

Édito

La Fnaut évolue

« Après des années bien remplies, du matin au soir, du lundi au dimanche, après des années de militantisme bényvole, je cède la présidence de la Fnaut à François Delétraz.

Pendant ces mandats, la Fnaut a changé, fédérant toujours plus d'associations, s'appuyant sur les fédérations régionales actives et sur des experts aussi divers que compétents dans tous les domaines de la mobilité : ferroviaire, mobilités urbaines, cars SLO, vélos et piétons... Ces compétences conjuguées l'ont dotée de positions claires et partagées sur les politiques de mobilité : concurrence régulée, gratuité, SERM, programmation financière, modèles économiques et droit des voyageurs...

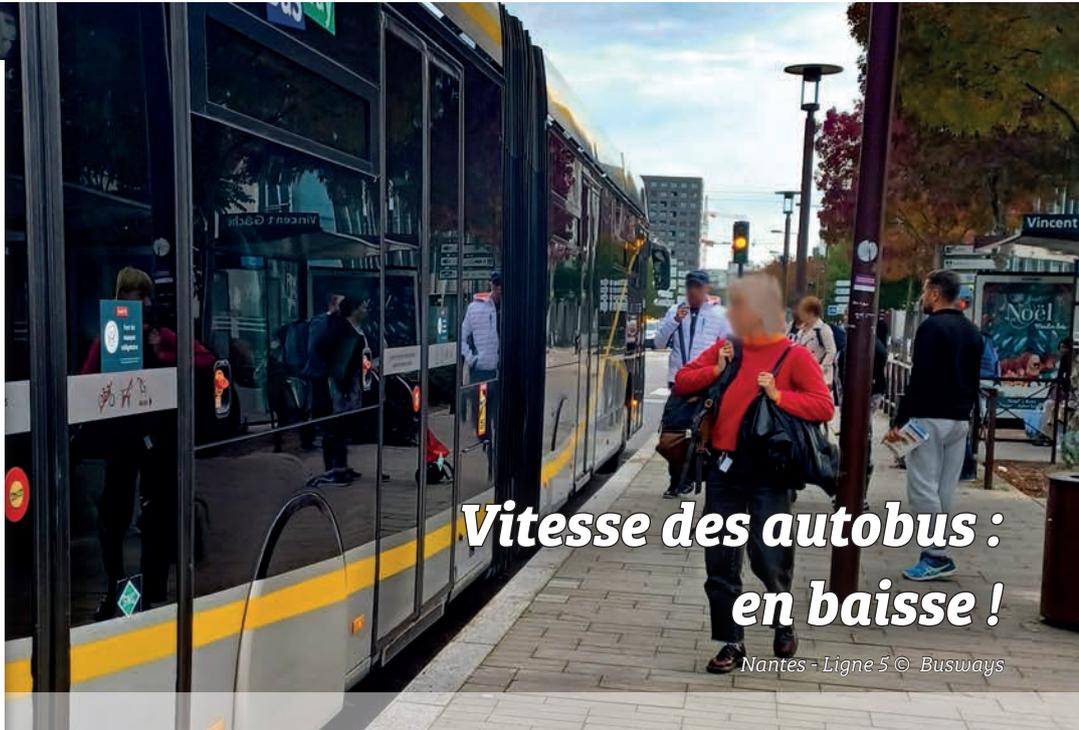
Pérenniser l'équilibre financier de la Fnaut, la féminiser, la rajeunir, sont quelques uns des défis de la nouvelle équipe dirigeante et de son nouveau président. »

Bruno Gazeau

« Merci aux membres du Bureau de m'avoir accordé leur confiance pour présider aux destinées de la Fnaut. Je m'inscris dans la lignée de Jean Sivardière et de Bruno Gazeau qui ont porté la Fnaut à ce haut niveau qui lui est aujourd'hui reconnu.

