

Édito

Les prix des billets augmentent....

« Incontestablement ils augmentent, revus par les Régions pour les uns, par la SNCF pour les autres, qui, après 5% en 2023, les augmente de 2,6% - sont gelés cependant les tarifs des Intercités et des Ouigo à la demande de l'ancien ministre Clément BEAUNE.

Deux décisions, malheureusement, conduisent à ces augmentations que le Yield management (tarification en temps réel) permet d'absorber et de répercuter sur les clients : d'une part l'ART, en application du contrat de SNCF Réseau passé avec l'État, augmente le prix des péages de 8%, et d'autre part le gouvernement demande à la SNCF d'accroître le montant des dividendes versés à l'État (qui les réinvestit dans la régénération du réseau) pour atteindre 1 milliard en 2027. Cela se traduit par une hausse des tarifs, d'autant plus forte que l'insuffisance de l'offre conduit les prix à s'envoler.

Pendant ce temps, les incertitudes demeurent sur les négociations et le financement de l'avenant au contrat de performance, sur le volume d'investissement de l'État pour se rapprocher des standards européens, sur les 100 milliards promis, sur le subventionnement des SERM.

Heureusement le plan de financement des études du Lyon-Turin a été bouclé juste à temps, la FNAUT s'en félicite.

L'avenir reste à écrire sur le pass rail, le « titre unique », l'environnement du titre, aussi important que le titre lui-même, pour s'informer, acheter son billet, l'échanger, rendre l'ensemble de l'architecture ferroviaire transparente pour l'utilisateur.

Puisse le nouveau ministre agir et agir vite en faisant bouger les lignes financières. »

Bruno Gazeau



Les aides publiques à la mobilité

Poitiers © Frantz Rein

Pour la Fnaut, qui lutte depuis des décennies pour le développement des transports collectifs et des modes actifs, il est plus que jamais nécessaire vu l'urgence climatique de contribuer à la réflexion sur les enjeux de la mobilité et de renforcer la participation des usagers dans les instances de décision.

Le dossier présentant une synthèse des études sur les aides publiques à la mobilité et l'analyse de la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) en sont les témoins.

Sommaire

- **Dossier** - Synthèse de huit études sur les aides publiques à la mobilité 2 et 3
- **Actualités** - La loi relative aux SERM : l'analyse de la FNAUT.... 4 à 6
- **Actualités** - Contrats de Plan Etat Régions Mobilités 2023-20276
- **Actualités** - TET : forte demande sur les liaisons transversales, mais réponse timide 7
- **Forum** - Infrastructures routières : un bilan carbone sous estimé ? .. 7
- **Actualités** - L'avenir du fret ferroviaire en France 8 et 9
- **Actualités** - Chronique du Lyon - Turin.....9
- **Regards sur l'Europe** - Amsterdam passe aux 30 km/h..... 10
- **DBInfraGO** : vers une séparation stricte des activités « Infrastructures » et « Transports » de la DB ? 10
- **L'Espagne investit dans les gares routières** 10
- **Espagne** : la RENFE doit communiquer toutes ses offres ferroviaires aux plateformes de distribution 10
- **Nouvelles des régions** - Doublement de la ligne SNCF Aix-les-Bains/Annecy 11
- **Une tarification kafkaïenne en Normandie** 11
- **En bref...**12

Synthèse de huit études sur les aides publiques à la mobilité

© P. Bincteux

Contexte :

L'étude « Synthèse de huit études sur les aides publiques à la mobilité » a été réalisée en 2023 par Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, pour le compte de l'association Qualité Mobilité, dont fait partie la FNAUT.

Cinq de ces études ont été réalisées entre 2017 et 2023 pour Qualité Mobilité, une par la Direction Générale du Trésor en 2021 et les deux dernières spécifiquement pour cette étude.

Nous présentons d'abord, pour chaque étude, les dépenses publiques nettes hors externalités et ensuite une synthèse des résultats, en quatre volets : dépenses publiques nettes hors externalités, coût public net par voyage, coût public net par voyageur-km et coût des émissions de CO2.

Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicules entre particuliers

Cette étude a été réalisée en 2017 par ADETEC, à partir de données 2015.

Le montant total des dépenses et manques à gagner publics liés au covoiturage est de 203 millions d'euros.

De son côté, la location de véhicule entre particuliers génère 2 millions d'euros de recettes publiques.

Dépenses publiques en faveur des services librement organisés d'autocars

Cette étude a été réalisée en 2018 par ADETEC, à partir de données 2017.

Le montant total des dépenses et manques à gagner est de 26 millions d'euros. S'y ajoute une perte de recettes de 67 millions d'euros pour les TGV et InterCités, qui touche l'entreprise SNCF Mobilités.

Aides publiques au transport aérien

Deux études ont été réalisées en 2019 et 2021 par Jacques Pavaux, à partir de données 2007 à 2017, que nous avons réactualisées en 2017. Elles portent uniquement sur les aides aux aéroports et aux vols intérieurs. Certaines données manquent : les sommes indiquées sont donc des minima. Le montant total des dépenses et manques à gagner publics est supérieur à 715 millions d'euros.

Le soutien à l'électromobilité par la puissance publique

Cette étude a été réalisée en 2021 par le cabinet 6t, à partir de données 2020. Seules les aides aux véhicules particuliers électriques sont prises en compte. Certaines données manquent : les sommes indiquées sont donc des minima.

Le montant total des dépenses et manques à gagner publics est supérieur à 856 millions d'euros.

Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ?

Cette étude a été réalisée en 2021 par la Direction Générale du Trésor (Ministère de l'Economie), à partir de données 2015.

Elle quantifie le coût de 6 externalités (congestion, CO2, pollution...) et le compare aux 7 prélèvements spécifiques effectués sur les usagers de la route (TICPE⁽¹⁾, péages...).

Le coût des externalités est de 115,5 milliards d'€ et les recettes publiques spécifiques sont de 32,4 milliards d'euros, soit un solde négatif de 83 milliards d'euros.

Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques

Cette étude a été réalisée en 2022-2023 par ADETEC, à partir de données 2021.

En l'absence de certaines données, certaines valeurs ont été estimées sur la base d'hypo-

thèses basses ; les résultats doivent donc être considérés comme des ordres de grandeur d'une part, des minima d'autre part.

Le coût annuel net (dépenses et manques à gagner publics moins recettes publiques) est supérieur à 17,5 milliards d'euros.

Les aides aux carburants

Cette étude a été réalisée en 2023 par ADETEC, à partir de données 2022 et 2023.

Le montant total des aides aux carburants est de 8,95 milliards d'euros.

Impact de la surestimation du barème fiscal sur l'impôt sur le revenu

Cette étude a été réalisée en 2023 par ADETEC, à partir de données 2019.

Le manque à gagner pour l'impôt sur le revenu résultant de la surestimation du barème fiscal est d'1 milliard d'euros.

