

**LES COMITÉS PERMETTANT LA PARTICIPATION DES  
USAGERS DES TRANSPORTS PUBLICS :  
L'ANALYSE DE LA FNAUT**



Marc DEBRINCAT, Jean LENOIR et Anne-Sophie TRCERA.

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>1. LES COMITÉS DES PARTENAIRES.....</b>	<b>6</b>
<b>2. LES COMITÉS DE SUIVI DES DESSERTES FERROVIAIRES.....</b>	<b>15</b>
2.1 Comité de suivi des lignes de Trains d'Équilibre du Territoire .....	16
2.2 Comité de suivi des dessertes TER .....	18
<b>3. LES COMITÉS DE GESTION DES GRANDES GARES .....</b>	<b>23</b>
<b>4. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS.....</b>	<b>28</b>
<b>5. LES AUTRES COMITÉS LIÉS AU TRANSPORT FERROVIAIRE .....</b>	<b>33</b>
<b>6. PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS .....</b>	<b>37</b>
6.1 Création de nouveaux comités .....	37
6.2 Amélioration du fonctionnement des comités existants.....	39

### Contexte

Avant la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et la loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, il n'y avait pas de dispositions législatives relatives à la consultation formelle des usagers des transports collectifs. Il existait parfois des comités de ligne, réunissant les acteurs concernés par une ligne ferroviaire ou un groupe de lignes ferroviaires, mais aucune obligation légale ne contraignait à y intégrer des représentants de voyageurs.

Dans le cadre des débats parlementaires, la FNAUT avait élaboré une proposition d'amendement relative à la participation citoyenne dans la gouvernance des mobilités :

*Les services de transports nationaux, régionaux et urbains, de tous modes, organisés par des autorités organisatrices sur la base de l'article L. 1221-1 du code des transports, qu'ils fassent l'objet d'un contrat pour l'exécution du service ou d'une exécution directe, doivent permettre l'association des représentants des usagers désignés par les fédérations nationales d'associations de voyageurs, en mettant en place des comités de suivis dont la composition, le fonctionnement et les missions sont régis par décret.*

*Ces comités auraient notamment pour fonction d'être consultés sur :*

- *les modalités d'attribution, la définition des appels d'offres et l'évaluation du rapport d'exécution du délégataire,*
- *les clauses du cahier des charges,*
- *la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance,*
- *les tarifs,*
- *l'information des voyageurs,*
- *l'intermodalité,*
- *la qualité de service,*
- *le choix des matériels affectés à la réalisation des services.*

**L'article L. 1211-1 du code des transports est complété par un deuxième alinéa :** « *Il est institué auprès de chaque autorité organisatrice d'un des services relevant de l'alinéa précédent un comité de suivi des dessertes permettant l'association des représentants des usagers dont la composition, le fonctionnement et les missions sont régis par décret* ». *Ces comités sont notamment consultés sur les modalités d'attribution, la définition des appels d'offres et l'évaluation du rapport d'exécution du délégataire ; la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance ; les tarifs ; l'information des voyageurs ; l'intermodalité ; la qualité de service ; le choix des matériels affectés à la réalisation des services* ».

La demande de démocratisation de la gouvernance du secteur ferroviaire est exprimée de longue date par la FNAUT. Ainsi dans notre étude « *comment améliorer l'attractivité du transport ferroviaire : l'analyse de la FNAUT<sup>1</sup> (page 23- parue en 2018)* » nous écrivions :

- *Améliorer la gouvernance des dessertes et des correspondances*

*Si on compare le secteur des transports publics à d'autres secteurs qui sont également pilotés par la puissance publique, tels la santé ou l'enseignement, on peut constater un déficit démocratique dans les instances permettant la représentation des utilisateurs, en tant que parties prenantes, dans les processus de décisions.*

- *Participation des représentants des associations d'usagers à la gouvernance de la mobilité*
- *Création de comités de dessertes TGV*
- *Créer des comités de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et de gares.*

**☛ Une véritable démocratisation du secteur des transports doit permettre l'association des représentants des voyageurs aux décisions relatives aux services de transports nationaux, régionaux et urbains, de tous modes, organisés par des autorités organisatrices ainsi qu'aux dessertes TGV.**

**☛ Des comités de Pôles d'Échanges Multimodaux doivent être mis en place, dans l'optique d'une véritable instance de gouvernance des PEM, des correspondances et de l'intermodalité et associer systématiquement les représentants des voyageurs.**

Les comités tripartites (AO, opérateurs, usagers) mis en place dans le cadre des démarches de certification des services de transport pouvaient contribuer à une certaine démocratisation de la gouvernance, mais ce n'étaient que des démarches facultatives.

Les autorités organisatrices de transport, et les transporteurs, ne sont tenus d'intégrer des usagers des transports dans des comités de concertation que de manière récente. Certaines de nos demandes ont été prises en compte dans la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

<sup>1</sup> <https://www.fnaut.fr/comment-ameliorer-lattractivite-du-transport-ferroviaire-marc-debrincat/>

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire<sup>2</sup> prévoit que des comités de suivi des dessertes sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire : ils doivent être créés aussi bien pour les lignes de Trains d'Équilibre du Territoire (TET) que les Trains Express Régionaux (TER). Les dessertes ferroviaires étaient auparavant suivies par des comités de ligne, dont la mise en place était facultative.

Cette même loi a mis en place les comités de concertation pour la gestion des grandes gares, venant remplacer les Instances Régionales de Concertation qui ne comprenaient pas obligatoirement des représentants des voyageurs.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités<sup>3</sup> a permis la création des comités des partenaires, auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité Régionale (AOMR) ou des Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (AOMU).

L'obligation nouvelle d'intégrer les usagers des transports dans ces comités, ainsi que ceux issus d'autres textes législatifs (tels que les comités auprès de la SNCF), s'exprime de différentes manières et par des mises en pratiques variées.

## Plan de l'étude

Le plan de l'étude est le suivant :

### Introduction

1. Les comités des partenaires
2. Les comités de suivi des dessertes ferroviaires
3. Les comités de gestion des grandes gares
4. Le conseil d'administration d'IDFM
5. Les autres comités liés au transport ferroviaire
6. Propositions d'améliorations

---

<sup>2</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037111503/>

<sup>3</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/>

## 1. LES COMITES DES PARTENAIRES

Les attributions des exécutifs régionaux ont été redessinées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : l'ensemble du territoire doit être couvert par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout. L'exercice effectif de la compétence mobilité sera organisé à la bonne échelle selon le principe de subsidiarité.

Concrètement, la loi laisse le choix aux communes, via leur intercommunalité, de s'emparer de cette compétence. A défaut les régions seront compétentes sur les territoires des communautés de communes qui n'auront pas choisi de la prendre au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Les régions deviennent alors l'AOM par subsidiarité. La compétence mobilité peut « revenir » à la communauté de communes si son périmètre est amené à évoluer.

En application de l'article L. 1231-5 du code des transports, chaque autorité organisatrice régionale ou urbaine doit créer un comité de partenaires « *structuré autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers ou des habitants et l'autorité organisatrice* » (FNAUT Infos n°287, article « Régions : quelle représentation des usagers ? »<sup>4</sup> . Il sera un lieu de concertation sur l'évolution des offres de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.

L'article 21-3 de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs prévoyait la possibilité de créer un comité régional des partenaires du transport public, mais ce n'était pas obligatoire :

Il peut être créé auprès de chaque région en tant qu'autorité organisatrice des transports mentionnés à l'article 21-1 un comité régional des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposés par la région.

Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales des transports collectifs, des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées (1), des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires.

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres, ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

La mise en place de l'obligation de créer des comités des partenaires auprès des AOM représente une nouveauté car concerne aussi l'urbain, le car régional, les services de navigation, mais pas les services aériens.

Xavier BRAUD, enseignant en droit public à l'université Rouen-Normandie, et militant de la FNAUT, écrit dans la revue juridique « Énergie, Environnement, Infrastructures » : « *Il faut regretter que dans de nombreuses régions (notamment Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Nouvelle Aquitaine, Centre-Val de Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France), ces instances n'existent que sur le papier et n'ont pas été mises en place effectivement, près de 3 ans après la loi. La crise sanitaire a certes compliqué les choses, mais n'explique pas tout. Pour un rare exemple de mise en œuvre, citons le comité des partenaires en Pays de la Loire dont la FNAUT regrette qu'elle soit en réalité une simple instance d'information et non de concertation ou de consultation, ce notamment en raison du nombre et de la longueur des présentations de la région* »<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> FNAUT infos n°287 - janvier-février 2021, <https://www.fnaut.fr/fnaut-infos-287/>

<sup>5</sup> Xavier BRAUD, « *Le point de vue des usagers sur la concurrence et son influence sur sa mise en œuvre* », Énergie, Environnement, Infrastructures, n°5, mai 2021, LEXISNEXIS.