Cette voix des usagers peut être portée plus loin encore auprès des usagers auprès de qui elle reste encore trop méconnue. C'est ce que je vous propose de développer comme projet collectif. Ainsi nous renforcerons notre influence auprès des décideurs pour mieux faire prendre en compte les besoins des usagers, peser dans les arbitrages financiers, être davantage associés à l'élaboration puis la mise en œuvre des politiques de mobilités. Je sais pouvoir compter sur tous et vous en sais gré. »

François Delétraz



Vitesse des autobus : en baisse !

Nantes - Ligne 5 © Busways

Des bus qui circulent moins vite, des SERM dont le financement et la gouvernance sont incertains, une offre ferroviaire insuffisante, une intermodalité entre train et vélo à améliorer, les transports collectifs ne sont pas à la hauteur des besoins et les usagers souffrent comme on peut le constater à travers les différents articles de ce numéro de Fnaut infos. La Fnaut en appelle à l'état stratège pour donner au transport public sa juste place et favoriser le report modal que la crise climatique rend absolument nécessaire.

Sommaire

- **Dossier** - Baisse de la vitesse commerciale des autobus 2 et 3
- **Dossier** - Vitesse des autobus : un point de vue d'usager..... 4
- **Le coin du cycliste** - Intermodalité Vélo - Transports collectifs : En progrès mais devrait (beaucoup) mieux faire ! 5 et 6
- **Actualités** - Février 2024 : l'hiver ferroviaire 7
- **Élections européennes** : voter pour les transports publics 7
- **Actualités** - SERM : gouvernance et financement incertains 8
- **Regards sur l'Europe** - Vers des droits des voyageurs multimodaux 9
- L'accord européen sur la poursuite du voyage ferroviaire international 9
- Une carte européenne pour les personnes à mobilité réduite 9
- Grande Bretagne : un service minimum que ne souhaitent pas... les entreprises 9
- **Nouvelles des régions** - Une première modélisation pour un SERM tourangeau 10
- **La vie de la FNAUT** - AG de la Fnaut : une année difficile pour les usagers 11
- **La vie de la FNAUT** - Présidence de la Fnaut : François Delétraz succède à Bruno Gazeau 12

Baisse de la vitesse commerciale des autobus



© Philippe Bincteux

Nous présentons ici l'étude sur la baisse de la vitesse commerciale des autobus, effectuée par Jean-Marie Beauvais, économiste des transports et la société Beemotion, à la demande de l'Association Qualité Mobilité, dont la Fnaut est adhérente.

La première partie, réalisée par Jean-Marie Beauvais, s'est appuyée sur les statistiques de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (établies avec le concours des autorités organisatrices de mobilité) et porte sur la période 2012-2018. Elle concerne la vitesse d'exploitation des autobus.

La deuxième partie a été rédigée par Benoît Oillo, Directeur associé de Beemotion, et a nécessité l'accord de Nantes-Métropole pour traiter et analyser les données de deux lignes importantes du réseau (C5 et C7), de 2014 à 2019. Elle a requis le traitement de 15 000 courses et porte sur la vitesse commerciale.

La vitesse d'exploitation est une notion de production qui mesure le rapport entre la distance parcourue et le temps passé par le véhicule pour parcourir un trajet, y compris le retournement au terminus et le temps de battement si le salarié en bénéficie.

La vitesse commerciale est la notion qui intéresse le voyageur car elle mesure le rapport entre la distance parcourue et le temps qui s'écoule entre le départ du premier terminus et l'arrivée au terminus final.

Une baisse de la vitesse d'exploitation sur les grands réseaux

L'analyse des statistiques de l'UTP (Fig.1) illustre une baisse de la vitesse d'exploitation des réseaux desservant plus de 250 000 habitants qui passe de 15,5 km/h en 2013