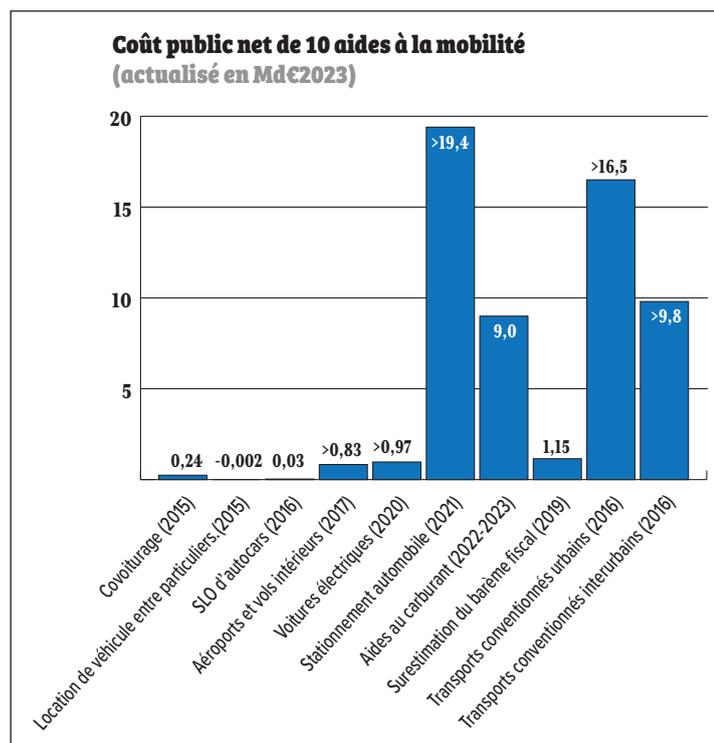
Synthèse (cf tableaux page 3)

Les chiffres précédents sont actualisés en milliards d'euros 2023. Nous y ajoutons ceux des transports conventionnés urbains et non urbains, qui figurent dans les Comptes des Transports de la Nation. Certaines valeurs étant estimées, les comparaisons doivent être faites avec précaution.

(1) *taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques*

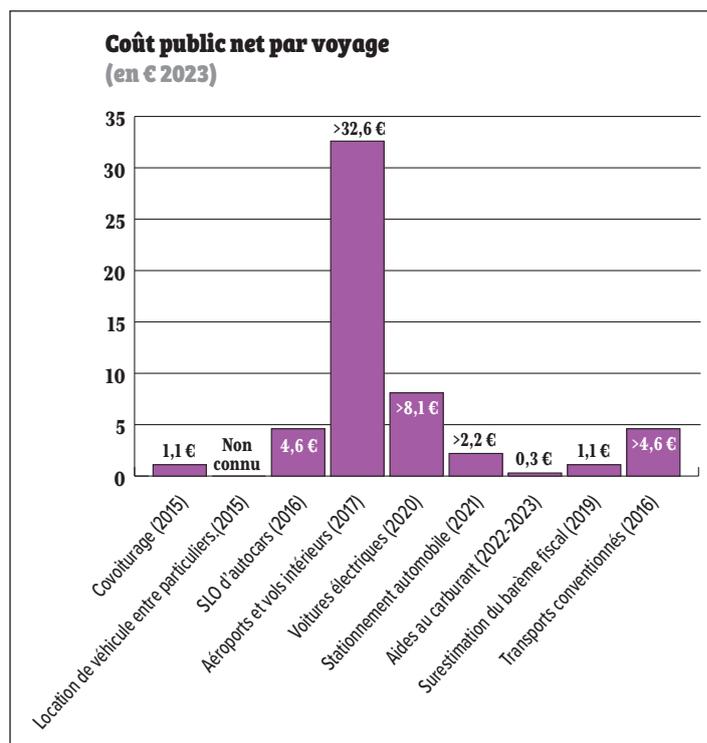
Dépenses publiques nettes hors externalités

Le stationnement automobile a le plus fort coût public net, devant les transports conventionnés urbains.



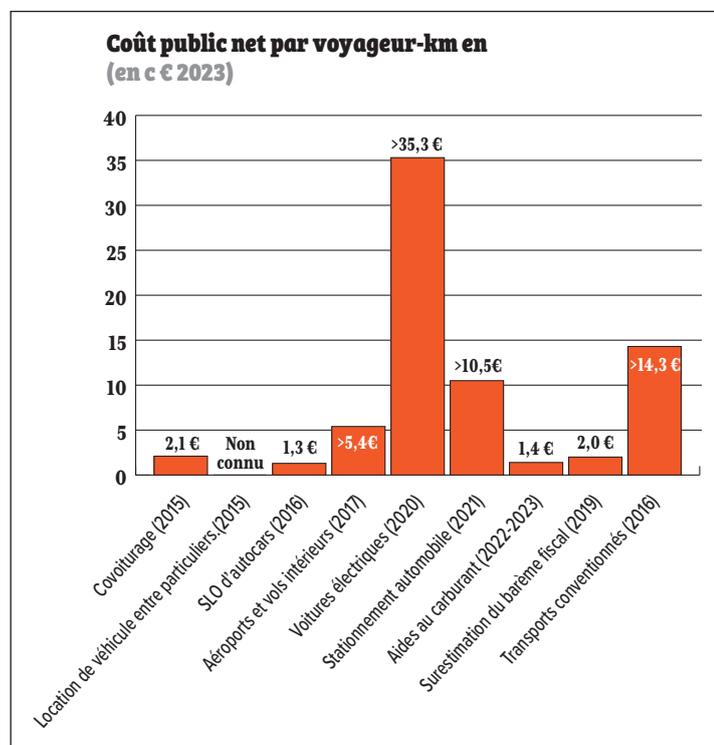
Coût public net par voyage

Le transport aérien a, de très loin, le plus fort coût public net par voyage.



Coût public net par voyageur-km

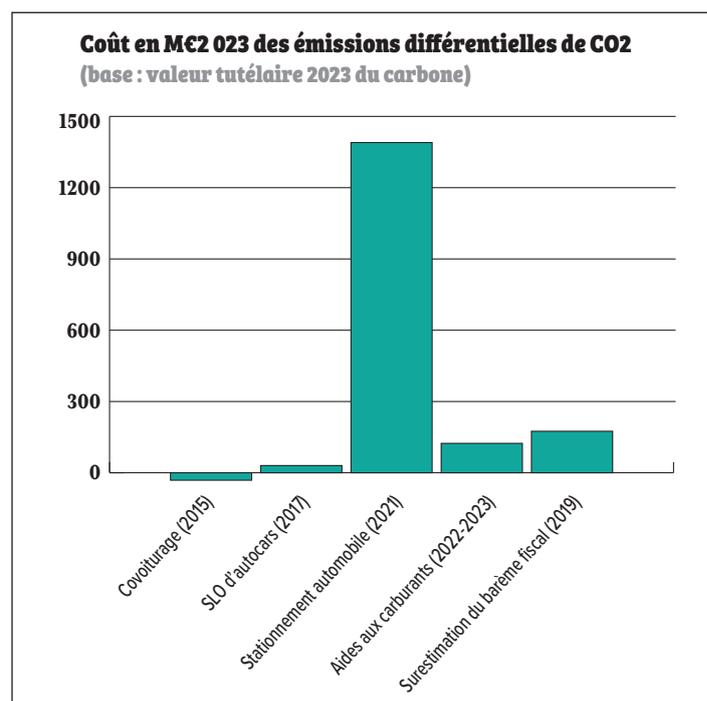
Les voitures électriques ont, de très loin, le plus fort coût public net par voyageur-km.