- **Textes législatifs et réglementaires**

Les comités des partenaires ont été créés afin de développer le dialogue entre les AOM, les usagers et les employeurs pour la définition de la politique de la mobilité, et développer la coopération entre ces différents acteurs.

Les comités des partenaires sont issus de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités<sup>6</sup>, en particulier son article 15 qui a créé l'article L. 1231-5 du code des transports :

2° La section 1 du chapitre unique du titre III du même livre II est complétée par un article L. 1231-5 ainsi rétabli :

« *Art. L. 1231-5.* – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1.

« Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas de l'article L. 1215-1. » ;

Les comités des partenaires doivent être mis en place auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) : AOMU (mobilités urbaines, en application de l'article L. 1231-1 du code des transports) et AOMR (mobilités régionales, en application de l'article L. 1231-3 du code des transports). Ils ne peuvent pas être remplacés par une autre instance consultative.

- **Composition**

La loi ne fixe pas le détail de la composition de ces comités, et renvoie pour cela à chaque AOM qui en décidera par voie de délibération. Aucun décret d'application n'est donc nécessaire pour mettre en place les comités des partenaires, les dispositions législatives sont directement applicables depuis le 27 décembre 2019.

L'article L. 1231-5 du code des transports prévoit deux catégories de partenaires qui doivent impérativement figurer dans ces comités : « *ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants* ». À compter du 1er janvier 2022, par la modification de l'article 141 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets<sup>7</sup>, il est aussi ajouté une nouvelle catégorie obligatoire : « *des habitants tirés au sort* ».

Malgré le fait que ces dispositions étaient applicables dès la promulgation de la LOM, il existe peu de comités de partenaires mis en place. En Ile-de-France, un comité des partenaires du transport public existait avant la LOM (articles D. 1241-67 et suivants du code des transports).

---

<sup>6</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574/>

<sup>7</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924/>

- **Fonctionnement**

Les dispositions de la loi prévoient que les autorités organisatrices doivent consulter le comité des partenaires au moins une fois par an.

Pour le reste des modalités de fonctionnement des comités des partenaires, les AOM ont une grande latitude : elles peuvent en décider librement. Des bonnes pratiques doivent donc être déterminées, afin que leur respect assure un fonctionnement optimal du comité.

☛ L'article L. 1231-5 du code des transports donne une grande latitude d'organisation, des **bonnes pratiques de réunion peuvent être définies**, par exemple :

- **invitation, ordre du jour et des documents qui sont diffusés à l'avance,**
- **communication d'indicateurs chiffrés : qualité de service, fréquentation, économiques,**
- **compte-rendu diffusé dans un temps limité après la réunion,**
- **compte-rendu publié sur le site internet de l'AOM,**
- **parité F/H,**
- **information réciproque sur les travaux des comités des partenaires (régional ou urbain), de ceux des comités de suivi des dessertes ferroviaires de la région concernée, et de ceux de gestion des gares le concernant.**
- **règlement intérieur.**

- **Attributions**

Le comité des partenaires n'est pas un organe de décision ou de débats politiques. C'est une instance de consultation : les autorités organisatrices y présentent leurs projets et les partenaires donnent leur avis sur ceux-ci, qui n'est pas contraignant.

Le comité doit être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place (en application de l'article L. 1231-5 alinéa 1er du code des transports).

La notion d'évolution substantielle n'est pas définie. Le site gouvernemental [www.francemobilités.fr](http://www.francemobilités.fr)<sup>8</sup> cite comme exemple pour cette notion « *création ou suppression de lignes, modification d'itinéraires ; renforcement de la fréquence, etc.* »

Ce comité des partenaires peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité prévue aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du code des transports et sur tout projet de mobilité structurant (ajout par l'article 141 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 pourtant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets).

<sup>8</sup> <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/gouvernance>

Les AOMU consultent également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1.

Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas de l'article L. 1215-1.

Ces dispositions ne fixent que le cadre minimum des situations dans lesquelles le comité des partenaires doit être consulté.

Il est possible pour l'autorité organisatrice de prévoir d'autres situations appelant la consultation de ce comité.

☛ **La FNAUT souhaite que les AOM profitent de la latitude qui leur est donnée et étendent le champ de compétence des comités des partenaires à d'autres domaines :**

- les questions liées à l'intermodalité et à l'accessibilité,
- les pistes d'amélioration (des services, de la distribution, des tarifs, de l'intermodalité),
- les évolutions des cahiers des charges et l'évaluation des rapports d'exécution,
- les modalités de dédommagements des usagers en cas de perturbations,
- les questions liées à la cohabitation avec les différents modes de transports et modalités de cohabitation (notamment, au niveau des transports urbains, pour sortir des antagonismes entre l'autobus et le vélo qui ne devraient pas avoir lieu).

Sur la consultation des associations d'usagers, le code des transports prévoit, à L. 1222-2 du code des transports (dispositions relatives à la continuité du service en cas de perturbation prévisible du trafic) : « *Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic* ».

Cette consultation pourrait être communiquée au comité des partenaires.

☛ **La FNAUT souhaite que les AOM soumettent aux comités des partenaires les projets de définition des dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic.**

De même, les dispositions des conventions sur le remboursement des abonnements et billets en cas d'interruptions devraient être communiquées au comité des partenaires, en application de l'article L. 1222-11 du code des transports

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers prévus à l'article L. 1222-4, l'autorité organisatrice de transports impose à l'entreprise de transports, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports.

L'autorité organisatrice de transports détermine par convention avec l'entreprise de transports les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers.

---

• **La FNAUT souhaite que les AOM soumettent aux comités des partenaires les projets de convention de remboursement des abonnements et des billets en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers.**

- **Suivi des comités mis en place**

Nous avons interrogé les FNAUT régionales sur le suivi de la mise en place des comités des partenaires au niveau régional, et l'implication de nos associations membres dans leur fonctionnement.

Ce questionnaire ne concernait que les comités des partenaires de la mobilité régionale, à l'exclusion donc du domaine urbain.

<b>COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE (L. 1231-5 du code des transports)</b>						
<b>RÉGION</b>	<b>Ce comité s'est-il déjà réuni ? (précisez à quelle date)</b>	<b>Participation de la FNAUT régionale et/ou d'une ou des association(s) locale(s) de la FNAUT régionale ? Indiquez le nom de l'association.</b>	<b>Des documents de travail sont-ils communiqués en amont de la réunion ?</b>	<b>Les usagers peuvent-ils demander que des points soient ajoutés à l'ordre du jour ?</b>	<b>Les débats sont-ils publics (retransmission vidéo au public, compte-rendu public, autre) ?</b>	<b>Commentaires / propositions d'amélioration du fonctionnement du comité</b>
<b>Auvergne-Rhône-Alpes</b>	Non					Pas de réunion du comité à ce jour, et pas d'information sur une future réunion.
<b>Bourgogne-France-Comté</b>	Non					Pas de réunion du comité à ce jour, et pas d'information sur une future réunion.

## COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE (L. 1231-5 du code des transports)

RÉGION	Ce comité s'est-il déjà réuni ? (précisez à quelle date)	Participation de la FNAUT régionale et/ou d'une ou des association(s) locale(s) de la FNAUT régionale ? Indiquez le nom de l'association.	Des documents de travail sont-ils communiqués en amont de la réunion ?	Les usagers peuvent-ils demander que des points soient ajoutés à l'ordre du jour ?	Les débats sont-ils publics (retransmission vidéo au public, compte-rendu public, autre) ?	Commentaires / propositions d'amélioration du fonctionnement du comité
Bretagne	Non					Une annonce de mise en place a été faite pour 2022, sans date fixée ni précision sur les futures modalités de fonctionnement ou sa composition.
Centre Val-de-Loire	Non					Pas de réunion du comité à ce jour, et pas d'information sur une future réunion.
Grand Est	Non					Pas de réunion du comité à ce jour, et pas d'information sur une future réunion.
Hauts-de-France	Non					Une annonce de mise en place a été faite pour 2022, sans date fixée ni précision sur les futures modalités de fonctionnement ou sa composition.

## COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE (L. 1231-5 du code des transports)

RÉGION	Ce comité s'est-il déjà réuni ? (précisez à quelle date)	Participation de la FNAUT régionale et/ou d'une ou des association(s) locale(s) de la FNAUT régionale ? Indiquez le nom de l'association.	Des documents de travail sont-ils communiqués en amont de la réunion ?	Les usagers peuvent-ils demander que des points soient ajoutés à l'ordre du jour ?	Les débats sont-ils publics (retransmission vidéo au public, compte-rendu public, autre) ?	Commentaires / propositions d'amélioration du fonctionnement du comité
Ile-de-France	Oui, existe depuis 2006 (décentralisation du STIF)	Participation de l'AUT / FNAUT IDF jusqu'en octobre 2020 et depuis (?). Depuis l'AUT : FNAUT IDF a un représentant au conseil d'IDFM.	Oui, les mêmes que ceux que les élus votent au conseil d'IDFM quelques jours après	Oui. Possibilité rarement utilisée. Il y a néanmoins une possibilité d'expression du CPTP (accord à trouver avec les autres participants) au CA via le représentant du CPTP (sans droit de vote).	Non	Les associations d'usagers sont peu représentées dans le comité actuel : syndicats, patronat et élus locaux sont nombreux mais peu actifs globalement. IDFM étudie actuellement une modification de la composition du comité et souhaite que la FNAUT y soit de nouveau représentée, ce qui est désormais le cas (depuis ?).
Normandie	Non					Une annonce de mise en place a été faite pour 2022, sans date fixée ni précision sur les futures modalités de fonctionnement ou sa composition.
Nouvelle-Aquitaine	Non					Le comité des partenaires devrait se réunir en 2022.

## COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE (L. 1231-5 du code des transports)

RÉGION	Ce comité s'est-il déjà réuni ? (précisez à quelle date)	Participation de la FNAUT régionale et/ou d'une ou des association(s) locale(s) de la FNAUT régionale ? Indiquez le nom de l'association.	Des documents de travail sont-ils communiqués en amont de la réunion ?	Les usagers peuvent-ils demander que des points soient ajoutés à l'ordre du jour ?	Les débats sont-ils publics (retransmission vidéo au public, compte-rendu public, autre) ?	Commentaires / propositions d'amélioration du fonctionnement du comité
Occitanie	Non					Pas de réunion du comité à ce jour, et pas d'information sur une future réunion.
Pays-de-la-Loire	Oui					Le comité s'est réuni une fois par an depuis 2019.
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Oui					Le comité s'est réuni le 11 octobre 2023.

☛ **Sur les 12 régions de France métropolitaine (hors Corse), les comités des partenaires n'ont été mis en place de manière effective que dans 2 régions. La FNAUT demande une mise en place rapide des comités des partenaires de la mobilité régionale, prévue par la LOM, en vigueur depuis maintenant 2 ans, afin que les régions puissent associer les différentes parties prenantes à la définition et au suivi de la politique de mobilité régionale.**

## 2. LES COMITES DE SUIVI DES DESSERTES FERROVIAIRES

L'article 22 de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs prévoyait la possibilité de créer des comités de ligne composés notamment d'usagers, mais ce n'était pas obligatoire :

Il peut être créé des comités de ligne, composés de représentants de SNCF Mobilités, d'usagers, et notamment des représentants d'associations de personnes handicapées, de salariés de SNCF Mobilités et d'élus des collectivités territoriales pour examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité.

Ces anciens comités de lignes sont désormais obligatoires : les comités de suivi des dessertes ont été institués par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 pour les services ferroviaires nationaux (TET) et régionaux (TER), ils permettent l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus.

*« Ces comités sont notamment consultés sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services » (FNAUT Infos n°287, article « Régions : quelle représentation des usagers ? »<sup>9</sup>).*

Les modalités spécifiques relatives à ces comités sont précisées dans le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> FNAUT infos n°287 - janvier-février 2021, <https://www.fnaut.fr/fnaut-infos-287/>

<sup>10</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037885115>

## 2.1 Comité de suivi des lignes de Trains d'Équilibre du Territoire

L'article L. 2121-1 du code des transports, résultant de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, prévoit que : « *l'État est l'autorité compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national* ». Ces services sont assurés par SNCF Voyageurs, sous la dénomination commerciale « Intercités ». La consistance de ces dessertes est fixée par une convention entre l'État et la SNCF, relative à l'exploitation des Trains d'Équilibre du Territoire. La dernière convention en date a couvert la période 2016-2020 et a été prolongée par avenant pour l'année 2021.

Cette convention ne prévoyait pas de comité permettant l'association des parties prenantes, dont les représentants des usagers, afin de suivre l'exécution de la convention.

Toutefois, les dispositions de l'article L. 2121-9-1 du code des transports, résultant de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, prévoient que des comités de suivi des dessertes sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire. Les dessertes Intercités doivent donc être couvertes par un comité de suivi institué auprès de leur autorité organisatrice.

De plus, l'article 2 1° du décret n° 2018-1364 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires fixe les obligations en matière de composition de ces comités lorsque l'autorité organisatrice est l'État.

*« La composition des comités de suivi des dessertes est fixée par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire concernée.*

*Chaque comité de suivi des dessertes comprend :*

*1° Lorsque l'autorité organisatrice de transport ferroviaire est l'Etat :*

- un représentant de l'Etat qui en assure la présidence ;*
- un conseiller régional de chaque région desservie et, en Ile-de-France, un représentant d'Ile-de-France Mobilités ;*
- un conseiller départemental de chaque département desservi ;*
- des conseillers municipaux des communes desservies. Le nombre de leurs représentants ne peut être inférieur à celui des conseillers départementaux ;*
- au moins un représentant d'associations d'usagers concernées ;*
- au moins un représentant d'associations de personnes handicapées concernées ;*

☛ **La FNAUT considère que la prochaine convention des Trains d'Équilibre du Territoire puisse prévoir un « comité national de suivi des Trains d'Équilibre du Territoire » auquel la FNAUT souhaiterait être associée.**

Ce comité national de suivi des trains Intercités pourrait prévoir deux réunions annuelles associant la DGITM, la SNCF, les élus et les associations d'usagers, par exemple en mars et septembre, avec un ordre du jour basé sur les thèmes suivants :

- Bilan sur les trafics et les recettes,
- Cohérence des offres,
- Point sur la qualité de service (régularité et ponctualité),
- Propositions d'améliorations (horaires, correspondances, tarification, information, distribution, services en gare...),
- Point sur les travaux et autres évolutions,
- Projet d'évolutions pour le prochain service annuel,
- Perspectives à plus long terme...

L'articulation des travaux entre ce comité de suivi national des dessertes des Trains d'Équilibre des Territoires et les comités de suivi par lignes de TET pourrait être assurée sous la houlette d'un haut fonctionnaire connaissant les rouages de l'État et des collectivités territoriales, sur la base de la transmission des comptes rendus de ces différentes instances.

Les comités de suivi des dessertes ferroviaires par lignes sont les suivants :

- comité de suivi des dessertes ferroviaires de la **transversale sud** (Bordeaux-Toulouse-Marseille), dernière réunion le 3 mars 2021,
- comité de suivi des engagements de la ligne TET **Paris-Clermont-Ferrand**, dernière réunion le 5 octobre 2020,
- comité de suivi des dessertes ferroviaires de la ligne **Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** (POLT), dernière réunion le 7 juin 2021,
- comité de suivi des dessertes ferroviaires des lignes TET **Paris-Briançon et Paris-Nice**, dernière réunion le 7 décembre 2021. (mail du 29 novembre 2021)

☛ **Des comités de suivi des dessertes ferroviaires devraient être mis en place pour les lignes Intercités de jour :**

- Toulouse-Hendaye
- Bordeaux-Nantes,
- Nantes-Lyon,
- Clermont-Ferrand-Béziers.

**et pour les lignes Intercités de nuit :**

- Paris-Rodez-Albi,
- Paris-Cerbère-Portbou,
- Paris-Toulouse,
- Paris-Latour-de-Carol,
- Paris-Tarbes-Lourdes.