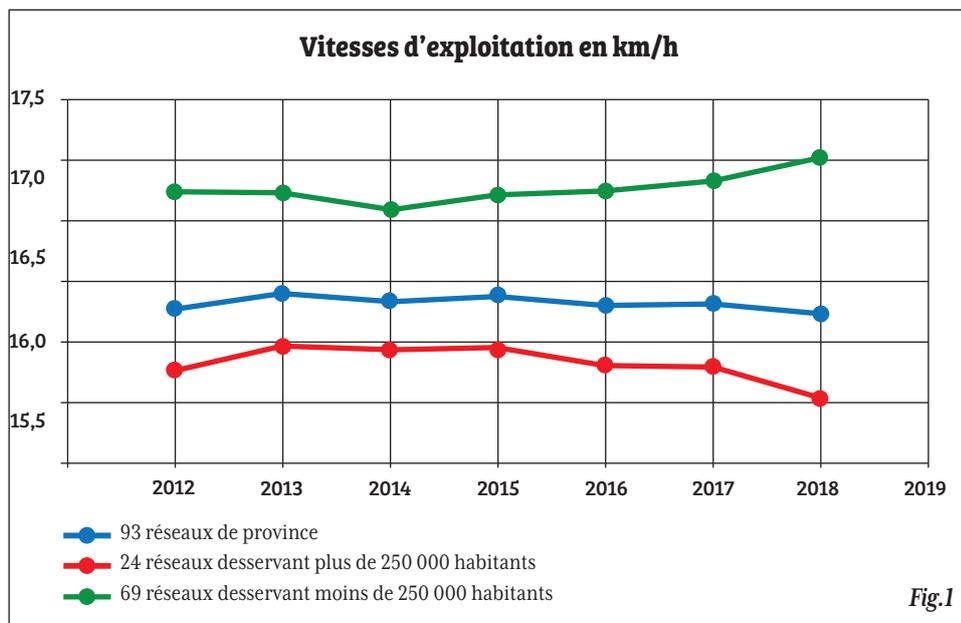


Fig.1

à 15 km/h en 2018 soit une baisse de 3 % en 5 ans.

Cette évolution varie suivant la taille des réseaux car la dégradation est forte dans les grandes agglomérations alors que l'on constate une augmentation de la vitesse dans les réseaux de taille moyenne.

Nantes : une baisse de la vitesse commerciale sur deux lignes majeures

Les mesures effectuées par Beemotion utilisent des informations issues d'un équipement embarqué qui, à chaque instant, donne la position de l'autobus, avec une précision à la seconde et au mètre.

Les lignes C5 et C7 de Nantes voient leur vitesse commerciale baisser aux heures de pointe comme aux heures creuses (Fig.2), malgré les aménagements de voirie dont elles ont bénéficié car ces lignes ont fait partie du programme « Chronobus ».

Sur la ligne C5, dans le sens aller, la baisse de la vitesse commerciale sur l'ensemble de la journée est de 3,1 km/h (passage de 20 km/h à 16,9km/h). La durée totale du parcours moyen passe de 17 min à 19 min 55 s soit une augmentation de 2 min 55 s. Le temps de roulage augmente de 1 min 54 s et le temps d'échange passagers de 55 s. L'attente en ligne (- 1s) et l'attente en station (+ 7 s) varient peu.

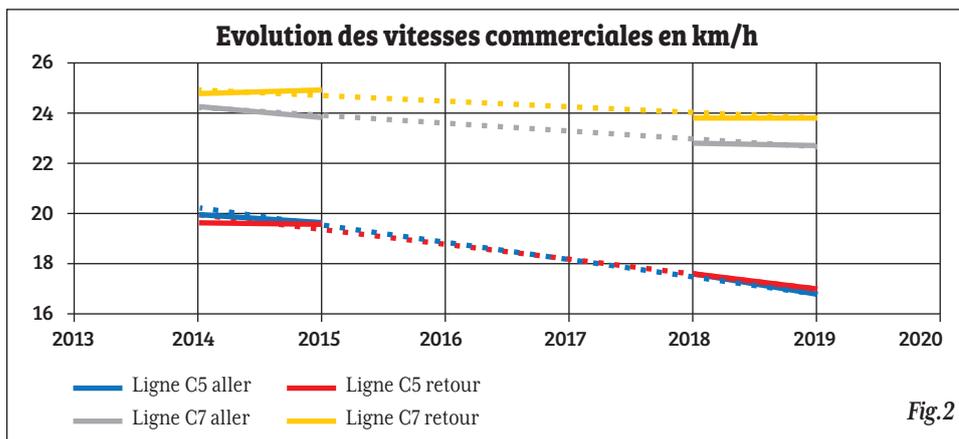


Fig.2

La baisse de la vitesse commerciale concerne toutes les tranches horaires.