Coût des émissions de CO2

L'analyse porte sur les émissions différentielles, c'est-à-dire compare les situations avec et sans l'offre de transport étudiée, en tenant compte des reports modaux et des déplacements induits.

Ces émissions différentielles ont été calculées dans 5 des 8 études. Le stationnement automobile génère les plus fortes émissions et a donc le coût le plus élevé pour la collectivité. Le covoiturage génère une économie, du fait de reports modaux favorables.



Retrouvez l'étude complète sur le site de la FNAUT : <https://www.fnaut.fr/synthese-de-huit-etudes-sur-les-aides-publiques-a-la-mobilite-b-cordier/>

Bruno Cordier

La loi relative aux SERM : l'analyse de la FNAUT

La FNAUT a toujours milité pour le développement de services ferroviaires fréquents et de large amplitude horaire autour des grandes villes en utilisant les infrastructures existantes trop souvent sous-utilisées.

L'annonce faite en novembre 2022 par le Président de la République portant sur la réalisation de RER autour des grandes agglomérations de province ne pouvait donc que susciter de sa part intérêt et approbation.

Pour accélérer la mise en place des SERM, le Président de la Commission du Développement Durable de l'Assemblée nationale, Jean-Marc Zulesi a déposé une proposition de loi le 25 avril 2023. Après examen par les deux assemblées parlementaires et la réunion conclusive de la Commission Mixte Paritaire, la loi a été approuvée de manière définitive et promulguée le 27 décembre 2023.

Pendant la phase d'examen de cette proposition de loi, la FNAUT a été auditionnée à quatre reprises par les commissions chargées de préparer sa discussion en séance plénière et a participé à un colloque organisé par le Sénat sur la question des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), dénomination finalement retenue par la loi. Lors de ces entretiens, elle a défendu un certain nombre de propositions concrètes :

- L'adoption d'une approche pragmatique et progressive. Chaque euro dépensé doit apporter une amélioration immédiate pour l'usager en utilisant au maximum les capacités techniques existantes, sans attendre « le grand soir » souvent lointain du réseau complet.
- La mise en place d'une gouvernance efficace et réactive adaptée à la conduite d'un projet de long terme susceptible de rencontrer de multiples aléas techniques et financiers.
- L'élaboration d'un plan de financement solide engageant les différents partenaires et portant sur l'investissement et le fonctionnement du service.
- Et sans conteste la plus importante, la nécessaire implication des associations d'usa-

gers à la gouvernance du projet à l'instar du dispositif mis en place par la LOM pour la région Ile-de-France qui prévoit pour celles-ci, une place au conseil d'administration.

Certes le vote d'une loi trans-partisane pour développer des SERM autour des principales agglomérations constitue pour la FNAUT un point très positif et certaines de ses dispositions sont bienvenues. Toutefois la lecture de la loi promulguée soulève un certain nombre d'inquiétudes quant à la complexité et à la longueur de la démarche qu'elles impliquent pour la mise en œuvre des futurs SERM. Le mieux recherché par le législateur ne serait-il pas l'ennemi du bien ? La procédure d'élaboration réglementaire du projet n'est-elle pas contraire à la volonté affichée d'accélérer la réalisation des SERM ?

Pour mieux mieux faire le tri entre les atouts et les handicaps du texte de loi, il convient d'analyser les six thèmes principaux abordés par la loi.

1. La définition du service

L'article 1er définit dans le détail la consistance d'un « service express régional métropolitain » (qui sera désigné dans la suite du document par l'acronyme SERM). Ses éléments constitutifs sont nombreux et visent à l'exhaustivité : depuis l'armature ferroviaire jusqu'aux pistes cyclables desservant les gares du réseau en passant par les aires de covoiturage. Certaines préoccupations exprimées par la FNAUT et qui conditionnent la réussite du projet ont été prises en compte. Il s'agit par exemple de densi-

fier l'urbanisation à proximité des gares de manière à lutter contre l'étalement urbain et favoriser le report modal ou de la nécessaire intégration du service avec les autres réseaux de transport.

2. Le statut

Le statut de SERM est conféré par arrêté ministériel sur la base d'une proposition conjointe de la région et des AOM concernées. Il faut espérer que les critères d'obtention du statut ne reprendront pas l'ensemble des éléments figurant dans la définition du service. Vu le nombre de partenaires incontournables (État, région, départements, agglomérations et AOM locales, SNCF réseau, SNCF gares et connexions, Communautés de communes, communes) la mise en mouvement collective et l'élaboration de l'implication financière de chaque partie prenante risque de s'avérer longue et difficile et d'entraîner des coûts de transaction élevés.

La FNAUT ne peut que plaider pour un statut simple, attribué par une instance indépendante, permettant un démarrage progressif du service comme aujourd'hui à Bordeaux ou à Strasbourg dont les projets pragmatiques ne passeraient pas le filtre d'un statut reprenant tous les éléments de sa définition législative. Le décret d'application de la loi portant sur le statut sera décisif pour traiter de ce point.

La vérification de la recevabilité du projet devrait pour la FNAUT, être confiée à une instance indépendante et non, comme le prévoit la loi laissée à la diligence exclusive du Ministre chargé des transports. La loi reste muette sur le rôle joué par l'attribution

du statut. On peut néanmoins penser qu'elle conditionnera les financements de l'État.

Enfin le périmètre du service n'est pas défini explicitement et l'article 1^{er} peut laisser espérer la desserte d'espaces ruraux éloignés ce qui va rendre délicat l'exercice de choix pour les régions. Pour la FNAUT le périmètre à retenir est celui de l'aire d'attractivité urbaine au sens de l'INSEE.

3. La préparation du projet

Le point de départ est l'organisation d'une concertation entre l'État, la Région, les AOM, les Départements et le cas échéant les gestionnaires d'autoroutes et de voies express, débouchant sur une proposition de service. Cette dernière doit comporter un plan de financement des dépenses d'investissement, de fonctionnement et d'exploitation du service et leur répartition entre les différents partenaires financiers, ce qui constitue un point positif. Mais la FNAUT ne peut que s'inquiéter du caractère lourd, compliqué et générateur de délais de la construction de la proposition de service.

4. La gouvernance

Après l'obtention du statut, les partenaires locaux devront constituer un Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou une autre structure locale de coordination. Il s'agit de rassembler « les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et les organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ce projet de service et qui sont dans ce cadre maîtres d'ouvrage ». A ce GIP est attribué un double rôle de cohérence avec les documents locaux de planification et de coordination des interventions de ses membres.

