportant à 2027 l'objectif de 3 millions de trajets covoiturés fixé initialement pour 2024. Lors de la présentation du plan national covoiturage 2023, doté de 150 millions de budget, la ministre de la transition énergétique a indiqué : outre les effets positifs de cette mesure pour le climat, « c'est une réponse à l'augmentation du prix du carburant ». Notons au passage que l'Etat finance non seulement des investissements (au taux de 50 %), mais aussi, durant trois ans, une partie du fonctionnement de projets locaux !

L'étude menée par Forum Vies Mobiles et La Fabrique Ecologique indique que l'objectif de 3 millions de trajets quotidiens covoiturés apparaît néanmoins inaccessible aujourd'hui :

« ...de nombreuses autres contraintes empêchent la rencontre entre l'offre et la demande de déplacements covoiturés. Elles relèvent de l'organisation de la société, comme les horaires de travail, et plus structurellement de l'organisation du territoire et de la géographie française ». Comme le soulignait Jean Sivardière en octobre 2020, s'agissant des déplacements pour le travail « il faut trouver un collègue qui travaille dans la même entreprise ou une entreprise voisine et ce n'est possible que dans une zone périurbaine assez densément peuplée : le covoiturage a besoin d'une masse critique pour se développer ».

Par ailleurs, les freins psychologiques (perception de la voiture comme prolongement du domicile, peur de se déplacer avec un inconnu) sont à souligner.

● **Le covoiturage dans les métropoles et sur les axes structurants : un vecteur de communication pour les élus**

Certaines collectivités ont réalisé des aires de covoiturage avec le soutien de sociétés d'autoroutes moyennant un allongement de la durée de leurs concessions. En Auvergne – Rhône Alpes, on trouve même des parcs de stationnement abrités pour les voitures alors que les arrêts de cars ne sont pas tous équipés d'abris voyageurs !

En région Pays de la Loire, la région aide le covoiturage pour les déplacements de 5 à 80 km, n'excluant de l'aide que les déplacements internes à quatre grandes villes. Cependant Nantes Métropole a décidé de subventionner le covoiturage. En Normandie, la métropole de Rouen a voté une aide d'un million d'euros pour le covoiturage urbain.

La métropole de Lyon, qui a déjà réalisé des voies dédiées au covoiturage, a annoncé en mars 2023 la refonte de la plateforme en ligne ainsi qu'une « *nouvelle incitation financière qui devrait attirer de nouveaux usagers* ».

Pour certains représentants régionaux de la FNAUT « *La récupération du covoiturage par les collectivités est une manifestation de leur volonté de ne pas aller plus loin dans le développement des transports publics classiques, une manière de faire de la communication auprès de leurs administrés, peu importe l'expérience de l'usager par la suite* ».

● **Le covoiturage organisé par les collectivités dans les zones rurales et périurbaines et le covoiturage encouragé par les groupements d'entreprises : une solution à examiner au cas par cas.**

Plusieurs dispositifs de covoiturage répondent aux besoins de déplacement dans les zones peu denses, notamment dans la région Centre – Val de Loire, dans les Hauts-de-France et en Nouvelle Aquitaine. Ces dispositifs font parfois appel à la solution d'auto-stop régulé.

Dans les zones rurales, où les opérateurs industriels sont rarement présents, des associations à but caritatif mettent en relation les personnes qui ont besoin de se déplacer et celles qui disposent d'un véhicule. Ce fonctionnement est fondé sur la solidarité et les relations de voisinage, le covoiturage formalisé ne fonctionnant pas bien en milieu rural.

Parmi les initiatives d'entreprises, on peut citer Pochéco à Forest/Marque (département du Nord) qui a mis en place un covoiturage en fournissant des voitures électriques aux

salariés et a regroupé le personnel en horaires de travail par équipes en fonction de la résidence.

Dans des aires urbaines très vastes comme à Toulouse, le covoiturage est organisé par des groupements d'entreprises dans le cadre des plans de mobilité employeurs (précédemment PDIE) et certaines sociétés garantissent même le retour des salariés.

3. Le covoiturage à courte distance : une illustration de l'insuffisance des transports collectifs dans notre pays

Les associations membres de la FNAUT constatent que le covoiturage se développe dans les aires urbaines car les services régionaux ferroviaires sont insuffisants et peu fiables. A proximité des grandes métropoles les TER sont souvent surchargés et en retard.

Dans les zones peu denses, les services d'autocar (en général lignes régulières à vocation scolaire) sont souvent rares et peu connus : offre indigente, qualité de service médiocre, tant pour l'accessibilité que pour le confort des arrêts ou l'information.

Les préconisations de la FNAUT

Au cas par cas, le covoiturage peut constituer une solution de mobilité dans les zones peu denses à certaines conditions :

- Il peut être organisé par une collectivité et recevoir des aides si elles sont associées à des obligations de service public (amplitude, disponibilité, information). Il doit alors être complémentaire du transport collectif.

- En concertation avec les associations d'usagers, les autorités organisatrices de mobilité doivent évaluer régulièrement les coûts et avantages du dispositif.

- L'organisation du covoiturage par des groupements d'entreprises est une solution pertinente, lorsque les domiciles sont dispersés et éloignés des sites.

Le covoiturage dans les métropoles et sur les axes structurants doit être mieux contrôlé.

Certains opérateurs mettent en avant une complémentarité entre transport collectif et covoiturage : or il n'en est rien, le covoiturage se développe davantage dans les métropoles que dans les zones peu denses et entre en concurrence avec le transport public.

- La FNAUT s'interroge d'ailleurs sur les modalités de contrôle des dispositifs d'aides au covoiturage : certains automobilistes recourant au « mannequin covoituré » pour tromper les caméras ...

- **Tout mode de transport doit payer ce qu'il coûte à la collectivité** (coûts économiques et environnementaux, travaux d'infrastructure).

La FNAUT demande à l'Etat d'abaisser le barème fiscal kilométrique qui constitue une niche fiscale. Une taxation spécifique des transactions commerciales de covoiturage réalisées sur les plateformes numériques doit être imposée.