Selon les informations recueillies auprès de TAN, opérateur du réseau de Nantes, plusieurs facteurs concourent à l'augmentation du temps de roulage :

- Augmentation de la circulation générale qui rend problématique le franchissement de certains carrefours ;
- Développement des livraisons illicites ;
- Augmentation de la circulation des vélos dans les couloirs réservés ;
- Augmentation du nombre de traversées piétons dans les zones nouvellement urbanisées (Ouest de l'Ile-de-Nantes).

Sur la ligne C5, l'augmentation du temps d'échange passagers s'explique par l'augmentation de la fréquentation, qui atteint presque 70% entre 2014 et 2019.

Des propositions correctives

Pour enrayer la baisse de la vitesse commerciale des autobus, Jean-Marie Beauvais et Benoît Oillo font plus de trente propositions qui rejoignent en grande partie les demandes de la Fnaut dans les différentes agglomérations. Elles concernent non seulement le réseau (exploitation et véhicules) mais aussi l'autorité organisatrice (aménagement des stations et de la voirie).

Exploitation : Autoriser la montée par toutes les portes de l'autobus. Si la montée par la seule porte avant est maintenue, prévoir le passage de deux personnes de front de façon à ce que le voyageur qui achète son billet au conducteur n'empêche pas les autres voyageurs de monter. Limiter la

vente de tickets à bord des autobus en proposant des abonnements très attractifs.

Aménagement des véhicules : Mettre en service des véhicules ayant une capacité suffisante et des portes larges. Bien positionner les barres d'appui pour favoriser la circulation à l'intérieur du véhicule.

Aménagement des stations : Maintenir une bonne distance entre le quai, les distributeurs de billets et le mobilier urbain. Allonger et élargir les quais. Mettre en place des « stations apaisées » où les voitures ne peuvent pas dépasser l'autobus à l'arrêt.

Aménagement de la voirie : Réserver une voie par sens pour la circulation des autobus, soit latérale soit axiale. Adopter un partage de l'espace en faveur des vélos et des piétons au détriment des voitures (stationnement et circulation) et non pas au détriment des autobus. Verbalisez en cas d'occupation des voies réservées.

Les conclusions de la Fnaut

La baisse de la vitesse commerciale dégrade l'équilibre économique de la ligne et allonge le temps de parcours pour les usagers. Elle peut avoir un impact sur la régularité des passages.

La baisse de la vitesse commerciale des autobus a des conséquences économiques importantes : toutes choses égales par ailleurs, une augmentation de 3 minutes d'un temps de parcours moyen (augmentation de 6 minutes sur l'aller et retour) nécessite l'adjonction d'un véhicule supplémentaire pour maintenir un intervalle de 6 minutes et de deux véhicules supplémentaires pour un intervalle de 3 minutes ainsi que l'augmentation correspondante du nombre de conducteurs-receveurs.

La Fnaut incite donc les autorités organisatrices et leurs opérateurs à mettre au point un indicateur fiable et reconnu par la profession afin de suivre la vitesse commerciale ou la vitesse d'exploitation des autobus dans les différents réseaux.

Les indicateurs doivent porter sur des itinéraires-repères qui ne varient pas au cours du temps car l'extension des lignes en périphérie conduit logiquement à une augmentation de la vitesse commerciale moyenne pouvant masquer des évolutions contrastées.

Au titre de la décarbonation de la mobilité, rien ne sert d'acheter des véhicules de plus en plus coûteux si on les fait rouler de plus en plus lentement !