Mettre en place une telle structure est déjà un objectif ambitieux et complexe qui demandera du temps pour être finalisé, mais la loi demande en plus qu'une convention soit conclue entre d'une part ce GIP et d'autre part, l'État, les AOM concernées ainsi que les autres financeurs du projet.

Le système de gouvernance proposé est lourd et son efficacité et sa réactivité sont loin d'être garanties. L'option ouverte par la loi de mettre en place une autre structure locale de coordination pourrait être l'occasion de réfléchir à d'autres solutions telles qu'une Société Publique Locale ou un Établissement Public Territorial.

5. Le financement

Compte tenu du nombre important de partenaires financiers à mobiliser, il est à craindre que les discussions préparatoires à l'élaboration de clés de répartition des financements, qui seront différentes pour chaque type d'investissement et de fonctionnement, soient longues et complexes et mettent en difficulté les ressources fiscales et financières de collectivités locales.

Anticipant cette situation, l'article 10 de la loi prévoit l'organisation d'une conférence nationale de financement avant le 30 juin 2024. Sa composition est très large et fait majeur, prévoit la participation des associations nationales d'usagers des transports. Cette disposition constitue un point évidemment positif pour la FNAUT.

6. Le rôle de la SGP

La loi consacre une place importante en nombre d'articles et d'alinéas à la transformation de la « Société du Grand Paris » en un « Établissement public Société des Grands Projets ». Son intervention dans les projets de SERM est envisagée d'une double manière.

Tout d'abord à un stade précoce d'avancement du projet en réponse à une demande formelle d'appui technique de la part des collectivités locales responsables du SERM. La loi ne précise pas les conditions de cette intervention : marché de gré à gré ou appel d'offres ?

Ensuite seulement pour les infrastructures nouvelles, la SGP peut exercer une prestation semblable à celle qu'elle conduit pour le Grand Paris : maîtrise d'ouvrage complète et remise des actifs réalisés à SNCF Réseau ou toute autre institution ad hoc (par exemple remise à l'AOM d'une liaison ferroviaire avec une gare du SERM).

La loi reste imprécise sur la possibilité pour la nouvelle SGP dans ce dernier cas, de se rembourser de tout ou partie des emprunts contractés par le moyen d'une taxe locale. Faudra-t-il une loi spécifique complémentaire ? Cette possibilité apparaît en filigrane dans la rédaction de la loi.

Ce point doit constituer un point de vigilance pour la FNAUT. Il en sera certainement question lors de la réunion de la conférence nationale de financement citée plus haut. La situation des finances de l'état et celle des régions auxquelles on demande de financer beaucoup de choses dans le domaine ferro-

viaire (nouvelles lignes TGV, participation à la modernisation du réseau ferré national, prise en charge intégrale des lignes transférées, déficit des TER, etc..) laisse augurer un débat difficile. La tentation sera grande de trouver un moyen de mobiliser des taxes locales.

Pour réfléchir à cette éventualité, plusieurs remarques s'imposent. Tout d'abord les ressources taxables en province sont bien inférieures à celles de la région parisienne, donc la ressource ne pourra être que marginale. Par exemple dans un large rayon autour de Toulouse et Bordeaux et le long de la vallée de la Garonne, les contribuables ont vu apparaître une surtaxe foncière qui n'est pas la bienvenue car de nombreux contributeurs ne tireront aucun bénéfice des futures LGV. Quid de l'acceptabilité d'un prélèvement foncier supplémentaire sur un périmètre déjà taxé ? Il faudra donc être attentif sur le zonage d'une éventuelle imposition dédiée au SERM. Enfin, il faudra s'assurer que les emprunts dont le remboursement sera assis sur la taxe ne seront pas la variable d'ajustement en cas de dépassement du budget prévu.

Mais pour la FNAUT, la lacune majeure de cette loi réside dans l'absence de présence des usagers dans les instances de pilotage des projets. Pourquoi ce qui est la règle prévue par la loi LOM pour le Conseil d'Administration d'Ile de France ne peut-il être transposé aux autres agglomérations ?

En conclusion

L'application de la loi SERM peut conduire à un allongement des délais de réalisation en raison des lourdeurs administratives et réglementaires qu'elle prévoit. Pour faciliter et accélérer réellement la réalisation des SERM et pour remédier aux insuffisances et aux points faibles de cette loi, la FNAUT défendra les positions suivantes dès la préparation espérée très prochaine, des décrets d'application :

- 1. Revendiquer la participation institutionnelle des associations d'usagers dès le démarrage des études des projets.
- 2. Demander que les critères d'attribution du statut soient simples et peu nombreux pour permettre le démarrage rapide et progressif des projets (approche pragmatique). La décision de conférer le statut devra être confiée à une instance indépendante et non au Ministre. Un statut complexe peut conduire à une élaboration

➤ **longue du projet de service induisant un retard de son démarrage concret.**

● 3. Mettre en place des formes de gouvernance alliant efficacité et réactivité adaptées à la réalisation de projets longs et susceptibles de connaître de nombreux aléas techniques et financiers.

● 4. Dans un premier temps limiter l'engagement de la SGP à une réponse à la demande des collectivités parties prenantes. Le temps des infrastructures nouvelles ne viendra pas avant dix ans.

● 5. Rester vigilant sur la création de sociétés de projet locales dotées de la

possibilité de prélever des taxes zonées : il faut éviter que l'augmentation des emprunts donc des taxes ne constitue la seule variable d'ajustement en cas d'aléa financier.

Alain Roux

Contrats de Plan Etat Régions Mobilités 2023-2027



Que retenir de la première salve ?

Les CPER signés par l'ex ministre Clément Beaune fin 2023, concernent seulement la moitié des régions : Bourgogne Franche Comté, Ile de France, Grand-Est, Centre Val de Loire, Pays de la Loire, Provence Alpes Côte d'Azur). Le ferroviaire y bénéficie de 4 fois plus de financements que la route, mais les montants restent insuffisants pour maintenir les lignes secondaires, moderniser le réseau et accélérer son électrification.

L'Ile de France, un cas particulier

L'Ile de France est exceptionnelle par la concentration des financements sur le ferroviaire et les transports en commun (79 % du total), contre 7 % pour la route, mais aussi par le montant par habitant (678 €), qui est plus du double de celui accordé en moyenne dans les 5 autres régions. Un haut niveau de transports publics est certes nécessaire dans une région de 12 millions d'habitants, mais le montant d'aide publique par rapport aux autres régions peut poser question.

Cinq Régions avec des choix d'investissements différents

Pour les autres régions, la moyenne des investissements est de 278 € par habitant. Les deux régions riveraines de la Loire sont peu dotées (moins de 200 € par habitant), alors que Grand Est dispose de 374 €. Les CPER qui gèrent des crédits nationaux ont évidemment aussi pour fonction de pallier les inégalités de revenu entre régions, mais les critères d'attribution gagneraient à être discutés.

L'investissement moyen pour le fer est de 157 € par habitant, avec une nette distinction entre d'un côté Grand Est et Centre Val de Loire, qui y affectent autour de 70 % du CPER, et les autres régions qui se limitent à 45 %. Grand Est est la seule région qui affecte près d'un tiers du financement total du CPER aux 3 SERM en projet, contre moins de 15 % dans les autres régions, ce qui permettra des études plus que des réalisations.