- Les conflits avec les transports collectifs routiers doivent être évités : les voies réservées au transport collectif ne doivent pas être ouvertes aux véhicules de covoiturage. Les arrêts de covoiturage ne sauraient empiéter sur les emplacements des arrêts d'autocar ou d'autobus.

- Les sociétés d'autoroutes affichent que, face au coût de l'énergie, il faut « penser covoiturage ». Mais paradoxalement la diminution de la vitesse n'est plus mise en avant alors que c'est un argument fort en matière d'économie d'énergie.

Un choc d'offre de transports collectifs est nécessaire.

“ La FNAUT ne peut que déplorer le développement du covoiturage en concurrence avec les services de transport collectif, d'autant que s'ajoute, comme cela a été souligné, la question de son financement par des autorités organisatrices régionales et locales de la mobilité : il importe d'éviter le gaspillage de fonds publics. ”

La décarbonation de la mobilité des personnes passe par un report modal significatif en faveur des transports collectifs.

Le renforcement de l'offre des modes ferroviaire et routier est un préalable à l'évolution des comportements de mobilité. ”

Alain Richner

Travaux sur le réseau



Nécessaires mais trop pénalisants !

Les usagers aspirent à disposer d'un réseau ferroviaire en bon état de fonctionnement et de sécurité, ils savent également que, pour qu'il le soit, surveillance et travaux très divers doivent être menés régulièrement, ce qui modifie les plans régionaux de transport voyageurs TER, Intercités et TGV (allongement des temps de parcours, suppression de correspondances, suppression de sillons, report sur route, etc....).

L'usager admet difficilement, et c'est bien compréhensible, l'ampleur des désagréments qu'il va devoir subir, de surcroît sans compensation aucune : pour un abonné, notamment du TER, qui, pendant des jours, des semaines, voire des mois, va devoir emprunter au mieux un autre train, au pire un autocar poussif en cas de fermeture de ligne,

cela bouscule négativement l'organisation de sa vie familiale. Situation d'autant plus frustrante que, bien souvent, les travaux n'ambitionnent pas d'améliorer les performances de la ligne et qu'il n'en résulte finalement aucune amélioration concrète pour les usagers.

La tentation sera grande pour certains voyageurs de se détourner du train et de reprendre la voiture...

L'intérêt des usagers doit être pris en considération

La place des représentants des usagers dans l'élaboration des modifications de plans de transport doit être garantie par les autorités organisatrices de mobilité (AOM), l'Etat pour les Intercités et les conseils régionaux pour les TER. Pour les services librement organisés, l'information doit être connue largement en amont.

L'intérêt des usagers doit être bien pris en compte dans les plans de transports adaptés (PTA). L'accent doit être mis sur la cohérence et l'assurance de disposer de vraies alternatives, notamment pour les mobilités du quotidien.

La gêne aux usagers doit être valorisée à la fois dans le modèle économique des travaux sous la forme d'un « coût du train supprimé », et en indemnisant les voyageurs pour le préjudice occasionné. Il est nécessaire également que SNCF Réseau agisse sur les entreprises effectuant les travaux, notamment en cas de fermeture de ligne : l'objectif est de rechercher l'optimisation de la durée des travaux par de nouvelles organisations de travail comme le passage de 8 h en 2x8 h et sur 6 ou 7 jours sur 7.

Benoît Groussin
FNAUT Poitou-Charentes

Lire aussi l'encart sur les fermetures de lignes en P 5

Les règles de SNCF Réseau : un processus complexe et long.

Les opérations de maintenance ou les travaux sur le Réseau Ferré National nécessitent de réserver des « capacités de travaux » permettant d'organiser le chantier (...). Les besoins en capacités de travaux sont identifiés très en amont dans le temps, 5 ans avant la réalisation des travaux. Elles sont réservées également entre 3 et 2 ans avant les travaux.

La « capacité de travaux » comprend l'absence de circulations pendant une « fenêtre travaux », des limitations de vitesse, ainsi que la circulation et le stationnement des trains du chantier.

Il existe plusieurs types de fenêtres travaux :

- **Les fenêtres travaux « génériques ».** Elles sont utilisées pour réaliser les travaux de renouvellement, de développement, d'entretien. Elles ont souvent des conséquences sur les trains commerciaux. L'amplitude standard des fenêtres travaux est de 4h00 de jour ou de 6h00 de nuit. Elles peuvent se traduire par une fer-

meture de ligne en continu pour des opérations de régénération de la voie et /ou de ses composants.

Enfin, elles peuvent prendre la forme de coupure de ligne entre 12 et 120 h : les opérations coup de poing, plutôt placées sur des week-end.

- **Les fenêtres travaux de surveillance.** Elles correspondent aux interruptions d'une durée de 1h par jour et par voie, 3 à 5 jours par semaine.⁽¹⁾

- **Les fenêtres de travaux correctifs.** Elles correspondent aux interruptions d'une durée d'environ 3h posées à une période de moindre besoin commercial. Elles sont nécessaires pour réaliser des opérations d'entretien.

- **Des limitations temporaires de vitesse (LTV)** sont applicables à l'ensemble de circulations traversant la zone de travaux.

⁽¹⁾ La FNAUT note que dans les autres pays le cadencement est régulièrement assuré toute la journée sans avoir ce genre de contrainte...

Goudronnages des passages à niveau : une pratique illégale de SNCF Réseau.