Alain RICHNER,



© Frantz Rein

Les résultats détaillés de l'étude sont disponibles sur le site de la Fnaut :

<https://www.fnaut.fr/la-baisse-tendancielle-et-reguliere-dans-le-temps-de-la-vitesse-des-bus-dans-les-grandes-villes-de-france/>

Vitesse des autobus : un point de vue d'utilisateur

© Freepik

« Installé depuis 20 ans à Nantes j'ai vu à ma grande satisfaction se développer depuis 2010 dans l'agglomération une dizaine de lignes de bus à bon* niveau de service avec des voies réservées, des amplitudes horaires notables et des fréquences appréciables qui m'ont fait presque oublier de regarder les horaires. Oui, mais... »

Des contreparties fâcheuses

Cette politique a comme souvent eu ses contreparties : quasi-stagnation du réseau « structurant » (lignes de tramway et de « busway » heureusement révisée depuis quelques mois, liaisons secondaires « scalpées » ou fermées... Elle n'en a pas moins fait des « chronobus » nantais (marque déposée !) un succès de fréquentation évident dès 2015 et plus encore actuellement où des restrictions à la circulation et au stationnement des automobiles commencent à faire leur effet.

Cet accroissement de la fréquentation est aussi concomitant avec le développement de l'usage individualisé du transport public (UITP !) à Nantes comme ailleurs et qui entraîne les désagréments liés à l'encombrement irrationnel des plateformes, aux bruits dus surtout à l'usage immodéré du téléphone sans oublier l'occupation ostentatoire de plusieurs sièges !

Et du coup comme pour beaucoup d'autres passagers c'en est fini pour moi du voyage plaisir et je n'ai désormais qu'un souci : voir s'écourter la plupart de mes trajets. C'est donc avec inquiétude que j'ai lu les conclusions de l'étude révélant la stagnation des vitesses des autobus mesurées en 2019 dans ma ville notamment sur la ligne C5 qui avait révolutionné mon accès au quartier dit de « l'île de Nantes ». Intuitivement j'avais noté avant la crise du COVID que la montée par la seule porte avant freinait la progression des véhicules et que la décision appliquée en 2020 d'en faire une ligne de « busway » (montée par les 3 portes, pas de vente de titres à bord, nouveau matériel) était un progrès appréciable.

En matière de mobilité les mêmes causes créant les mêmes effets, on ne peut que

s'attendre à voir le succès des lignes rapides d'autobus entraîner de plus en plus leur...ralentissement. On peut observer de visu à Nantes ce phénomène les samedis et dimanches où une politique de gratuité entraîne une sur fréquentation notamment autour des pôles commerciaux.

Il apparaît alors essentiel pour les usagers d'inciter les décideurs à faciliter plus et encore le déplacement des autobus afin d'augmenter leur vitesse car le passager aspire avant tout à la régularité et à la réduction du temps de parcours.

Des pistes d'amélioration connues.

- Agir sur les voies réservées avec la priorité absolue pour les autobus et si possible sans circulation concurrente, avec passage rapide aux carrefours à synchroniser quand des lignes se croisent et intolérance aux stationnements indus des automobiles et des camionnettes (« j'en ai pour cinq minutes »).

- Faciliter les montées et descentes : quais bien dégagés et autobus disposant de plateformes avec des portes larges et réactives par lesquelles on peut monter et descendre,

ce qui devra entraîner une révision des modalités de contrôle.

- S'interroger sur pertinence de la vente des titres par les conducteurs et promouvoir la mise en place des automates à bord surtout quand ils utilisent toutes sortes de supports (carte bancaire, carte de service, terminal téléphonique, espèces).

- Mener des campagnes pédagogiques sur le comportement à bord en invitant par exemple à choisir des poussettes « spécial bus », en suggérant aux amateurs de trottinette de pratiquer au grand air plutôt que d'occuper deux places, aux jeunes en bande de dégager les plateformes et aux « seniors » arthrosés de s'accrocher aux barres....

L'Association nantaise « Déplacements environnement » est prête à s'engager sur chacun de ces points et à les expliciter en théorie et sur les lieux. Car les transports en commun même s'ils sont victimes de leur succès, c'est moins de pollution, plus de « vivre-ensemble » et parfois aussi de belles rencontres.

*Bon et pas haut !

J.B. Lugadet (ANDE-Nantes, AUT des Pays de la Loire)



Ligne 5 à île de Nantes © Busways

Intermodalité Vélo - Transports collectifs : En progrès mais devrait (beaucoup) mieux faire !