## 2.2 Comité de suivi des dessertes TER

- Textes législatifs et règlementaires

L'article 23 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit :

### Article 23

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complétée par une sous-section 4 ainsi rédigée :

« *Sous-section 4*

« *Comités de suivi des dessertes*

« *Art. L. 2121-9-1. – Sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire des comités de suivi des dessertes permettant l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment consultés sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services. »*

Le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires a apporté des précisions sur ses modalités de fonctionnement (cf. infra) de ces comités, mis en place auprès des autorités organisatrices du transport ferroviaire.

- Composition

L'article 2 du décret n°2018-1364 fixe les obligations en matière de composition de ces comités :

*« La composition des comités de suivi des dessertes est fixée par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire concernée.*

*Chaque comité de suivi des dessertes comprend :*

*1° Lorsque l'autorité organisatrice de transport ferroviaire est l'Etat :*

- un représentant de l'Etat qui en assure la présidence ;*
- un conseiller régional de chaque région desservie et, en Ile-de-France, un représentant d'Ile-de-France Mobilités ;*
- un conseiller départemental de chaque département desservi ;*
- des conseillers municipaux des communes desservies. Le nombre de leurs représentants ne peut être inférieur à celui des conseillers départementaux ;*
- au moins un représentant d'associations d'usagers concernées ;*
- au moins un représentant d'associations de personnes handicapées concernées ;*

*2° Lorsque l'autorité organisatrice de transport ferroviaire est une région ou Ile-de-France Mobilités :*

- au moins un conseiller régional, qui en assure la présidence ;*
- en Ile-de-France, un représentant d'Ile-de-France Mobilités ;*
- au moins un conseiller départemental de chaque département desservi ;*

*-des conseillers municipaux des communes desservies ou des conseillers communautaires des communautés de communes ou des communautés d'agglomérations auxquelles elles appartiennent.*

*Le nombre des conseillers municipaux et des conseillers communautaires ne peut être inférieur à celui des conseillers départementaux ;*

*-au moins un représentant d'associations d'usagers concernées ;*

*-au moins un représentant d'associations de personnes handicapées concernées. »*

L'article 3 complète ces dispositions :

*« L'autorité organisatrice de transport ferroviaire nomme les membres du comité, ainsi que, pour chacun d'entre eux, un suppléant, sur proposition des collectivités territoriales et des associations concernées et, le cas échéant, d'Ile-de-France Mobilités. Lorsque l'autorité organisatrice de transport ferroviaire est l'Etat, le ministre des transports nomme les membres du comité, dans les mêmes conditions ».*

Le mandat est de six ans renouvelable et est exercé à titre gratuit.

En pratique, ces comités sont encore très souvent appelés « *comités de ligne* ».

## • **Fonctionnement**

L'article 4 du décret n° 2018-1364 définit les modalités de fonctionnement des comités de suivi des dessertes ferroviaires :

*« L'autorité organisatrice de transport ferroviaire réunit le comité en tant que de besoin, et au moins une fois par an. Elle en assure le secrétariat.*

*Le comité peut procéder à toute audition qu'il estime nécessaire au bon accomplissement de ses missions.*

*Les avis, observations et recommandations du comité sont rendus publics par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire sous réserve des secrets protégés par la loi. »*

• La FNAUT considère que des **bonnes pratiques de réunion peuvent être définies**, par exemple :

- **invitation, ordre du jour et des documents qui sont diffusés à l'avance,**
- **communication d'indicateurs chiffrés : qualité de service, fréquentation, données économiques,**
- **compte-rendu diffusé dans un temps limité après la réunion,**
- **compte-rendu publié sur le site internet de l'AOM,**
- **parité F/H,**
- **information réciproque sur les travaux des comités des partenaires (régional ou urbain), de ceux des comités de suivi des dessertes ferroviaires de la région concernée, et de ceux de gestion des gares le concernant.**
- **règlement intérieur.**

La FNAUT Grand Est a récemment adressé un courrier au Président de la Région Grand Est, afin de demander que les comités de suivi de dessertes ferroviaires TER soient réunis en cas de crise, sans attendre la date de la prochaine réunion prévue.

STRASBOURG, le 15 décembre 2021

Monsieur Jean ROTTNER  
Président de la Région Grand Est  
1 place Adrien Zeller - BP 91006  
67070 STRASBOURG cedex

Objet : Dégradation vertigineuse du service voyageurs TER Grand Est

Monsieur le Président,

Depuis le début de la pandémie en mars 2020, le service délivré par les TER Fluo Grand Est n'est plus nominal. Des plans de Transports Adaptés (PTA) s'enchaînent. Dont acte.

Mais depuis la rentrée de septembre 2021, alors que le retour au service nominal était annoncé, les dérangements et les dysfonctionnements sont quasiment quotidiens. Des retards qui s'empilent. Des suppressions de trains quasiment tous les jours, sur plusieurs lignes, voire parfois plusieurs trains indisponibles sur une même ligne.

Cette situation exaspère les usagers. Et cela est bien compréhensible. Ce service n'a plus rien à voir avec un service public !

Être entravé pour partir de chez soi et rejoindre qui son job, qui son école ou une autre destination est rageant. Souvent les solutions de repli s'accompagnent de difficultés et de contraintes supplémentaires.

Mais se retrouver dans une gare, après une journée de labeur, voir son transport supprimé et devoir attendre le suivant, voire rester bredouille sur le quai car la dernière opportunité vous a lâché, est inconcevable. Nous comprenons aisément l'irritation des usagers, jurant qu'on ne les y reprendrait plus !! Et voilà un usager de moins qui, pour le « reconquérir », exigera des efforts gigantesques.

Et pour les voyageurs qui peuvent monter dans les trains qui circulent, ils s'entassent trop souvent, dans l'impossibilité de respecter les distanciations requises pour limiter la propagation du virus de la Covid-19. Il y a explicitement mise en danger de la santé, ce qui est inadmissible.

Vous voudrez bien trouver ci-après des relevés opérés ces tout derniers jours. La situation est catastrophique. Et ces relevés ne sont pas exhaustifs, ils ne font pas état des retards significatifs et des trajets tronqués avec service partiel.

Pour notre part, nous estimons que cette situation relève d'une crise très aiguë. Nous ne pouvons accepter un niveau de service aussi médiocre.

---

FNAUT Grand Est

**Nous vous demandons de réunir au plus vite un comité de crise par ligne pour envisager toutes les solutions et pour mettre en place un service fiable dans les tout prochains jours.**

Les voyageurs ne peuvent continuer à être traités ainsi, souvent contraints d'emprunter ces transports, à une époque où le report vers les transports en commun est vivement conseillé.

Dans l'attente d'une réponse circonstanciée, et surtout d'une fiabilisation rapide et robuste d'un service cohérent et satisfaisant pour les populations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos meilleures salutations associatives.

François GIORDANI  
Président FNAUT Grand Est

Cette proposition est une bonne pratique à suivre, qui pourrait même faire l'objet d'une modification du décret applicable afin de la faire suivre par tous les comités de suivi des dessertes ferroviaires.

☛ La FNAUT considère **les situations de crise** (par exemple, situations de forte dégradation de la qualité de service, ou grève impactant fortement la desserte de la ligne) **doivent amener à la réunion dans un très court délai du comité de suivi de la desserte ferroviaire en question.**

Un décret pourrait étendre cette bonne pratique à tous les comités de suivi des dessertes ferroviaires.

- **Attributions**

Les comités de suivi des dessertes ferroviaires sont consultés de manière obligatoire et formelle sur les sujets de leurs domaines de compétence, mais leur voix n'est que consultative. Ils sont également destinataires d'informations sur le suivi des items les concernant et peuvent poser des questions sur tous les sujets de leurs champs de compétence.