© Gilles Laurent

L'exemple de la ligne Oyonnax - Saint-Claude

Le trafic ferroviaire sur la ligne entre Oyonnax et St Claude est interrompu depuis décembre 2017. Dès l'été 2018, SNCF Réseau s'empresse de démonter les barrières de plusieurs passages à niveau (PN), d'y enlever les rails et platelages et de goudronner ceux-ci. Il s'agit d'améliorer le confort des automobilistes comme l'a admis SNCF Réseau, mais surtout de rendre irréversible l'arrêt du trafic. Officiellement, ces goudronnages de PN sont cependant justifiés par des motifs de sécurité routière, et notamment pour les cyclistes. C'est bien la première fois que SNCF Réseau se préoccupe du sort des cyclistes. Manque de chance, ceux-ci ne sont pas demandeurs. Comme l'explique l'association Veloxy, traverser les rails ne présente aucun danger pour les vélos, par contre, goudronner les PN permet aux automobilistes de rouler plus vite, ce qui n'améliore évidemment pas la sécurité routière. On voit mal d'ailleurs comment un PN serait dangereux pour les automobilistes, sans la moindre circulation ferroviaire, alors que ceux-ci s'accommodaient très bien, quelques mois plus tôt, du passage des rails et platelages, et que les trains empruntaient encore ces PN.

Après avoir admis l'existence d'une infraction commise par SNCF Réseau, la Cour enjoint à la préfète de l'Ain de dresser procès-verbal d'infraction à l'encontre de SNCF Réseau et d'engager les poursuites contre cette société, qui a porté atteinte à l'intégrité du domaine public ferroviaire dont elle a la garde, et ce dans un délai de 2 mois.

Une jurisprudence nouvelle

C'est la première fois qu'une décision de justice constate officiellement l'illégalité des goudronnages de PN sur ligne non déclassée et non officiellement fermée. Cet arrêt de la Cour de Lyon constitue une jurisprudence nouvelle qui est susceptible de s'appliquer à tous les (nombreux) goudronnages illicites de PN par SNCF Réseau. Des poursuites similaires peuvent donc parfaitement être envisagées sur d'autres lignes, pour mettre fin à cette pratique illégale répandue. L'arrêt du trafic constitue un simple état de fait provisoire, et SNCF Réseau ne saurait légalement rendre cette suspension définitive avec de telles pratiques qui doivent définitivement cesser.

Xavier Braud

Fermetures de lignes : un véritable fléau

« Il existe d'autres solutions qu'une longue coupure : travaux par tronçons, emploi de trains usines permettant de gagner du temps pour les longs kilomètres (...), travail de nuit, ou en journée entre la pointe du matin et celle du soir, ou en week-end selon le type de trafic de la ligne, quitte à admettre des ralentissements localisés.

Une comparaison préalable publique des différentes modalités d'organisation du chantier est nécessaire, prenant en compte la gêne pour les usagers et les territoires, la baisse de trafic sur la ligne et les lignes adjacentes, les impacts environnementaux dus au report sur route, la perte de recette aussi bien pour SNCF-Réseau que pour les opérateurs et Autorités Organisatrices, la difficulté après travaux à reconquérir la clientèle... ».

**C. Julien, J. Ottaviani,
D. Romann**

Actions de la FNAUT

En janvier 2019, la FNAUT demandait au préfet de l'Ain de dresser procès-verbal d'infraction pour le bitumage de ces PN, sur cette ligne non officiellement fermée ni déclassée. Bien entendu, celui-ci refusa, ce qui amena la FNAUT à saisir le tribunal administratif de Lyon, qui rejeta notre requête par un jugement du 26 octobre 2021. Mais en appel, la FNAUT obtient gain de cause par un arrêt du 21 septembre 2023. La Cour administrative d'appel de Lyon considère que la ligne n'ayant pas fait l'objet d'une décision de fermeture et la Région n'ayant pas été consultée, SNCF Réseau devait, si elle le jugeait utile pour la sécurité routière, remettre en état les PN avec des platelages neufs.



Ligne Poitiers - La Rochelle © Frantz Rein



Gares routières : le désert français

Gare routière Lille Europe © Michel-Quidort

“ Il n’y a qu’une ou deux gares routières en France qui offrent des qualités d’accès et de services à la hauteur des enjeux ”

Sophie Auconie, Vice-présidente de l’Autorité de Régulation des Transports

Le hasard a voulu que la réflexion lancée par l’Autorité de Régulation des Transports (ART) sur les gares routières et la décision de la mairie de Paris de fermer celle de Paris-Bercy coïncident pour faire l’actualité, celle-ci faisant écho national à celle-là.

Ce coup de projecteur est venu souligner une lacune du système de transport routier de voyageurs : l’absence d’un réseau de points d’échange intégrant les autocars librement organisés et proposant des services destinés aux passagers, laissés aujourd’hui à eux-mêmes la plupart du temps.

76 gares routières en France

71 % des passagers des autocars librement organisés (SLO) arrivent ou partent de l’une des 76 gares routières répertoriées, c’est-à-dire, selon l’ART, « un aménagement équipé d’un bâtiment destiné aux voyageurs ». Sur les 327 « aménagements » suivis par l’ART, et dont font partie les 76 gares routières, 48 % sont adossés ou situés à proximité d’une gare ferroviaire contre 9 % à un échangeur ou un péage autoroutier et 4 % à un aéroport. Et 230 n’offrent aucune infrastructure, alors qu’en Allemagne ou au Royaume Uni, les gares routières proposent des offres de services comparables à celles des gares ferroviaires : commerces, billetterie, salles d’attente, et sont connectées aux transports publics locaux. Le trafic enregistré par certaines haltes routières françaises justifierait pourtant un environnement conforme aux attentes de base des passagers.

La plus importante est celle de Paris-Bercy, avec 3,7 à 4,5 millions de voyageurs annuels, dont 15 % pour Blablacar et 30 % selon FlixBus sont en correspondance avec un autre autocar, ce qui au passage milite en faveur d’un seul site, si Bercy devait disparaître en 2024 après les Jeux Olympiques, comme cela est pour l’instant prévu. La gare routière de Lyon-Perrache se classe deuxième avec 1,6 à 2 millions de passagers annuels ; viennent ensuite Grenoble (1,2 million), Toulouse, Lille-Europe, Marseille Saint-Charles,

Courbevoie-Jules Verne, Nantes-Haluchère, Bordeaux-Descas et Montpellier-Sabines. A part Paris-Bercy, les gares affichant le plus grand nombre de destinations sont Lyon-Perrache (222 dont 134 internationales) et Bordeaux (181 dont 119 internationales).