Gare de Grenoble

Livre blanc « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition »

En mars 2023 la Fnaut a adopté les grandes lignes de sa « position sur le vélo dans les mobilités » (voir Fnaut Infos n° 301 *). La complémentarité de ces modes conduit en effet, pour éviter des trajets motorisés, à développer l'intermodalité entre le vélo, bien adapté à la desserte des premiers ou derniers kilomètres, et les transports publics, plus rapides mais qui ne sauraient aller partout. Selon une étude allemande, systématiser cette intermodalité permettrait, en réduisant les trajets en voiture, un gain de 25% sur leurs émissions de gaz à effet de serre. En outre, 88 % des Français sont favorables au développement de la complémentarité vélo-transports collectifs (Sondage OpinionWay réalisé par la FUB en janvier 2022).

C'est pourquoi la Fnaut s'est associée à la Fédération des Usagers de la Bicyclette pour préfacer un livre blanc « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition » et écrire, en préalable au texte de loi Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), une position commune pour « intégrer pleinement le vélo pour maximiser l'efficacité des SERM »*

Colloque « De l'intermodalité à la complémentarité vélo-Transports collectifs... »

Les documents précités étaient au centre du colloque organisé par l'association Transport

Développement Intermodalité Environnement (TDIE) sur le thème « **De l'intermodalité à la complémentarité vélo-transports collectifs : les propositions des usagers en débat** », qui s'est tenu mardi 30 janvier 2024 en présence de Bruno Gazeau. La table ronde réunissait Morgane Castanier, directrice clients, marketing et technologies de SNCF Gares & Connexions, Claire Heidsiek, pilote du groupe de travail Vélo de Régions de France, Olivier Schneider, président de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, et Camille Thomé, directrice de Vélo & Territoires.

Dans son introduction, Louis Nègre n'a pas manqué de regretter que « *la mobilité n'est pas prioritaire dans notre pays* » puisqu'on peut se passer d'un ministre des Transports pendant plusieurs semaines, alors qu'il s'agit pourtant « *d'une priorité de nos concitoyens, mais peut être pas de ceux qui nous gouvernent* ».

Objectifs du livre blanc

Le livre blanc a pour objectifs de valoriser les multiples dimensions de la complémentarité vélo-transports collectifs et d'appeler les acteurs de la mobilité à penser les réseaux et services vélo comme un des piliers du système de transports collectifs, selon 5 axes :

- Gares et pôles d'échanges : stationnements, services de location et réparation, accès aux quais (ascenseurs, goulottes, etc...);
- Réseau cyclable à haut niveau de service : pistes cyclables en site propre, connectées au réseau de transports collectifs, et offrant

un confort d'attractivité, rapides à mettre en place et peu coûteuses ;

- Accueil des vélos à bord : nombre accru d'emplacements pérennes, espaces modulaires, circulation et stockage à bord, aménagements en période de pointe, accessibilité des remorques et vélos spéciaux, etc. ;
- Promotion : signalétique, information multimodale, marque commune, billettique intégrée, mobilisation des employeurs, etc. ;
- Gouvernance : contrats opérationnels de mobilité, concertation des associations et habitants, etc.

Un « système vélo » pour les SERM

Concernant l'application aux SERM, la Fnaut et la FUB ont souhaité qu'un véritable « système vélo » reprenant les cinq axes du livre blanc soit intégré dès la conception, afin d'éviter les manques constatés sur les lignes du Grand Paris Express.

Ces points ont en grande partie été repris dans la loi, mais en oubliant malheureusement l'emport des vélos à bord. La vision du futur ainsi promue « *est celle de bassins de vie maillés par des réseaux cyclables et des transports collectifs à haut niveau de service, pensés en cohérence et offrant des interfaces accueillantes et bien aménagées* », dans une perspective de conquête de nouveaux usagers. **Cette problématique doit s'exprimer dans les « comités des partenaires » et « comités**

* Ces deux documents sont accessibles sur le site internet de la Fnaut, par des liens en fin de page de la « position FNAUT sur le vélo dans les mobilités ».