Article 5 du décret n°2018-1364 :

*« I. - Dans des délais compatibles avec la prise en compte de leur avis avant la décision de l'autorité organisatrice des transports ferroviaires, les comités de suivi des dessertes sont consultés sur :*

- les évolutions envisagées de la politique de desserte conventionnée, notamment en ce qui concerne l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance ;*
- les projets d'évolution de la tarification des services concernés ;*
- les projets relatifs à l'information des voyageurs et à l'amélioration de l'intermodalité ;*
- les projets de rénovation et d'acquisition du matériel roulant affecté à l'exploitation des services concernés, notamment les caractéristiques, en matière de confort, d'accessibilité ainsi que de performance énergétique et écologique.*

*II. - Les comités de suivi des dessertes sont informés par l'autorité organisatrice, au moins une fois par an, sur :*

- la mise en œuvre de l'offre de transport ;*
- le suivi de la ponctualité et le respect des correspondances avec les autres services ;*
- le suivi de la propreté ;*
- la qualité de l'information aux voyageurs, notamment en situation dégradée ;*
- le suivi de la réalisation des objectifs de mise en accessibilité.*

*III. - Les comités de suivi des dessertes peuvent formuler des vœux sur toute question entrant dans leur champ de compétence. »*

**☛ La FNAUT souhaite que les comités de suivi des dessertes soient informés systématiquement en amont des changements de service annuel, ainsi que des modalités d'information du public sur ces changements.**

### 3. LES COMITES DE GESTION DES GRANDES GARES

- **Textes législatifs et règlementaires.**

Avant la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, la consultation des voyageurs pour l'organisation et le fonctionnement des gares n'était pas obligatoire. Elle pouvait avoir lieu dans les Instances Régionales de Concertation (IRC) des gares.

Dans le cadre des débats parlementaires, la FNAUT avait élaboré une proposition d'amendement relative à la mise en place de comités de Pôles d'Échanges Multimodaux et de gares :

**« Créer des comités de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et de gares**

*La gouvernance des gares repose sur les Instances Régionales de Concertation (IRC) des gares, prévues par l'article 14 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. Les IRC ne concernent que les grandes gares « d'intérêt national » et ne prévoient la participation des représentants des voyageurs que de manière optionnelle. Il y a une véritable nécessité de la mise en place d'une instance de gouvernance des gares et des PEM d'autant que l'ouverture à la concurrence va faire nécessairement émerger d'autres opérateurs ferroviaires que l'opérateur historique : il faut inventer l'instance où tous seront autour de la table.*

*Cette instance doit concerner plus de PEM que les IRC actuels et les inclure des gares de villes moyennes. Elle doit prévoir d'associer toutes les parties prenantes impliquées et systématiquement la représentation des voyageurs. Son champ doit être plus large que celui des IRC et porter sur la gouvernance des infrastructures mais aussi sur la coordination des services, l'articulation des modes et l'intermodalité. »*

**PROPOSITION D'AMENDEMENT :**

**L'article L. 1211-3 du code des transports est complété par un troisième alinéa :**

*« Il est institué des comités de pôles d'échanges multimodaux auprès des autorités organisatrices concernées, permettant l'association des représentants des usagers dont la composition, le fonctionnement et les missions sont régis par décret. Ces comités sont notamment consultés sur la gouvernance des infrastructures concernées ; la coordination des services et l'articulation des modes ; l'intermodalité ; l'information des voyageurs ; la qualité de service ; le choix des équipements affectés à la réalisation des services ».*

L'article 1<sup>er</sup> de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire<sup>11</sup> a créé l'article L.2111-9-3 du code des transports, qui met en place des comités de concertation pour la gestion des grandes gares :

« Art. L. 2111-9-3. – La gestion des grandes gares ou ensembles pertinents de gares de voyageurs est suivie par un comité de concertation. Ce comité est notamment composé de représentants du gestionnaire des gares, des autorités organisatrices de transport concernées, des autorités organisatrices de la mobilité et des autres collectivités territoriales concernées, des entreprises de transport ferroviaire et des usagers. Il est notamment consulté sur les projets d'investissement dans et autour de la gare, les services en gare, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service et, de façon générale, sur toute question relative aux prestations rendues dans la gare.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret. » ;

Le décret n° 2019-728 du 11 juillet 2019 relatif aux comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs<sup>12</sup> précise les conditions d'application de cet article, complété par l'arrêté du 24 août 2020<sup>13</sup> portant application de l'article 1er du décret n° 2019-728 du 11 juillet 2019 relatif aux comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs.

Le décret prévoit que « *chaque gare de voyageurs dont la fréquentation annuelle est au moins égale à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports est suivie par un comité de concertation particulier* ».

Ce seuil est de sept millions de voyageurs annuels, réévalué tous les six ans (article 2 de l'arrêté du 24 août 2020).

La fréquentation par les usagers des services nationaux et internationaux dans une gare donnée est évaluée à partir du nombre de billets ayant pour origine ou destination ladite gare sur la base des informations fournies par les entreprises ferroviaires.

Les autres gares de voyageurs sont suivies par des comités de concertation régionaux. Dans chaque région, le représentant de l'État dans la région fixe le nombre de comités de concertation régionaux et le périmètre géographique de chacun d'entre eux, en concertation avec l'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional et le gestionnaire des gares.

Les comités de concertation régionaux sont informés par le gestionnaire des gares des travaux menés par les comités de concertation particuliers prévus au premier alinéa qui suivent des gares situées dans le périmètre de la région.

- **Composition**

L'article 1<sup>er</sup> du décret n°2019-728 précise la composition des comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs :

« II.- *La composition de chaque comité de concertation est fixée par arrêté du représentant de l'Etat dans la région. Y siège de droit un représentant de la filiale de la société SNCF Réseau chargée de la gestion des gares de voyageurs, mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports. Le comité comprend également des représentants des autorités organisatrices de transport, des autorités*

---

<sup>11</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037111503/>

<sup>12</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000038754613>

<sup>13</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042310490>

*organisatrices de la mobilité, de la région, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, des entreprises ferroviaires et des associations d'usagers.*

*Le représentant de l'Etat dans la région nomme les membres du comité, ainsi que, pour chacun d'entre eux, un suppléant. Les membres mentionnés à la dernière phrase de l'alinéa précédent et leurs suppléants sont nommés sur proposition des autorités organisatrices, des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, des entreprises ferroviaires et des associations d'usagers. Les membres représentant les collectivités territoriales sont nommés après avis des associations d'élus locaux. »*

Le décret n°2020-1124 du 27 août 2021 relatif à la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance et de substitution à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite et au point unique d'accueil en gare<sup>14</sup> intègre aux associations d'usagers composant les comités de concertation des « *représentants des associations représentatives de personnes handicapées* ».

Le mandat est de six ans renouvelable et exercé à titre gratuit.

- **Fonctionnement**

Le comité se réunit en tant que de besoin, et au moins une fois par an, à l'initiative du représentant de la filiale de la société SNCF Réseau chargée de la gestion des gares de voyageurs, qui en assure le secrétariat.

Le comité peut procéder à toute audition qu'il estime nécessaire au bon accomplissement de ses missions. Lorsque l'ordre du jour d'un comité de concertation prévoit d'évoquer une gare, le maire de la commune où est située la gare est invité à assister au comité et est auditionné en tant que de besoin par le comité de concertation.

Les avis, observations et recommandations du comité sont rendus publics par la filiale de la société SNCF Réseau chargée de la gestion des gares de voyageurs sous réserve des secrets protégés par la loi.

---

<sup>14</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043985065>

Lorsque les consultations des usagers étaient organisées au sein des IRC, les comptes-rendus et les documents de réunion étaient publics sur le site : <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/supports-des-instances-regionales-de-concertation/table/?sort=date>

☛ La FNAUT considère que des **bonnes pratiques de réunion peuvent être définies**, par exemple :

- invitation, ordre du jour et des documents qui sont diffusés à l'avance,
- communication d'indicateurs chiffrés : qualité de service, fréquentation, données économiques,
- compte-rendu diffusé dans un temps limité après la réunion,
- compte-rendu publié sur le site internet de Gares et Connexions,
- parité F/H,
- information réciproque sur les travaux des comités des partenaires (régional ou urbain), de ceux des comités de suivi des dessertes ferroviaires de la région concernée, et de ceux de gestion des gares le concernant.
- règlement intérieur.

- **Attributions**

Les comités de concertation sont notamment consultés sur les sujets mentionnés à la dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 2111-9-3 du code des transports.

A ce titre, ils sont notamment consultés sur :

- les projets d'investissement pour l'aménagement de la gare et autour de celle-ci ;
- le niveau des services en gare ;
- le suivi de la réalisation des objectifs de mise en accessibilité ;
- le suivi de la ponctualité et le respect des correspondances avec les autres services ;
- les projets relatifs à l'amélioration de l'intermodalité ;
- la qualité de l'information aux voyageurs, notamment en situation dégradée ;
- le niveau de sûreté ;
- le suivi de la propreté.