L’Autorité de la Concurrence (AdC) se saisit du dossier

« En pratique, il est peu probable que les dynamiques de marché conduisent spontanément à une amélioration importante de la situation des gares routières ». Dans son avis 23-A-18 du 29 novembre 2023, l’Autorité de la Concurrence, qui s’est appuyée sur les travaux de l’ART sur les autocars SLO, épouse les orientations de cette dernière en cours d’élaboration et recommande de définir à leur usage, en concertation avec l’ART, « des standards de qualité exigeants et harmonisés ». L’AdC constate en outre que « la situation des gares routières en France n’est pas satisfaisante et constitue un obstacle au développement des services d’autocars », surtout au regard de leur capacité et de leur saturation, tout comme de leur (absence de) qualité de service.

Quant à leur gouvernance, question de fond qui conditionne le reste (gestion, équipements, services, connexion à d’autres modes...), l’AdC relève que les régions et Ile de France Mobilités, chefs de file de l’intermodalité, sont les mieux placées pour définir ces « standards de qualité », qui pourraient ensuite être repris par

les autorités organisatrices de la mobilité dans les marchés publics de gestion des gares routières et des pôles d’échange multimodaux. Aujourd’hui, les gestionnaires peuvent être des exploitants comme la RATP (Ile de France, Rennes), Keolis (Caen, Nîmes, Roissy-pôle), Transdev (Lens, Le Mans, La Réunion) et SNCF-Gares & Connexions (50 sites), ou des collectivités territoriales de différents niveaux (voir encadré sur la gare routière de Marseille-Saint Charles). Pour améliorer la qualité de service, l’AdC cite la formation du personnel à l’accueil des usagers, l’assistance aux conducteurs et l’information sur l’intermodalité, ainsi que les prestations (à inclure dans les clauses contractuelles des marchés ou à l’initiative des exploitants) pour améliorer la propreté, le confort et la sécurité des voyageurs et du personnel des entreprises de transport.

L’intermodalité, article premier d’un futur cahier des charges

Invitée en 2021 par l’ART à présenter les souhaits des usagers sur la qualité de service dans les gares routières, la FNAUT, à partir des éléments collectés auprès de ses associations régionales, a dressé une première liste de ce qui pourrait figurer dans un futur cahier des charges (voir FNAUT Infos n° 296 de juillet-août 2022, « Gares routières : ce que souhaitent les voyageurs », page 5). En résumé, pour la FNAUT : la gare routière doit être adossée à la gare ferroviaire, et surtout ne pas

se situer en périphérie ; la multimodalité fait partie intégrante des équipements avec une information sur les horaires d'arrivée et de départ en temps réel ; la gare doit comporter les aménagements nécessaires à l'accueil et à l'attente des voyageurs comme à leur information et à l'acquisition de leurs billets. Le travail de l'ART s'est depuis intensifié et la FNAUT participe activement au dossier dans un groupe de travail qu'elle anime avec l'ART sur l'information et la distribution en gare.

Entre ces attentes et la réalité des arrêts desservis aux équipements squelettiques ou inexistantes, le chemin à parcourir sera long. La loi du 6 août 2016 qui a libéralisé les services d'autocar de longue distance ne s'est en effet accompagnée d'aucune mesure pour structurer les nouvelles lignes en un réseau desservant des gares routières équipées et connectées aux autres mobilités, réduisant ainsi cette libéralisation à un ensemble plus ou moins coordonné de relations desservant des points d'arrêt souvent erratiques ou confidentiels.

La tribune publiée sur le site le monde.fr le 11 novembre 2023 « Appel en faveur d'un plan national pour bâtir la mobilité décarbonée de demain » co-signée, avec d'autres parties prenantes, par la FNAUT et la Fédération européenne des voyageurs, insiste pour que le « choc d'offre » dans les transports se traduise aussi par la réalisation de gares routières sur l'ensemble du

territoire, véritables pôles multimodaux à haut niveau de service. Elle propose de :

- Créer un standard applicable aux gares routières sur tout le territoire, situées en centre-ville, accessibles 24 heures sur 24, avec un haut niveau d'intermodalité, de sécurité, d'hygiène et de services ;
- Mettre en place une gouvernance pérennisant l'emplacement de la gare, garantissant le respect du caractère essentiel de cette infrastructure et imposant la consultation de toutes les parties prenantes pour toute décision de modification ou de déplacement de la gare ;
- Déployer de nouvelles gares routières et améliorer les équipements existants, qui vise les villes dépourvues de gare routière, et celles des gares nécessitant, comme à Paris, une rénovation de leurs infrastructures et de leurs équipements.

Les mois qui viennent seront déterminants pour le futur des gares routières et de leurs utilisateurs : voyageurs, mais aussi personnel des services et conducteurs. La FNAUT tient toute sa place dans le dialogue entamé avec l'ART et les différentes parties prenantes et contribuera à ce que ces échanges aboutissent à des équipements qui correspondent au trafic des lignes routières et assurent le confort à leurs clients.

Michel Quidort

Les autocars librement organisés en 2022 (ART)

- 9 opérateurs, dont deux nationaux : FlixBus et BlaBlaCar
- 192 unités urbaines desservies et 1 291 liaisons commercialisées, dont 32% des trajets depuis ou vers les 5 agglomérations les plus fréquentées
- 0,8% d'autocars annulés et 79,6% d'autocars arrivant à l'heure ou avec moins de 15 minutes de retard
- 9,3 millions de voyageurs transportés (2,7 milliards de voyageurs-km) ; 287 km de parcours moyen par voyageur ; 71% de taux moyen d'occupation par autocar ; 35% du trafic sur les dix premières liaisons ; 90% de la fréquentation sur les 26% de liaisons en concurrence entre les deux opérateurs nationaux
- Recette moyenne par voyageur aux 100 km : 5,80 à 6,25 € ; 135 millions € de chiffre d'affaires pour les compagnies ; 2 185 emplois (ETP) au 4ème trimestre 2022
- Les 10 liaisons les plus cadencées : Lille-Paris, Grenoble-Lyon, Lyon-Saint-Exupéry-Grenoble, Marseille/Aix-en-Provence-Nice, Paris-Rouen, Paris-Reims, Lyon-Paris, Montpellier-Nîmes, Clermont-Ferrand-Lyon, Marseille-Montpellier
- Les aéroports desservis (10% du chiffre d'affaires) : Paris-Orly, Paris-CDG, Paris-Beauvais, Bâle-Mulhouse, Bourges, Châteauroux-Centre, Lyon-Saint-Exupéry, Agen-La Garenne, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence

Le bilan environnemental des autocars librement organisés

L'ADEME, dans son rapport d'étude « Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar » (décembre 2016), estime que le bilan environnemental par autocar, qui dépend du degré moyen d'occupation des véhicules, est positif à partir d'un taux moyen d'occupation de l'autocar de 38 %, taux moyen dépassé à partir du deuxième trimestre 2016. Par ailleurs, si 28 % des voyageurs interrogés n'avaient pas le permis de conduire, 51 % auraient utilisé la voiture ou la moto si le trajet n'avait pas pu être fait en autocar.

Pour l'ART, le développement de l'autocar libéralisé, en permettant à de nombreux voyageurs d'éviter de se déplacer en voiture, a permis d'économiser ainsi 15 000 tonnes de CO2. Par ailleurs, les tarifs modestes pratiqués ont permis aux voyageurs d'économiser 109 millions € par rapport à ce qu'ils auraient dépensé en utilisant d'autres moyens de transport plus onéreux que l'autocar.

La gare routière de Marseille-Saint Charles

La gare routière de Marseille-Saint Charles a été créée par la région PACA, le département des Bouches-du-Rhône et la communauté urbaine Marseille-Provence, regroupés au sein d'un syndicat mixte destiné à fournir une plateforme d'accueil et de correspondance, dont la gestion a été confiée au réseau de la RTM. Ouverte 7 jours sur 7, elle dispose de 27 quais, dont 3 attribués aux autocars SLO. Un guichet unique tenu par le gestionnaire (deux kiosques) vend les billets de toutes les compagnies desservant la gare.

Cette intégration est souhaitée par le gestionnaire, rémunéré au toucher de quai, qui propose informations et services à l'ensemble des clients des autocars et maîtrise ainsi l'ensemble des activités du pôle. La gare routière de Marseille-Saint Charles accueille de 700 000 à un million de voyageurs SLO annuels.

Mobilités : des Contrats de Plan Etat-Régions sans ambition ?

Les petites lignes insuffisamment financées et oubliées par l'Etat © Gilles Laurent

Les deux années passées ont fait l'objet d'annonces volontaristes de la part de l'Etat, en rupture avec les sous investissements depuis des décennies dans le ferroviaire et les transports publics : choix du scénario médian dit « de transition écologique » du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), annonces de « 100 milliards pour le ferroviaire » d'ici 2040, impulsion au plus haut niveau de l'Etat en faveur des Systèmes Express Régionaux Métropolitains (SERM), etc.

Première application concrète : des volets Mobilités des CPER 2023-2027... décevants !

Fin juin 2023 l'Etat a transmis aux Régions son cadrage financier : une participation « Etat 2023-2027 » de 8 600 M€ (augmentée d'environ 15 % ensuite au fil des négociations régionales), dont 1 500 M€ pour la route, 2 600 M€ pour la multimodalité et 3 400 M€ pour le ferroviaire (dont 500 pour le fret ferroviaire et 800 pour les SERM).

Régions de France a immédiatement réagi en considérant que cet engagement de l'Etat était très insuffisant. D'une façon générale ces CPER ont été élaborés dans l'opacité, comme regretté par le CESER ⁽¹⁾ Nouvelle Aquitaine : « *Un temps plus long, permis par le décalage de deux ans du volet " Mobilité ", aurait permis une plus large association des acteurs et de la société civile* ».

Le premier constat est que, contrairement aux éléments de langage annonçant « un doublement de l'engagement financier annuel par rapport au CPER précédent », l'ambition en 2023 n'est guère supérieure à celle annoncée en 2015 (et réduite ensuite) : le tour de passe-passe résulte de la durée plus courte du nouveau CPER. Dans les Hauts-de-France on constate même un recul des financements Etat + Région de 4 % (inflation 18% déduite)...

Rénovation et modernisation des lignes régionales : le compte n'y est pas !

Les points positifs indéniables sont la « sanctuarisation » d'investissements pour les futurs SERM et pour le fret ferroviaire.

Mais, les investissements ferroviaires n'étant pas significativement augmentés, ces deux points positifs sont prélevés « sur le besoin de financement de travaux de rénovation et de modernisation de lignes ferroviaires du maillage régional, qui nécessiterait des engagements fermes pour des réalisations à court terme » (CESER Bretagne). « *Aucun crédit [n'est prévu] pour la rénovation de la ligne Abbeville Le Tréport, qui a pourtant fait l'objet de maintes promesses* » (CESER HdF). Certaines rénovations de lignes n'ont aucun financement de l'Etat ! (La Roche sur Yon – Thouars, 93 M€)

SERM et fret ferroviaire : effort insuffisant

Encore faut il bien considérer que les 800 M€ de l'Etat pour les SERM, même augmentés des contributions des régions et des autres collectivités, ne sont qu'un modeste début par rapport aux 15 à 20 milliards qui seront nécessaires au total. Pourtant, de nombreux investissements auraient pu être faits dès les prochaines années sur les projets les plus avancés.

Quant aux investissements pour le fret ferroviaire, ils concernent essentiellement des travaux annexes déjà reportés depuis trop longtemps (voies de service, lignes capillaires, embranchements d'entreprises,...). Mais il manque des investissements ferroviaires de capacité (nœuds ferroviaires, évitements,...), nécessaires

à un vrai report modal : « *Une conséquence indéniable de ce manque de moyens financiers se fait sentir par l'absence de modernisation : signalisation automatique, électrification, création de voies de croisement* » (FNAUT BFC).