Les crédits pour la route sont de 19 % avec de grands écarts entre Centre Val de Loire (6 % des financements) et Bourgogne Franche Comté (32 %) ou PACA (24 %).

Les montants variables liés au maritime et au fluvial, peuvent expliquer une partie de ces différences dans les régions concernées, tout comme les crédits affectés aux transports en commun et à l'intermodalité, parfois difficiles à identifier. A ce stade, il n'a pas été trouvé trace d'investissement direct dans l'aérien.

Le vélo recueille 8 % des investissements, qui semblent plus centrés sur des itinéraires à vocation saisonnière et touristique que sur

le vélo du quotidien. Pour ce poste nouveau et mobilisateur des CPER, le rôle des partenaires gagnerait à être clarifié. Il est curieux de constater que l'État cofinance des itinéraires vélos locaux et à usage saisonnier alors qu'il ne parvient pas à maintenir des voies ferrées secondaires en état !

Le financement global de ces 5 CPER est réparti ainsi : un tiers par l'Etat, 30 % par les Régions, 37 % par des collectivités locales et des opérateurs.

Mise en œuvre retardée et avenir incertain

Les CPER Mobilités 2023-2027 ont déjà pris du retard et leur mise en œuvre démarrera au mieux en 2024. Et quel sera leur devenir alors que ne se dessine de la part du gouvernement aucune vision à moyen et long terme d'une mobilité durable ? La volonté d'orienter les investissements vers des transports économes en énergie et accessibles à tous ne risque-t-elle pas de faiblir ?

Dominique Romann

TET : forte demande sur les liaisons transversales, mais réponse timide

TET Nantes-Bordeaux en gare de la Roche-sur-Yon © D. Romann

La demande croissante de train se vérifie aussi avec les TET (Trains d'Équilibre du Territoire) effectuant des liaisons transversales, leur fréquentation augmente quand l'offre s'améliore.

Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon

De 2019 à 2022, le passage de 3 à 4 allers-retours journaliers entre Nantes et Bordeaux a permis un accroissement de fréquentation de 90 %, et de 63 % pour un passage de 2 à 3 AR sur Nantes-Lyon par Vierzon et Nevers. Et ce, malgré une ponctualité médiocre. La fréquentation est maintenant bridée par le nombre de rames disponibles (15 seulement).

Le résultat de l'appel d'offres pour sélectionner un opérateur sur ces 2 lignes TET au départ de Nantes est attendu cet automne pour une mise en service en décembre 2026. Il a été inclus dans cet appel d'offres la possibilité d'ajouter une ligne Nantes-Lille par Angers, le Mans et Rouen. L'Etat, en tant qu'autorité organisatrice suit en cela les recommandations de l'étude consécutive à la loi d'orientation des mobilités (LOM) portant sur le développement de nouvelles lignes de TET : « il semble que les trois relations Lille-Nantes, Metz-Grenoble et Toulouse-Lyon sont celles qui présentent les perspectives économiques les plus encourageantes lorsque le capital aura

été financé (matériel roulant et installations de maintenance) ». L'appétence actuelle pour le train conforte cette conclusion.

Metz-Nancy-Lyon

Après la suppression en 2018 du TGV Metz-Marseille via Nancy et Dijon, la liaison n'est possible actuellement sur cet itinéraire que par plusieurs correspondances en utilisant les 2 seuls AR/j TER Nancy-Dijon. Après de multiples demandes de la Région Grand Est, la relance d'une liaison TET, sous l'autorité de l'État est prévue entre la Lorraine et Lyon... en 2029 ! Fin 2024 et pour deux ans, 2 AR quotidiens seraient mis en place avec du matériel régional entre Metz, Nancy et Lyon. Ensuite, jusqu'à l'arrivée du matériel TET, la solution est encore incertaine, tout comme la répartition du déficit d'exploitation.

Une relance bien hésitante

Force est de constater que la relance des TET reste très limitée. Pour la liaison Toulouse-

Lyon, par exemple rien n'est encore prévu. Le besoin de trains concerne aussi de nombreuses liaisons ex TET que l'État s'est empressé de confier aux Régions. Mais pour elles, dont les moyens sont limités, les liaisons interrégionales ne sont pas prioritaires face aux liaisons régionales. L'évolution de l'offre a été bloquée ou même dégradée. Ainsi sur Caen-Le Mans-Tours où l'offre de bout en bout a été réduite à 2 AR. Les FNAUT régionales y demandent 4 AR journaliers de bout en bout.

La croissance actuelle de la demande rejoint les exigences de réduction rapide des émissions de gaz à effet de serre dans les transports : il est nécessaire d'amplifier le redéploiement d'un réseau de liaisons transversales, tant de jour que de nuit, où les seules relances ont concerné quelques liaisons radiales.

Dominique Romann

FORUM

Infrastructures routières : un bilan carbone sous estimé ?

Le bilan des émissions de CO² du transport routier est souvent vu à travers le prisme des carburants, et on nous vante l'électrification du parc automobile comme étant la panacée. Une autre cause d'émissions carbone, loin d'être négligeable, est la construction des infrastructures : ponts, viaducs, contournement, ronds-points, parkings... Qui dit voiture dit déluge de béton (ou de macadam).

Une étude publiée dans la revue suisse « La Revue Durable » n°69, conclut que chaque milliard de francs suisses (1FS = 1,05 €) investi dans les routes produit 0,2 million de tonnes de CO², ce qui représenterait 8 % des émissions du trafic routier au rythme où les autorités envisagent les travaux. L'impact sur les travaux immobiliers n'est pas négligeable non plus : en supprimant deux niveaux de parkings, le bilan carbone de la construction d'un immeuble de 4 étages s'améliorerait de 23 %.

Certes les infrastructures ferroviaires ont un bilan carbone de construction similaire, mais toute la différence est qu'il se compense au fil du temps par le report modal qu'il induit : les nouvelles LGV deviennent neutres en carbone au bout de 10 à 12 ans en remplaçant des trajets en voiture ou en avion par le train, beaucoup plus vertueux.

C'est tout le contraire pour les routes car chaque investissement routier aggrave le bilan carbone de sa construction par l'accroissement de la circulation automobile, de la vitesse et des distances parcourues... et le besoin de nouveaux aménagements annexes. Une étude britannique de 2020 faite par « Transport for Quality of Life » concluait d'ailleurs qu'il fallait d'urgence arrêter toute construction de nouvelles routes car cela annulait 80% des gains de l'électrification du parc automobile !

Gilles Laurent

L'avenir du fret ferroviaire en France : le déclin, encore...et toujours ?



Ligne Lyon-Turin © MD

Faut-il donc se résigner et désespérer ?

La 13^{ème} rencontre annuelle des Opérateurs du fret de proximité « Objectif OPF » qui s'est déroulée à Paris le 28 novembre 2023 a permis de constater que beaucoup de parties prenantes croient encore au fret ferroviaire.