Les attributions sont donc fixées par les textes de manière non-limitatives. Seul un cadre minimal est fixé et il est possible d'aller au-delà.

☛ **À ce jour, les comités de concertation des grandes gares n'ont pas été réunis.**

## 4. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION D'IDFM

- **Textes législatifs et règlementaires**

En Ile-de-France, l'article 15 de la loi d'orientation des mobilités a créé un établissement public, « Ile-de-France Mobilités » (IDFM), qui est l'autorité compétente pour organiser le transport public et les mobilités dans la région. Cette structure était anciennement appelée le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ile-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité.

- **Composition.**

Le conseil d'administration d'IDFM est organisé par l'article L. 1241-9 du code des transports<sup>15</sup> :

*« Ile-de-France Mobilités est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, des associations d'usagers et, enfin, des présidents des établissements publics de coopération intercommunale »*

L'article R. 1241-2 du code des transports, en application du décret n° 2020-1007 du 6 août 2020 relatif à Ile-de-France Mobilités, précise sa composition :

*« Ile-de-France Mobilités est administré par un conseil de trente et un membres, comprenant :*

*1° Seize représentants élus parmi ses membres par le conseil régional d'Ile-de-France ;*

*2° Cinq représentants élus parmi ses membres par le conseil de Paris ;*

*3° Sept représentants, à raison d'un par département, élus parmi leurs membres respectivement par les conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;*

*4° Un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, désigné par la chambre ;*

*5° Un représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France élu en son sein par le collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours selon les modalités fixées par les articles R. 1241-3 et R. 1241-4 ;*

*6° Un représentant des associations des usagers des transports, désigné par le président du conseil d'administration. Ce représentant ne peut être également membre du comité des partenaires.*

*Le comité des partenaires mentionné au 2° du III de l'article L. 1241-1 désigne un de ses membres pour participer à titre consultatif au conseil d'Ile-de-France Mobilités. »*

<sup>15</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000039787241/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039787241/)

Actuellement, le représentant des associations des usagers des transports est Bernard GOBITZ, Vice-Président de la FNAUT Ile-de-France, par la décision de la Présidente d'IDFM du 25 septembre 2020<sup>16</sup> sur proposition des associations d'usagers des transports. Il est le premier représentant des voyageurs à siéger au conseil d'administration de l'AO de la région. Le mandat est de trois ans.

- **Fonctionnement.**

Le fonctionnement de cette instance de décision est prévu par les articles L. 1241-1 et suivants du code des transports et les articles R. 1241-1 et suivants du même code, tels qu'issus de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et le décret n°2020-1007 du 6 août 2020.

Un règlement intérieur doit être adopté (article R. 1241-9) dans les trois mois de l'installation du conseil.

Si le conseil peut décider de déléguer par principe des décisions à son directeur général, l'article R. 1241-9 du code des transports prévoit une liste de compétences qui ne peuvent faire l'objet d'une telle délégation et qui doivent ainsi obligatoirement être soumises au vote du conseil d'administration, telles que, notamment, les décisions relatives au vote du budget et à l'approbation du compte financier, la définition de la politique tarifaire et l'approbation de ses principales orientations, l'approbation des schémas de principe et des avant-projets d'infrastructures nouvelles et d'extension de lignes existantes ; ou encore la décision d'élaboration et de révision du plan de mobilité de la région Ile-de-France.

Article R. 1241-10 :

*« Le conseil d'Ile-de-France Mobilités se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que la bonne marche de l'établissement l'exige, et au moins six fois par an. Sa convocation est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil.*

*Le président du conseil d'Ile-de-France Mobilités arrête l'ordre du jour des séances du conseil, après avis du bureau, et dirige les débats.*

*L'ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres du conseil, dix jours au moins avant une séance. Ce délai peut être réduit à cinq jours en cas d'urgence. L'inscription d'une question à l'ordre du jour est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil ou, en cas d'urgence, par le président.*

*Sous réserve des dispositions de l'article L. 1241-10, les décisions du conseil sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés par les membres présents ou représentés.*

*En cas de partage égal des voix, la voix du président de séance est prépondérante.*

---

<sup>16</sup> [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/12ff2f78-ba78-4c32-aceb-a81f4ca94cb5\\_Communiq%C3%A9+de+presse+-+Les+voyageurs\\_+une+voix+qui+compte.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/12ff2f78-ba78-4c32-aceb-a81f4ca94cb5_Communiq%C3%A9+de+presse+-+Les+voyageurs_+une+voix+qui+compte.pdf)

*Le conseil ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres participent à la séance ou y sont représentés.*

*Si le quorum n'est pas atteint, le conseil se réunit de plein droit trois jours plus tard sur le même ordre du jour. Les décisions sont alors valables quel que soit le nombre des membres présents ou représentés, dès lors qu'elles sont prises à la majorité absolue, ou à la majorité qualifiée lorsqu'elle est requise, des suffrages exprimés par les membres présents ou représentés.*

*Les délibérations font l'objet de procès-verbaux dont le texte est arrêté par le président de séance et soumis à l'approbation du conseil.*

*Le conseil peut entendre toute personne dont l'audition est jugée utile par le président.*

*Les séances du conseil ne sont pas publiques, sauf décision contraire du président du conseil. »*

Article L. 1241-10 du code des transports :

*« I. — Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour l'adoption des décisions portant sur :*

*1° Les délégations d'attributions relevant du syndicat.*

*2° Les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat.*

*II. — Les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres. »*

Article R1241-12-1 :

*« Le dispositif des délibérations du conseil d'Ile-de-France Mobilités ainsi que les actes de son directeur général, à caractère réglementaire, sont publiés dans un recueil des actes administratifs d'Ile-de-France Mobilités ».*

Les délibérations prises par le conseil d'administration d'IDFM sont publiques et disponibles sur son site internet : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/deliberations/>

- **Attributions.**

L'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'issu de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, définit les attributions d'IDFM.

IDFM est l'autorité compétente pour

*« 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'Etat en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services réguliers de transport public peuvent être urbains ou non urbains,*

*2° Organiser des services de transport public de personnes à la demande ;*

3° Organiser des services de transport scolaire (...)

4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives (...)

5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ; (...)

6° Organiser des services de mobilité solidaire, (...)

II.-Ile-de-France Mobilités peut également :

1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

III.-Ile-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. A ce titre, il :

1° Elabore le plan prévu à l'article [L. 1214-9](#) ;

2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Selon les modalités définies à l'article [L. 1231-5](#), Ile-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant notamment des représentants des communes d'Ile-de-France ou de leurs groupements ;

3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article [L. 1231-8](#).

IV.-Ile-de-France Mobilités contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution sonore, la pollution de l'air et l'étalement urbain.

## Sur son site internet, IDFM se présente :

Chaque jour en Île-de-France **9,4 millions de déplacements** sont réalisés par les Franciliens grâce à l'un des plus importants réseaux de transports en commun du monde. Que ce soit pour leurs déplacements professionnels ou pour leurs loisirs, équipés d'un passe Navigo (sur carte ou téléphone) ou d'un titre de transport occasionnel, les voyageurs peuvent emprunter les 1500 lignes de bus, 14 lignes de métros, 9 lignes de tramways et 13 lignes de trains et RER qui irriguent la Région. D'ici une dizaine d'année, le réseau d'Île-de-France Mobilités se sera enrichi des nombreux prolongements et des créations de métro, tram et RER en travaux en ce moment dont les prochaines lignes 15, 16, 17 et 18 du métro régional (projet Grand Paris Express).

Pour faire fonctionner quotidiennement l'ensemble de ces lignes, **Île-de-France Mobilités passe des contrats** avec des entreprises de transports telles que la RATP, la SNCF, Transdev, Kéolis, RATP Dev, Savac-Lacroix et bien d'autres, qui sont responsables du bon fonctionnement des lignes qui leurs sont confiées et d'atteindre les niveaux de qualité de service qui leurs sont fixés (ponctualité, accessibilité, information, sécurité, propreté).

Le coût de fonctionnement de ce gigantesque système s'élève à plus de **10,5 milliards d'euros chaque année**. Il est financé par les collectivités locales (Région, Départements et Ville de Paris), les employeurs via une taxe (le versement mobilité, anciennement versement transport) et via la prise en charge de 50% du coût de transport de leur personnel et la vente des titres de transports. C'est Île-de-France Mobilités qui crée **les différents titres de transports (Ticket t+, Navigo Liberté+, forfait Navigo, forfait Imagine'R, forfait Senior, forfait Junior etc....)**, et en fixe les tarifs.