Des projets routiers financés

En revanche des projets routiers « structurants » (RN2, RN 165,...) continuent d'être financés, sans compter « des financements supplémentaires (...) [qui] s'inscriront en dehors du CPER », « ce qui, compte tenu des enjeux de transition notamment, apparaît comme une réelle contradiction » (CESER Bretagne).

Les financements des plans vélo régionaux sont, eux, largement délégués aux autres collectivités territoriales. Ainsi la Région HdF y participe moins en 2023 qu'en 2015, pour un territoire doublé !

En conclusion, si l'on excepte les quelques crédits fléchés vers les SERM et un rattrapage de retard en matière de fret ferroviaire, ce CPER Mobilités 2023-2027 est dans la continuité des précédents. On n'y trouve pas le « choc d'offre » qui serait nécessaire pour répondre aux défis environnementaux par un report modal ambitieux : « La modestie des financements ainsi mobilisés souligne les limites de l'action de l'État » (CESER HdF)

Gilles Laurent

(1) Dans chaque Région le Conseil Economique Social et Environnemental Régional est appelé à formuler un avis sur les politiques régionales et notamment le contenu des CPER...

Accidents de la route :



© Adobe Stock

les bons et les moins bons élèves européens

La Commission européenne suit l'évolution du nombre des accidents mortels survenus dans l'Union avec attention compte tenu de l'objectif ambitieux d'arriver à aucun décès sur les routes en 2050.

Avec 20 640 morts en 2022 de l'UE (+4 % par rapport à 2021), la tendance longue reste toutefois à la baisse avec -9 % par comparaison avec l'avant-COVID, mais pas assez pour arriver à diminuer de moitié le nombre de morts d'ici 2030.

La moyenne dans l'Union européenne et de ses voisins immédiats est de 46 décès par million d'habitants.

Parmi les pays les plus vertueux figurent la Suède (22), la Norvège (23), le Danemark (26), la Suisse (28), l'Irlande (31) et l'Allemagne (33) ; les moins bons chiffres concernent la Roumanie (86), la Bulgarie (78), la Croatie (71) et le Portugal (60). Avec 3 267 morts en 2022 (+11 % par rapport à 2021), la France se situe au-dessus de la

moyenne européenne avec 50 décès par million d'habitants, tout comme la République tchèque (50), la Pologne (50) et l'Italie (54). La Belgique, bon élève européen, est tout juste dans la moyenne (46).

Sources : CARE (base de données accidents UE) et DG Move

Michel Quidort

SERM ... Trois informations à retenir.

Tout d'abord, la proposition de loi relative aux SERM poursuit son parcours législatif. Transmise après adoption par l'Assemblée Nationale au Sénat, ce dernier l'a modifiée ce qui a entraîné la réunion d'une Commission Mixte Paritaire (CMP) qui a élaboré un texte déposé le 9 novembre 2023. La prochaine étape est prévue à la mi-décembre lorsque l'Assemblée Nationale se prononcera sur le texte de la CMP.

Le contenu de ce texte suscite plusieurs interrogations à la FNAUT. En particulier la manière dont sont abordés les aspects gouvernance et financement est loin d'être rassurante.

Son point le plus négatif réside toutefois en l'absence des associations d'usagers dans les instances de pilotage du projet. La FNAUT est pourtant intervenue plu-

sieurs fois auprès de parlementaires et encore dernièrement lors du colloque sur le thème des SERM organisé par le Sénat le 16 octobre, pour rappeler cette exigence. Il ne s'agit pourtant que d'aligner la situation des SERM sur celle d'Ile-de-France Mobilités qui comprend un représentant des usagers au sein de son Conseil d'administration.

Une analyse plus complète de cette proposition de loi sera effectuée par la FNAUT après son vote définitif.

Ensuite, l'automne a vu le déroulement de deux enquêtes publiques concernant directement le SERM de Bordeaux et indirectement celui de Toulouse.

En premier lieu, une enquête publique préalable aux déclarations de projet de travaux nécessaires au lancement de la ligne

Arcachon-Libourne du SERM de Bordeaux s'est déroulée du 20 septembre au 20 octobre 2023. Son but est d'informer les habitants des communes concernées des travaux envisagés (nouvelle gare, réalisation de terminus, etc...) et des dispositions prévues pour minimiser leurs impacts négatifs. Le dossier soumis à enquête comprend une étude d'impact du projet sur l'environnement et son étude socio-économique.

Une seconde enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale concernant les aménagements ferroviaires du nord de Toulouse liés à l'arrivée de la nouvelle ligne TGV venant de Bordeaux s'est déroulée du 6 novembre au 5 décembre 2023. Cette augmentation de capacité du réseau bénéficiera également au projet de SERM Toulousain.

Alain Roux



Rive droite du Rhône : les usagers se mobilisent

Succès des « Pressailles du train » à Saint-Pierre-de-Bœuf : 400 personnes ont réclamé le retour des trains-voyeurs.

Il y avait de l'ambiance à St-Pierre-de-Bœuf (Loire) samedi 18 novembre 2023 pour répondre à l'appel de l'Association des usagers des TER de la vallée du Rhône (AuterVR, membre de la FNAUT).



Les habitants étaient venus nombreux pour réclamer le retour du train, soutenus par de nombreux élus : maires et conseillers municipaux, président ou vice-président d'agglomération (Pilat Rhodanien, Annonay-Rhône Agglomération, Métropole de Lyon), élus du département du Rhône, conseillers de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. D'autres associations d'usagers telles que le Collectif des usagers des transports publics du-Sud-Ardèche (CUTPSA) et Sauvegarde-Rhône-Gier participaient à la manifestation sans oublier la FNAUT nationale et les organisations syndicales CFDT, CGT, CGC...