Les analyses, études et plans de relance portés par l'opérateur historique ne manquent d'ailleurs pas. Il en est de même pour les discours sur le « report modal ». La FNAUT s'était d'ailleurs livrée à une réflexion sur ce sujet en essayant d'analyser ses différents aspects ⁽¹⁾.

Quels sont donc les motifs d'espérer ?

Tout d'abord une sensibilisation grandissante des entreprises à leur RSE (responsabilité sociale et environnementale) qui peut faciliter le choix du fer d'autant que cette RSE est de plus en plus présente dans les appels d'offres. Cependant, la connaissance du ferroviaire est peu développée chez les chargeurs potentiels.

Des innovations pourraient permettre d'accroître la productivité : embranchement particulier desservi, comme aux Etats-Unis, par des « coupons » au lieu de wagons isolés afin de permettre une gestion

plus dynamique du parc ou encore le projet MONITOR, consistant à poser des capteurs sur les wagons afin de permettre une surveillance continue des freins et essieux et d'automatiser les opérations avant départ.

Un nécessaire engagement de l'Etat

L'objectif de doubler le trafic du fret ferroviaire en 2030 est ambitieux. Il suppose évidemment un engagement fort de l'Etat. C'est le propos de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire ⁽²⁾. Pour l'atteindre, 72 mesures concrètes ont été définies assorties d'aides financières.

Le maintien et, si possible le développement, des lignes capillaires est une des plus emblématiques.

Des besoins de formation importants

Carole Grandjean, alors ministre de la formation professionnelle, est intervenue pour évoquer la politique de formation professionnelle dans ce secteur qui est d'autant plus demandeur que le rôle majeur joué par le passé par la SNCF s'est amoindri. 15 ans après l'ouverture à la concurrence, la formation repose sur la filière.



© Jean-Louis Meudic

En gare de Buzançais (Indre) : vue en direction de Châteauroux (juillet 2021). La ligne permet de « sortir les céréales » ... à la vitesse limite de 30 km/h.

Les conditions du succès sont-elles réunies ?

A ce jour, la part du fret est stable (11 %). Si le transport combiné permet de la stabiliser, on n'est pas encore « dans l'objectif ». Un investissement massif dans le réseau, la création de nouvelles plateformes multimodales et l'amélioration de la qualité de service restent des impératifs tout autant que le maintien des interventions financières de l'Etat.

Au plan de l'exploitation, Mathieu Chabanel, Président de SNCF Réseau, souligne un net progrès dans l'attribution de « sillons fermes ». On est ainsi passé de 70 à 85 %. Des facteurs d'incertitude pèsent cependant : l'évolution du coût de l'électricité, les grèves et, ponctuellement, l'interruption de la ligne de la Maurienne, « une véritable catastrophe pour le fret ». Il est nécessaire d'envoyer des signaux rapides aux chargeurs. Cela passe notamment par la gestion des circulations, en particulier

(1) FNAUT, *Le report modal : un objectif incontournable ? FNAUT Infos hors-série - octobre 2020*

(2) *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire cf ecologie.gouv.fr*

en cas de travaux de régénération et la disponibilité des postes d'aiguillage.

Clément Beaune, alors ministre des transports, a confirmé l'engagement de l'Etat et a glissé, en confiance, à l'issue de visites de quelques triages subsistants (Le Bourget, Miramas, Woippy), que les « installations sont scandaleusement vétustes ».

La lassitude des chargeurs

Les propos encourageants échangés au cours de la rencontre ne doivent pas occulter le ressenti parfois très négatif des chargeurs, vis-à-vis de SNCF Réseau. Ces derniers fustigent la piètre qualité du réseau mais aussi l'indigence de son fonctionnement, la rigidité, la complexité, l'inefficacité du DRR⁽³⁾ qui serait à l'origine de beaucoup de difficultés.

Ils évoquent aussi la faible productivité et les problèmes d'exploitation quotidiens (conditions climatiques, indisponibilité de personnel d'aiguillages, ralentissements, etc.).

Fret ferroviaire en Ile-de-France : un cas particulier

En Ile de France, la part de marché du fret ferroviaire est de l'ordre de 3 %. Les lignes sont saturées par le trafic voyageur et des interruptions pour travaux doivent être ménagées la nuit. L'objectif de doublement de la part du fret ferroviaire en 2030 risque donc de poser de sérieux problèmes. Ainsi la plateforme de Valenton utilisée par le transport combiné pourrait arriver très vite à saturation. Faute de capacités, l'idée (ancienne) de réanimer tout ou partie de la « très grande ceinture » pourrait resurgir mais nécessiterait des investissements importants.

On comprend, dans ces conditions, la prudence de « la stratégie régionale fret et logistique acte 2 » adoptée par le Conseil régional d'Ile-de-France en septembre 2022 :

Même si elle n'a pas été abordée au cours du forum, la menace pesant sur Fret SNCF, objet d'une enquête de l'Union européenne sur le soutien dont a bénéficié l'entreprise et la reprise de sa dette par le Groupe SNCF, reste bien réelle en dépit de l'assurance du soutien de l'Etat pour développer le fret ferroviaire. Le pire n'est jamais sûr mais on ne peut exclure un démantèlement de Fret SNCF qui constituerait un signal incompréhensible.

Jean-Loïc Meudic

(3) Le Document de Référence du Réseau ferré national (DRR) précise l'ensemble des modalités pratiques, techniques, administratives et tarifaires liées à l'usage du réseau.

(4) Stratégie régionale fret et logistique - Acte 2, Rapport pour le conseil régional septembre 2022, CR 2022-051, p 5

(5) Les chaînes d'approvisionnement au plus près des Franciliens : la logistique urbaine du dernier kilomètre (ceser-iledefrance.fr), 16 octobre 2023

« En matière de fret ferroviaire, [...] si l'Etat s'engage dans les investissements massifs nécessaires pour atteindre son objectif de doublement de la part modale d'ici 2030 [...], la Région pourra participer au financement de quelques projets d'intérêt stratégique pour l'Ile de France »⁽⁴⁾.

Dans un tel contexte, les projets sont pour le moins limités. Après l'échec cuisant de la gare de fret de La Chapelle International (qui n'a jamais accueilli un train), on peut citer le projet de la SEMMARIS qui gère le MIN de Rungis. Ce hub logistique majeur dispose, depuis son ouverture en 1969, d'installations ferroviaires surdimensionnées aujourd'hui. En effet, elles n'accueillent plus que le « train des primeurs » Perpignan-Rungis, relancé en 2021 (qui transporte néanmoins 8% du tonnage de fruits et légumes traité sur place). Le projet consiste à créer, à l'horizon 2026, un nouveau terminal de transport combiné qui accueillerait 6 liaisons quotidiennes, en provenance d'Avignon, Marseille, Dunkerque, Anvers-Rotterdam, etc. permettant d'éviter 60 000 camions sur les routes.