Les besoins des Franciliens en matière de transport et de mobilité sont en constante évolution. Ce sont les élus locaux réunis dans le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités qui prennent toutes les grandes décisions permettant d'anticiper, d'adapter et de moderniser l'offre de transport aux besoins des voyageurs.

Ainsi, Île-de-France Mobilités **pilote l'ensemble des grands programmes de modernisation** des transports tels que le renouvellement des trains ou des rames de métro, la mise en accessibilité des gares, le remplacement des bus diesel par des bus propres... Elle décide des **prolongements** et des **créations des nouvelles lignes** de tramways, de RER, de métro, de bus et même de télécabine !

Ces projets de long terme sont réalisés après l'évaluation de leur faisabilité technique, de leur coût et de leur intérêt pour les voyageurs (gains de temps, amélioration des correspondances...) et après de nombreux **échanges avec les habitants, les élus** des territoires et les acteurs de chaque commune concernée, afin de répondre aux mieux aux enjeux locaux.

Avec une politique volontariste pour favoriser le développement de l'usage du vélo ou du covoiturage, mais également en proposant aux voyageurs des outils de recherche d'itinéraire de plus en plus performants et multimodaux, Île-de-France Mobilités s'attache à **favoriser les solutions de déplacements les plus vertueux écologiquement**, participant ainsi à l'améliorer la qualité de l'air de la Région au bénéfice de la santé des Franciliens.

*capture écran du site <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/nos-missions>*

## 5. LES AUTRES COMITÉS LIÉS AU TRANSPORT FERROVAIRE

- **Comité des parties prenantes de SNCF**

La création de ce comité est prévue par l'article L. 2102-10 du code des transports, issu de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019<sup>17</sup> portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF :

*« Il est institué au sein de la société nationale SNCF un comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié.*

*Ce comité est en particulier composé d'un député et d'un sénateur ainsi que de représentants des autorités organisatrices de transport prévues aux articles L. 2121-3 et L. 1241-1, des collectivités territoriales concernées par l'activité de la société, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et des usagers des services de transport.*

*Il est notamment consulté sur les grandes orientations du groupe public unifié. »*

Le décret n° 2019-1384 du 17 décembre 2019 relatif au comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié institué au sein de la société nationale SNCF prévoit les modalités de fonctionnement de ce comité.

Il comprend « deux représentants des usagers désignés par le président du conseil d'administration de la société nationale SNCF sur proposition d'organismes ou associations représentatifs de ces usagers ». À ce titre, Bruno GAZEAU, Président de la FNAUT, siège dans ce comité. Il a été désigné par un courrier du 31 mai 2021 du président du conseil d'administration de la SNCF.

Le mandat des membres est de trois ans renouvelable.

Article 4 du décret n° 2019-1384 du 17 décembre 2019 :

*« Le comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié se réunit au moins une fois par an sur convocation de son président.*

*Il adopte son règlement intérieur sur proposition de son président. Ce règlement est transmis, avant cette adoption, au conseil d'administration de la société nationale SNCF. Il définit notamment les modalités de convocation des réunions du comité et de détermination de l'ordre du jour de ses réunions, ainsi que les modalités de représentation en cas d'empêchement de ses membres.*

*Le secrétariat du comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié est assuré par la société nationale SNCF.*

*Chaque réunion du comité fait l'objet d'un compte rendu transmis au conseil d'administration de la société nationale SNCF. »*

<sup>17</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000038545639/2019-06-05#LEGIARTI000038545639>

- **Comité national des parties prenantes de SNCF Réseau**

La création de ce comité est prévue par l'article L. 2111-15-1 du code des transports issu de l'Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019<sup>18</sup> portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF :

*« Il est institué au sein de la société SNCF Réseau un comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares*

*(...)*

*Il est notamment consulté par le conseil d'administration de la société SNCF Réseau et par les organes de gouvernance de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 sur les grandes orientations de ces sociétés. »*

Le décret n° 2019-1385 du 17 décembre 2019 relatif au comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares institué au sein de la société SNCF Réseau<sup>19</sup> prévoit les modalités de fonctionnement de ce comité.

Il comprend « deux représentants des usagers désignés par le président du conseil d'administration de la société SNCF Réseau ». À ce titre, Jean LENOIR, Vice-Président de la FNAUT, siège dans ce comité.

Le mandat des membres est de trois ans renouvelable.

Article 4 du décret n° 2019-1385 du 17 décembre 2019 relatif au comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares institué au sein de la société SNCF Réseau :

*« Le comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares se réunit au moins une fois par an sur convocation de son président.*

*Il adopte son règlement intérieur sur proposition de son président. Ce règlement est transmis, avant son adoption, au conseil d'administration de la société SNCF Réseau. Il définit notamment les modalités de convocation des réunions du comité et de détermination de l'ordre du jour de ses réunions, ainsi que les modalités de représentation en cas d'empêchement de ses membres.*

*Le secrétariat du comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares est assuré par la société SNCF Réseau.*

*Chaque réunion du comité fait l'objet d'un compte-rendu transmis au conseil d'administration de la société SNCF Réseau ».*

Par ailleurs, il existe des comités des partenaires régionaux de SNCF Réseau, c'est notamment le cas en Auvergne-Rhône-Alpes et en Bourgogne-Franche-Comté, les FNAUT régionales y étant associées.

---

<sup>18</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000038545639/2019-06-05#LEGIARTI000038545639>

<sup>19</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000039639995/2020-01-01/#LEGITEXT000039639995>

- **SNCF Voyageurs (Comité Consultatif des Consommateurs)**

Par un protocole d'accord avec les associations nationales de consommateurs, SNCF Voyageurs organise avec elles des réunions régulières (environ une réunion par mois). Deux fois par an, le comité consultatif des voyageurs se réunit.

Les représentants de la FNAUT sont Marc DEBRINCAT, Délégué Général de la FNAUT et Jean LENOIR, Vice-Président de la FNAUT.

La première rédaction de ce protocole date de 1989. Il a pour vocation d'accompagner « *la rénovation de la relation entre les parties et garantir l'instauration d'une relation dite partenariale* ». Il s'agit d'un accord librement consenti et non soumis à une obligation légale. Ces relations doivent permettre « *d'instaurer un véritable partenariat porté par l'échange d'informations et d'avis – sous forme orale ou écrite sur tous les sujets relatifs aux activités de SNCF Voyageurs (...) et de recueillir en temps utile pour qu'ils puissent, le cas échéant, être pris en compte les avis et propositions des associations* ».

Les représentants des associations doivent respecter la confidentialité des échanges et des documents remis, et peuvent être amenés à être informés en amont des projets de l'entreprises, y compris sur des dossiers non encore communiqués au public.

Les échanges peuvent notamment porter sur la tarification, l'information commerciale, la distribution et l'accès aux trains, l'information et la prise en charge des voyageurs, les services internationaux, les gestion des situations perturbées, la politiques et les actions de la SNCF pour la protection de l'environnement, etc.

Le comité consultatif des voyageurs comprend le PDG de SNCF Voyageurs ou son représentant, un représentant ou deux de chacun des associations nationales signataires, des représentants des différentes activités de SNCF Voyageurs, le responsable des relations avec les associations nationales des consommateurs.

La formation collégiale et paritaire de ce comité, en tant que « conseil des consommateurs » désigne le Médiateur de SNCF Voyageurs.