Toutes et tous ont réaffirmé la « demande pressante de voir arriver les trains de voyageurs dès 2026 », soulignant que « l'attente est grande parmi les populations de la rive droite du Rhône » privées de train depuis 50 ans entre Lyon, Givors, Condrieu et Peyraud. Les habitants souhaitent délaissier leur voiture pour améliorer leurs déplacements dans un impératif de sécurité personnelle et de préservation de la planète.

Cette demande correspond aux déclarations de la préfète de région, en cohérence avec les engagements en faveur du train de Clément Beaune, ministre des transports.

Ce rassemblement a marqué le début d'une mobilisation appelée à se poursuivre dans le Sud-Ardèche, puis à Lyon, afin que le Contrat de plan Etat-Région prenne en compte la réouverture aux voyageurs de la ligne desservant la rive droite du Rhône.

Rassemblement à Valence

Une nouvelle mobilisation des habitants de la Vallée du Rhône s'est **déroulée lundi 4 décembre 2023 devant le siège du département de la Drôme à Valence**. Le rassemblement était organisé par les associations Cutpsa et AuterVR. Il précédait le comité de mobilité qui a réuni la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la SNCF et les associations d'usagers. L'association des usagers du TER vallée du Rhône et le Collectif des Usagers de transports publics du sud-Ardèche manifestaient encore une fois pour réclamer une mesure de justice et de salubrité climatique et économique : le retour des trains voyageurs sur la rive droite du Rhône. Ils demandent à l'État et à la Région de mener une politique de transport ambitieuse et nécessaire pour répondre aux besoins de la population et à l'urgence climatique.

AuterVR et CUTPSA /FNAUT

Hausse des tarifs :

Lettre de L'ADTT (Association pour le développement des transports collectifs en Touraine) au Président de la région Centre-Val de Loire.

« Le 18 octobre, France Bleue Touraine a annoncé que la Région comptait augmenter les tarifs des trains et des bus REMI dès 2024 et cela de manière très importante, 10 %.

Il s'agit d'une mauvaise nouvelle, le taux d'augmentation étant bien trop élevé avec le risque de dissuader les utilisateurs habituels des transports en commun (...)

Il importe que, si cette augmentation tarifaire est mise en place, le Conseil régional en profite pour rectifier :

- les suppressions de trains pour des motifs incompréhensibles (...);
- les erreurs de tarification préjudiciables pour le train : celle appliquée sur la liaison Loches Tours où le train est à 9 € et le bus à 3 (rapport de 1 à 3). Alors que cette ligne était menacée de fermeture, la Région a investi 35 M€ pour la 1^{ère} phase de travaux, mais avec cette tarification incompréhensible privilégiant le bus, on se demande si sa fermeture ne serait pas de nouveau un objectif (...).

Si la Région souhaite faire des économies, ce qui est compréhensible, nous vous suggérons de supprimer tous les services de bus qui sont dans les mêmes créneaux horaires que les trains (...).

Bernard Verdier, ADTT

Stationnements sécurisés des vélos dans les gares : peut mieux faire

© Philippe Bincteux

Jusqu'aux années 1970 il était souvent possible de stationner son vélo de manière sécurisée en gare moyennant le paiement d'un abonnement.

Malheureusement dans les années 1980 la quasi totalité de ces espaces a disparu en raison du désintérêt total des exploitants pour la solution vélo... malgré son efficacité en complément du train.

Fort heureusement, après cette traversée du désert, le décret du 8 juin 2021, pris en application de la Loi d'Orientation des Mobilités (2019), a fixé un nombre de places sécurisées à déployer d'ici le 1^{er} janvier 2024 dans les 1 133 gares du territoire dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an.

Le décret précise que « un stationnement vélo est considéré comme « sécurisé » dès lors qu'il offre des dispositifs fixes permettant d'attacher chaque vélo par le cadre et au moins une roue, et qu'il bénéficie soit d'une surveillance (humaine ou vidéo-surveillance), soit d'un système de fermeture sécurisée. Ils doivent être aussi implantés à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageur et situés dans un lieu couvert et éclairé. » Le respect de ce niveau de sécurisation est important car il arrive trop souvent, dans une situation dégradée lors de travaux par exemple, que des vols aient lieu et ce, sans que le gestionnaire du lieu se sente le moins du monde concerné... On pourrait ajouter aussi que le stationnement doit être visible et attractif.

« Où en sommes nous deux ans plus tard ? »

Il s'avère que deux gares sur trois n'atteignent pas leurs objectifs, d'après les données de juillet 2023. Ces données sont regroupées par Vélo & Territoires dans un tableau régulièrement mis à jour tous les 6 mois <https://www.velo-territoires.org/observatoires/donnees-velo/stationnement-velo-en-gare/> à partir des recensements de Gares & Connexions et Ile-de-France Mobilités et avec le soutien de l'ADEME. La situation est particulièrement mauvaise en Ile-de-France où seulement 5 % des gares concernées étaient équipées à cette date !

Parmi les causes de ce retard, on trouve les délais de contractualisation entre les maîtres d'ouvrages (exploitant et collectivité locale) et l'Etat, qui co-finance. De plus la complexité de la gouvernance et des réglementations qui s'appliquent aux gares françaises ne facilite pas l'identification des implantations et le déploiement rapide de ces stationnements. Cependant la mise en œuvre rapide de certains projets montre que la volonté politique et la bonne coordination entre les acteurs permet de dépasser ces freins. L'implication des Régions, en tant que cheffes de file de l'intermodalité, est notamment un facteur de succès pour créer une dynamique à l'échelle du territoire.

Les régions les plus avancées (plus de 60 % de gares concernées atteignant l'objectif LOM) sont celles qui étaient déjà engagées, avant la loi, dans le déploiement de ces stationnements, comme le Grand Est, les Pays de la Loire, la Bretagne et l'Auvergne-Rhône-Alpes. La région PACA se mobilise pour rattraper son retard et s'est donnée pour objectif d'équiper 100 % de ses gares à l'horizon 2028. Les Hauts-de-France et la Normandie figurent en bas du classement à moins de 30 %.