Dans un récent rapport, le CESER Ile-de-France⁽⁵⁾ relève que la massification des transports vers des entrepôts de plus en plus grands et de plus en plus éloignés (à Paris, la distance moyenne entre les entrepôts et la ville intra-muros est passée de 6 kilomètres à 16 kilomètres en 30 ans) pourrait redonner une chance au fret ferroviaire. Un décret obligeant les grands entrepôts à disposer d'un embranchement particulier pourrait être envisagé.

Le redéploiement du ferroviaire dans le périmètre régional de l'Île-de-France présente cependant peu de perspectives concrètes. Il faut pourtant rappeler que l'Île-de-France détient le record européen du trafic routier et qu'un million et demi de Franciliens sont exposés aux valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂).

Chronique du Lyon-Turin



Ligne Lyon - Turin © MD

Après l'annonce d'un engagement de 20 M€ supplémentaires par Laurent Wauquiez, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le dossier de demande de subventions à l'Union Européenne pour le cofinancement des études d'Avant Projet Détaillé (APD) de la section française du Lyon-Turin a pu être déposé à temps.

« C'est un nouveau cap majeur qui vient d'être franchi pour la réalisation complète de la liaison. Ce signal fort était attendu par l'Italie et l'Europe » déclare Jacques GOUNON, Président du Comité pour la Transalpine qui s'est fortement mobilisé pour éclairer les enjeux et risques liés à cette échéance.

D'un coût total de 220 M€, cette phase d'études APD porte à la fois sur la centaine de kilomètres de voies nouvelles depuis Lyon jusqu'à l'entrée du tunnel sous les Alpes en cours de creusement (170 M€), mais aussi sur la partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (50 M€).

Après une étude détaillée, la Commission européenne annoncera en juin prochain si le dossier français a été retenu pour bénéficier des subventions sollicitées.

Amsterdam passe aux 30 km/h

Depuis le 8 décembre 2023, et à l'image de ce qui se fait à Copenhague, la vitesse dans 80 % des rues d'Amsterdam est limitée à 30 km/h pour donner la priorité aux cyclistes et aux piétons.

De nombreuses rues du centre-ville sont interdites aux voitures et transformées en zones piétonnières. La municipalité justifie ce choix afin de réduire le nombre d'accidents de la circulation (4 800 corporels dont

15 mortels l'an passé). Seuls les grands axes ne sont pas touchés par cette mesure, la vitesse y étant limitée à 50 km/h. Tramways, bus et taxis en site propre ou réservé ne sont pas affectés par ces restrictions.

Espagne : la RENFE doit communiquer toutes ses offres ferroviaires aux plateformes de distribution

À la suite d'une enquête et d'une injonction de la DG Concurrence de la Commission européenne, assortie d'une menace de poursuites, l'opérateur ferroviaire a cédé et s'est engagé, depuis le 29 février, à rendre ses contenus actuels et futurs accessibles en ligne et en temps réel aux plate-

formes de ventes de billets. Cet engagement est assorti d'une tutelle d'une durée de 10 ans afin de surveiller la mise en place du dispositif et son exécution, ainsi que l'absence d'entrave à l'accès et à la vente. Jusque-là, la RENFE refusait de partager ses horaires et la distribution de ses titres de transport avec

les plateformes de distribution. Cette décision permettra aux voyageurs d'avoir accès, sur les sites des plateformes de vente, à l'ensemble de offres de la RENFE, sans sélection ou discrimination aucune en amont.

L'Espagne investit dans les gares routières

La province de La Corogne va investir 32 millions € dans le développement de ses gares routières, tandis que la province d'Estrémadure va consacrer 2 millions € pour en favoriser l'accessibilité. L'autocar longue distance, exploité en Espagne sous le régime

de concessions de l'Etat ou des provinces, compense l'insuffisance linéaire du chemin de fer et transporte 32 millions de voyageurs annuels. Contrairement aux marchés français, britannique ou allemand, le secteur du transport routier de voyageurs espagnol est

beaucoup plus dispersé : les cinq premiers acteurs (Alsa, Avanza, Flixbus ex-Eurolines, Linebus et Socibus) ne représentent que 15% du trafic, le reste se partageant entre de très nombreuses PME ou TPE privées.

DBInfraGO : vers une séparation stricte des activités « Infrastructures » et « Transports » de la DB ?

Depuis le 1^{er} janvier 2024, le paysage ferroviaire allemand compte un nouveau venu : DBInfraGO, qui résulte de la fusion, au sein de la holding DB, de la branche « Infrastructures » (DB Netz) et de la branche « Gares » (DB Station & Service).

Cette création correspond à la mise en place d'un des points prévus au programme de la coalition au pouvoir (SPD, Verts, Libéraux) et aux orientations de l'Office des cartels en faveur d'une autonomie de la branche « Infrastructures » de la DB par rapport à ses activités de transporteur. Mission de la nouvelle entité : garantir la transparence et le trai-

tement équitable des utilisateurs du réseau quant à l'accès et à la facturation des sillons et des gares. La composition paritaire du conseil de surveillance de DGInfraGO traduit ce souci : y siègent des représentants du ministère des Transports, des trois branches de la DB, de quatre entreprises ferroviaires concurrentes et de neuf représentants syndicaux.

Cette composition garantit l'orientation de la gestion de la nouvelle entreprise vers « le bien commun » : son activité sera cantonnée à l'Allemagne et ses bénéfices seront reversés à l'Etat, et non plus à la holding DB, et redirigés vers les infrastructures ferroviaires.

Concomitamment à cette annonce, le gouvernement et la DB dévoilaient un vaste programme d'investissements dans les infrastructures, qui ajoute aux projets en cours quelque 45 milliards €. Principaux chantiers : la réhabilitation de 40 corridors nationaux totalisant 9 000 km entre 2025 et 2030, et la poursuite de la numérisation du système ferroviaire avec l'installation de l'ETCS (Système européen de gestion du trafic), qui augmentera, à infrastructures égales, la capacité du réseau de 30 %.

Michel Quidort

Doublement de la ligne SNCF Aix-les-Bains/Annecy : une urgence



Le doublement partiel de la ligne ferroviaire Aix-les-Bains/Annecy est un projet dont il est question depuis de nombreuses années mais qui n'avance guère. À 6 ans des JO d'hiver 2030, l'association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) adhérente de la FNAUT, tire le signal d'alarme.

L'association demande que le projet de doublement partiel de la ligne Aix-les-Bains/Annecy (un peu plus de 8 km sur les 39 du total) soit enfin réalisé, ce qui améliorerait les déplacements non seulement en prévision des JO mais aussi pour les usagers du quotidien.

Youri Dervin, vice-président de l'association souligne : ce doublement permettrait « un cadencement à la demi-heure entre Annecy et Chambéry, un train par heure entre Annecy et Lyon, et permettrait de réduire le temps de parcours des TER entre Annecy et Aix de 10 à 12 minutes ».

Les JO d'hiver 2030 se dérouleront dans les deux régions, AURA et PACA et « cela va générer

des flux non seulement entre les deux régions, mais aussi avec la France entière. Il faut donc des transports attractifs, complémentaires à l'offre routière ».