- **Haut comité du système de transport ferroviaire**

Ce comité est prévu par l'article L. 2100-3 du code des transports<sup>20</sup> :

*« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance d'information et de concertation des parties prenantes du système de transport ferroviaire national. Il débat des grands enjeux du système de transport ferroviaire national, y compris dans une logique intermodale. Il effectue un suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire, notamment de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire.*

---

<sup>20</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000037116063](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037116063)

*Le Haut Comité du système de transport ferroviaire réunit des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des grands ports maritimes et des autres exploitants d'installations de service, des opérateurs de transport combiné de marchandises, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, de l'Etat ainsi que deux députés et deux sénateurs et des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national. Il est présidé par le ministre chargé des transports.*

*Il encourage la coopération entre ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite du matériel roulant, des quais et des gares.*

*Le Haut Comité du système de transport ferroviaire peut décider, à la majorité de ses membres, de se saisir de toute question relevant de son domaine de compétence. Il peut rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre chargé des transports à son initiative ou sur saisine de celui-ci.*

*En tant que de besoin, le Haut Comité du système de transport ferroviaire peut créer des commissions spécialisées pour l'exercice de ses missions. Il peut demander des travaux de recherche et des études socio-économiques relevant de son domaine de compétence aux organismes placés sous la tutelle des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.*

*L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux [articles L. 2102-5, L. 2111-10 et L. 2141-3](#), le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente, dans une perspective pluriannuelle :*

- 1° Les évolutions intervenues depuis le précédent rapport stratégique d'orientation ;*
- 2° La politique nationale en matière de mobilité et d'intermodalité ;*
- 3° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;*
- 4° Les actions envisagées pour favoriser la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs ;*
- 5° L'avancement du déploiement des systèmes de transport intelligents ;*
- 6° La stratégie ferroviaire de l'Etat concernant le réseau existant et les moyens financiers qui lui sont consacrés ;*
- 7° La situation financière du système de transport ferroviaire national et ses perspectives d'évolution ;*
- 8° La politique nationale en matière de fret ferroviaire ;*
- 9° Les enjeux sociétaux et environnementaux du système de transport ferroviaire national ;*
- 10° Les actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport ;*
- 11° L'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne.*

*Ce rapport, après avis du Haut Comité du système de transport ferroviaire, est soumis aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport et fait l'objet d'un débat. Il est rendu public. »*

Bernard GOBITZ, Vice-Président de la FNAUT-Ile-de-France, et Michel QUIDORT, Vice-Président de la FNAUT sont membres de ce Haut Comité, nommés par un arrêté du 26 avril 2021<sup>21</sup>. Le mandat est de cinq ans.

---

<sup>21</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043496829>

## 6. PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS

### 6.1 Création de nouveaux comités

Dans le cadre de différents débats parlementaires, la FNAUT a émis des propositions d'évolutions des textes législatifs, afin d'améliorer la prise en compte et l'information des usagers des transports. La FNAUT maintient ces propositions :

- **Création de comités de dessertes pour les services librement organisés**

Sur le modèle des comités de suivi des dessertes pour les services d'intérêt national et régional, il convient donc de prévoir une **instance de consultation des parties prenantes, dont les représentants des voyageurs, en ce qui concerne** les services librement organisés (liaisons TGV, par exemple) et les dessertes internationales.

Même dans le cadre de services librement organisés, il est pertinent d'organiser des instances permettant le partage d'information entre les entreprises ferroviaires et l'ensemble des parties prenantes.

Ils pourraient réunir des représentants des collectivités régionales concernées, des gestionnaires d'infrastructure et de gare, de la ou les entreprises ferroviaires, des représentants des intérêts économiques et des représentants des voyageurs. L'objet de ces comités porterait notamment sur la politique de desserte, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service et le choix des matériels affectés à la réalisation des services.

#### **PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA FNAUT :**

**L'article L. 2121-12 du code des transports est complété par un quatrième alinéa :** « *Sont institués des comités de suivi des services librement organisés et des services internationaux, auprès des entreprises ferroviaires concernées, permettant l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment informés sur la politique de desserte, l'argumentaire de son évolution et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance ; les tarifs ; l'information des voyageurs ; l'intermodalité ; la qualité de service ; le choix des matériels affectés à la réalisation des services* ».

- **Étendre l'information sur la consistance des services librement organisés et la consultation sur la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national aux associations de voyageurs**

Les dispositions de l'article L. 2121-2 du code des transports imposent aux entreprises ferroviaires d'informer les régions, départements et communes de la modification de la consistance d'un service librement organisé assuré dans leur ressort territorial.

En ce qui concerne la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national, ces collectivités sont consultées par l'Etat.

**Cette information et cette consultation doivent être étendues aux fédérations nationales d'associations d'usagers des transports.**

**PROPOSITION D'AMENDEMENT PAR LA FNAUT :**

**Les deux premiers alinéas de l'article L. 2121-2 du code des transports, dans sa rédaction issue du projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale, sont complétés ainsi :**

*« Les régions, départements et communes concernés par la modification de la consistance d'un service librement organisé par une entreprise ferroviaire au sens de l'article L. 2121-12 assuré dans leur ressort territorial sont informés par l'entreprise préalablement à cette modification. **Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports en sont également informées.***

*Les régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national au sens de l'article L. 2121-1 sont préalablement consultés par l'Etat. **Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports sont également consultées.** »*

## 6.2 Amélioration du fonctionnement des comités existants

### • PROPOSITIONS GÉNÉRALES

☛ Le code des transports donne une grande latitude d'organisation aux différents comités, des **bonnes pratiques de réunion peuvent être définies**, par exemple :

- invitation, ordre du jour et des documents qui sont diffusés à l'avance,
- communication d'indicateurs chiffrés : qualité de service, fréquentation, données économiques,
- compte-rendu diffusé dans un temps limité après la réunion,
- compte-rendu publié sur le site internet de l'autorité chargée de la mise en place du comité (AOM, ou de Gares et Connexions, ou transporteur),
- parité F/H,
- information réciproque sur les travaux des comités des partenaires (régional ou urbain), de ceux des comités de suivi des dessertes ferroviaires de la région concernée, et de ceux de gestion des gares le concernant.
- règlement intérieur.

### • PROPOSITION SPÉCIFIQUE AUX COMITÉS DES PARTENAIRES :

☛ La FNAUT souhaite que les AO profitent de la latitude qui leur est donnée et étendent le champ de compétence des comités des partenaires à d'autres domaines :

- les questions liées à l'intermodalité et à l'accessibilité,
- les pistes d'amélioration (des services, de la distribution, des tarifs, de l'intermodalité),
- les évolutions des cahiers des charges et l'évaluation des rapports d'exécution,
- les modalités de dédommagements des usagers en cas de perturbations,
- les questions liées à la cohabitation avec les différents modes de transports et modalités de cohabitation (notamment, au niveau des transports urbains, pour sortir des antagonismes entre l'autobus et le vélo qui ne devraient pas avoir lieu).

☛ La FNAUT souhaite que les AOM soumettent aux comités des partenaires les projets de définition des dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic.

☛ La FNAUT souhaite que les AOM soumettent aux comités des partenaires les projets de convention de remboursement des abonnements et des billets en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers.

☛ Sur les 12 régions de France métropolitaine (hors Corse), les comités des partenaires n'ont été mis en place de manière effective que dans 2 régions.

La FNAUT demande une mise en place rapide des comités des partenaires de la mobilité régionale, prévue par la LOM, en vigueur depuis maintenant 2 ans, afin que les régions puissent associer les différentes parties prenantes à la définition et au suivi de la politique de mobilité régionale.

- **PROPOSITION SPÉCIFIQUE AUX COMITÉS DE SUIVI DES DESSERTES TER et TET :**

☛ La FNAUT considère **les situations de crise** (par exemple, situations de forte dégradation de la qualité de service, ou grève impactant fortement la desserte de la ligne) **doivent amener à la réunion dans un court délai du comité de suivi de la desserte ferroviaire en question.**

Un décret pourrait étendre cette bonne pratique à tous les comités de suivi des dessertes ferroviaires.

☛ La FNAUT souhaite que les comités de suivi des dessertes soient informés systématiquement en amont des changements de service annuel, ainsi que des modalités d'information du public sur ces changements.

- **PROPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX COMITÉS DE SUIVI DES DESSERTES TET :**

☛ La FNAUT considère qu'une nouvelle convention des Trains d'Équilibre du Territoire doit intervenir entre l'État et SNCF Voyageurs. Cette convention pourrait prévoir un « comité national de suivi des Trains d'Équilibre du Territoire » auquel la FNAUT souhaiterait être associée.

☛ **Des comités de suivi des dessertes ferroviaires devraient être mis en place pour les lignes Intercités de jour :**

- Toulouse-Hendaye
- Bordeaux-Nantes,
- Nantes-Lyon,
- Clermont-Ferrand-Béziers.

**et pour les lignes Intercités de nuit :**

- Paris-Rodez-Albi,
- Paris-Cerbère-Portbou,
- Paris-Toulouse,
- Paris-Latour-de-Carol,
- Paris-Tarbes-Lourdes.