Les blocages les plus importants ont lieu dans les grandes gares situées en zone dense, en particulier en Ile-de-France (qui doit déployer à elle seule 58 % de ces stationnements), mais aussi par exemple à Marseille, Metz ou Lille.

Cependant la loi ne cible ainsi que 37 % des gares et fixe un seuil de 75 891 (!) places sécurisées disponibles ; il faudrait aller encore plus loin pour massifier cette solution en équipant 100 % des gares et pôles d'échanges : pour répondre aux besoins, la Fédération des Usagers de la Bicyclette ap-

pelle à la création de 200 000 places supplémentaires d'ici la fin du quinquennat.

La qualité et la diversité des stationnements, l'apaisement de la circulation et la desserte des gares par des pistes cyclables sécurisées à réaliser par les collectivités locales sont aussi des points essentiels pour rendre attractifs les déplacements qui combinent le vélo et les transports collectifs.

Gilles Laurent

Vers un plan marche national

A l'initiative du collectif « Place aux piétons » ont eu lieu à Reims les Rencontres Nationales de la marche en ville, les 9 et 10 novembre 2023.

Ces rencontres ont permis d'échanger sur la thématique de la mobilité urbaine avec pour objectif d'interpeller les pouvoirs publics et les élus sur l'absence de la marche dans le débat public et de les inciter à développer la marche afin d'offrir au piéton sa juste place.

En conclusion de ces journées le collectif a émis quatre propositions d'envergure visant à renforcer les mesures concernant la marche dans le Plan national Marche et Vélo 2023-2027.

1. Améliorer la gouvernance et la capacité des acteurs à définir et conduire des politiques marche ambitieuses et adaptées ;
2. Un espace public accessible et sûr pour les piétons (volet réglementaire) ;
3. Aménager les espaces piétons (volet infrastructures) ;
4. Inciter, motiver : faire que nos contemporains choisissent la marche.

Hommage à Simone Bigorgne, membre fondatrice de la FNAUT décédée le 7 décembre 2023

“ Simone, deux ans après Jean Macheras, tu viens de nous quitter. Tu laisses un grand vide au 32 de la rue Raymond Losserand car pour tes amis, tes voisins, les habitants du quartier, tu étais « quelqu'un » comme on dit, tu étais cette personnalité franche, vive, joyeuse qui incarnait le 32, faisait vivre sa cour et au-delà, épousait son quartier qu'elle avait contribué à façonner.

Pour nous à la FNAUT, tu es cette figure historique, en qui, nous tous, reconnaissons et admirons cette militante infatigable et généreuse de la cause des transports publics.

Créatrice et bâtisseuse, tu le fus comme membre fondatrice de la FNAUT, aux côtés de Jean Macheras bien sûr, ton compagnon de tous les combats, de Jean Sivardière, de Maurice-Henri Plantier et de quelques autres. Le projet était de fédérer des associations dispersées à Lyon, à Tours, à Nantes, à Grenoble et ailleurs, mais unies par leur volonté de limiter le « tout voiture », de porter une autre vision de la ville et du quartier en donnant une place aux tramways, aux bus, aux vélos, aux zones piétonnes et aux zones vertes.

Cette vision, ce projet, tu l'as porté dans le combat contre la pénétrante Vercingétorix, évitant la destruction du quartier et favorisant la création de la première coulée verte.

Forte de cette expérience, avec les mousquetaires du transport public, tu structures le mouvement associatif lors de la convention des associations en 1975, puis à Paris en 1978, quand vous créez le bureau de liaison qui verra naître la FNAUT.

Tu participeras aussi à l'émergence de nombreuses autres associations dont Rue de l'Avenir, Mieux se Déplacer à Bicyclette, CyclotransEurope etc.

À la FNAUT, tu occupes toutes les fonctions, Secrétaire Générale, membre du Bureau National, mais toujours avec une implication totale, et un souci d'organiser, de structurer, de rassembler, de diffuser. Naîtra ensuite l'AUT sur l'Ile-de-France et sur Paris que tu présideras longtemps.



© Philippe Hoang-Van

Dans ces fonctions, tu es une militante exigeante, engagée et passionnée. Tu n'as cessé de questionner les élus parisiens ou régionaux. Jean Castex en porte témoignage en saluant ta mémoire dans le courrier qu'il t'adresse et souligne ta participation active et ancienne au dispositif de concertation de la RATP avec les associations. Il fait référence à ta connaissance impressionnante des transports et ta compétence réputée qui te faisait poser des questions percutantes et pertinentes.

De fait, longtemps directrice de la FNAUT, tu as imposé cette ligne politique qui fit de la FNAUT le représentant des usagers mais aussi le défenseur des consommateurs (...)

Tes connaissances encyclopédiques du transport, de la ville, ton jugement très fin, lucide et sûr dans les litiges que tu as eus à traiter, ta persévérance à défendre les associations de consommateurs et ta droiture ont construit une FNAUT proche des adhérents et militants de base, exigeante sur ses principes d'indépendance : indépendance vis-à-vis des partis politiques, indépendance financière au risque d'avoir trop peu de moyens, mais une FNAUT forte de son bénévolat et de l'effort de tous.

Le 32 rue Raymond Losserand illustre bien ta générosité, tu mets ce lieu à disposition des nombreuses associations qui y ont leur siège, qui y tiennent leurs réunions, y stockent leurs matériels, y travaillent et se rencontrent. (...)

Ce rez-de-chaussée (...) qui a vu les gens rire, se chamailler, échanger, a acquis une âme sans laquelle aucun mouvement ne peut survivre.

Nous nous nourrissons de cette âme et de ces souvenirs, de cet engagement de toute la vie pour poursuivre ces combats. ”

Merci Simone pour ta générosité
et pour tout cela

Bruno Gazeau - Président de la FNAUT



Simone Bigorgne et Jean Macheras © Jean-Marie Beauvais

FNAUT infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart

Crédits photo : F. Rein, Picasa, G. Laurent, Adobe stock, M. Quidort, M. Debrincat, AuterVR, P. Bincteux, P. Hoang-Van, J-M. Beauvais.

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°305
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>