Le projet, important dans le cadre des JO, est également essentiel pour la mobilité des habitants de la région : « On pense aux Savoyards qui vont au travail, qui bougent pour le loisir, aux touristes. Les premiers bénéficiaires seront les locaux ».

Un projet « au point mort »

« Les JO vont être facilement accueillis en région PACA, et nous, on attend que le temps passe. Cela a trainé par manque de volonté politique : la Région

qui ne pousse pas, le Département de Savoie qui se retire en partie, et l'État de manière générale ».

Si les financements de la phase projet sont validés, il faudra encore attendre la signature du contrat de plan Etat Région 2023-2027. Le projet pourra-t-il voir le jour d'ici 2029 ?

Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL)

<https://www.ardsl.org>

Une tarification kafkaïenne ou comment décourager les voyageurs ?

La Normandie a mis en place une tarification régionale "Tempo" en 2018, avec un système de zones. Ce système est valable pour tous les trains en intrarégional.

La Région a repris la gouvernance des ex-Intercités en 2020, en maintenant une tarification à base kilométrique. Cette tarification comporte une borne minimale et un prix maximal (Yield management). En octobre 2021, la région a opté pour la juxtaposition tarifaire pour tous les trajets avec correspondance : il en résulte que tous les trajets avec correspondance sont plus chers et plus longs.

En juillet 2022, il a été décidé, malgré l'opposition farouche de la FNAUT Normandie, de rendre la réservation obligatoire sur tous les trains longue

distance, ex-Intercités, K+ au départ ou à l'arrivée Paris : Paris-Le Havre, Paris-Caen, Paris-Deauville, Paris-Cherbourg, Paris-Granville et Paris-Dieppe direct.

La FNAUT Normandie a obtenu la création d'un billet flexible qui permet d'emprunter tous les trains de la journée. Il existe aussi un billet semi-flexible mais dont l'échange est coûteux : 50 % du coût du billet et billet au prix maximum alors que le semi-flexible avait pu être acheté au tarif inférieur !

Mais pour un trajet intrarégional ces trains dits K+ sont accessibles avec un billet régional Tempo, valable pour tous les trains de la journée et sans réservation obligatoire ! C'est ce qu'ignorent les usagers qui achètent leur billet sur SNCF

Connect. Les billets Tempo sont vendus uniquement sur les bornes DBR, ou sur Internet !

Pour tous les trajets vers les régions voisines, c'est la tarification kilométrique qui est appliquée. De même pour les billets émis pour les porteurs de carte famille nombreuse.

Les usagers sont face à un système d'une complexité extrême totalement illisible. La qualité des dessertes est certes un frein à l'augmentation de la fréquentation mais la jungle tarifaire décourage certainement nombre d'usagers potentiels. La FNAUT Normandie n'a de cesse de demander une simplification de ce système kafkaïen avec un retour à une tarification kilométrique.

FNAUT Normandie



Publicité mensongère

Une publicité ne peut pas qualifier le covoiturage d'« écologique ».

Saisi par la FNAUT à l'encontre de publicités figurant sur le site Internet de covoiturage « Citygo », le jury de déontologie publicitaire (JDP) a jugé le 9 juin 2023 que la plainte de la FNAUT était largement fondée, et vient de rejeter la demande de révision de l'avis, formulée par Citygo.

Le jury admet que le covoiturage est susceptible de se substituer aux transports en commun. Donc affirmer que celui-ci est dépourvu d'incidences négatives sur l'environnement est erroné et contraire aux règles de déontologie publicitaire. Il en va de même, et c'est essentiel, de l'affirmation générale selon laquelle le covoiturage serait « écologique » ou contribuerait au « respect de l'environnement ».

Le jury relève également que Citygo opère en milieu urbain et péri-urbain des grandes agglomérations, où le maillage du réseau ferroviaire est plus dense que dans les villes moyennes et que Citygo se positionne non seulement comme une alternative à l'automobile, mais également aux transports en commun. Il est donc erroné d'affirmer que le fait de recourir à Citygo permet, dans tous les cas, de réduire son empreinte carbone.

La FNAUT espère qu'à la suite de cet avis l'opérateur Citygo cessera d'utiliser l'argument écologique et de dénigrer les transports en commun, faute de quoi, ces publicités relèveraient alors de la pratique commerciale trompeuse réprimée par le code de la consommation et pourraient faire l'objet de suites judiciaires.

Xavier Braud

Eurostar : une publicité trompeuse

Eurostar a été réprimandé par le régulateur britannique de la publicité pour avoir promu des places bon marché en diffusant des publicités "trompeuses", alors que seule une infime partie des billets entre Londres, Paris et Bruxelles étaient vendus au prix promis de 39 livres.

« Profitez de chaque seconde de l'été : Offrez-vous une escapade en Europe... à partir de 39 livres sterling l'aller simple »

« Profitez au maximum des longues journées et des rayons de soleil avec une escapade estivale en août ou en septembre. Réservez dès maintenant pour faire une bonne affaire vers Paris, Bruxelles ou Lille »

Tels étaient les courriels reçus le 15 juillet par un usager qui, après n'avoir trouvé qu'un seul billet de Londres à Paris au prix annoncé, a dénoncé le caractère trompeur de l'annonce.

Selon le porte-parole d'Eurostar un total de 39 000 billets était disponible au prix annoncé sur l'ensemble des itinéraires, ce qui était un nombre significatif et donnait aux consommateurs une chance « raisonnable » d'obtenir

le tarif le plus bas. Cependant à partir du 12 juillet le nombre de billets disponibles au prix annoncé vers Paris en août et septembre avait déjà beaucoup diminué, ce qui était certes compréhensible vu l'attractivité de l'offre mais qui du même coup faisait du courriel reçu le 15 juillet une publicité mensongère.

D'après un article paru le 03/01/2024 dans The Independent

Grande Bretagne : la voix des clients écoutée

Le plan du gouvernement britannique fin 2023 de demander aux compagnies ferroviaires de fermer de nombreux guichets en gare s'est heurté à une protestation massive de la population, qui a stoppé net le projet.

Arrêtée en vérité au préalable entre les compagnies et le gouvernement, la préparation des fermetures s'est accompagnée de maladresses consécutives à une certaine impréparation, qui ont conduit à sa remise en cause.

Pourquoi cette volte-face des initiateurs aussi rapide que radicale ? Osons une explication : les utilisateurs britanniques du

train payent assez cher leurs billets pour pouvoir s'ériger en véritables clients, et ainsi capter l'attention et forcer le respect de la part des compagnies et du gouvernement, qui les écoutent.

Ils sont aidés en cela par l'Office of Rail and Road, le régulateur des transports, qui est leur relais au plan national. Rappelons qu'à part les grandes gares britanniques de type londonien confiées à Network Rail, gestionnaire d'infrastructures, la très grande majorité d'entre elles est gérée par les opérateurs des franchises ferroviaires les desservant.

Michel Quidort

FNAUT infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart

Crédits photo : F. Rein, P. Bineteux, D. Romann, M. Debrincat, J.L. Meudic, Adobe stock, ARDSLRL,

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 306
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>