➤ **de bassin » créés par la LOM, afin d'impliquer les collectivités locales (pour la cyclabilité des accès aux gares par exemple).**

Des données contrastées

Parmi les repères statistiques intéressants on notera +41 % de fréquentation cyclable France entière de 2018 à 2022, augmentation portée par l'urbain et les trajets domicile-travail. Mais il reste du chemin à parcourir : 52 % des usagers des chemins de fer néerlandais débutent leur trajet à vélo (un taux qui devrait pouvoir être atteint dans les aires urbaines desservies par nos SERM...). Cette statistique est actuellement mal évaluée en France, car dans ses enquêtes, l'INSEE demande de cocher une seule case pour définir le mode de transport utilisé : Pour « train + vélo » les gens ne cochent que le train...

Les stationnements en gare, même s'ils ont été boostés par la loi LOM, restent très en retard (23 000 stationnements vélo installés depuis 2020 au lieu des 65 000 annoncés par la LOM) et bien modestes : Rien que dans l'agglomération de Munich, il y a 15 ans, on trouvait déjà 55 000 places vélo en gares, presque autant que les objectifs France entière de la loi LOM (basés sur 4% des flux voyageurs journaliers des 1075 principales gares). Et encore faudrait-il qu'ils soient réellement sécurisés, ce qui est loin d'être le cas partout.

Gares et Connexions vient d'ailleurs de diffuser un sondage de 46 questions concer-

nant l'offre et la qualité de service dans les gares,... sans y mentionner une seule fois le vélo !! Pas mieux côté SNCF Connect, qui, lors de l'achat d'un billet, propose systématiquement une location de voiture (en oubliant toutes les autres possibilités) pour prolonger son trajet en train...

Capacité d'emport à bord des trains insuffisante

Vélos et Territoires considère que « *l'embarquement des vélos à bord des TER c'est un vrai sujet : on se demande comment ça va être possible de continuer à les accueillir sans régulation, sans réservation, sans parfois les interdire à certains horaires, parce que avant tout les trains sont faits pour transporter des voyageurs* » (sans bagages cela va sans dire, selon la doxa SNCF).

La représentante de Régions de France souhaite elle aussi « *changer les comportements pour stationner le vélo plutôt que de l'emporter, en créant un stationnement rassurant, simple, interopérable, et adapté* » (comprendre : léger pour des vélos peu chers, plus sécurisés pour les vélos à assistance électrique...). « *Le réflexe immédiat du cycliste c'est d'emporter son vélo surtout s'il vient de s'en faire voler un dans un stationnement... sécurisé !* ». Comment réguler cela et inciter les pendulaires à avoir un vélo à chaque extrémité du trajet en train... et penser aussi aux visiteurs venant d'autres régions, qui augmentent considérablement la demande sur certaines lignes en période touristique....

Comme l'a aussitôt regretté un participant, on a bien trop peu parlé de l'insuffisante capacité d'emport des vélos dans les trains français, considéré même comme étant « un repoussoir » à éviter à tout prix au profit des services en gares (stationnements, ...), qui ne répondent pas aux mêmes besoins.

Contrairement à ce qui se fait en Allemagne et ailleurs, où les trains prévoient de larges espaces autorisant en moyenne 6 vélos par voiture (voire plus pour les S-Bahn), nous en sommes réduits en France à gérer la pénurie d'espaces dans les rames, aggravée par une gestion déficiente du matériel : en quelque sorte on s'arrange comme on peut (avec en plus les pannes et les annulations diverses) et les cyclistes sont les premiers à en payer les conséquences (restrictions à l'embarquement des vélos).

“ En conclusion, des années après la fin du service de location « Train + Vélo » de la SNCF, on ne peut que se réjouir que le vélo retrouve sa place à part entière dans le couteau suisse de l'intermodalité. Certes la priorité doit être donnée aux vélos pliants, aux trottinettes, et au stationnement des vélos en gares.

On regrettera néanmoins le manque d'ambition des acteurs pour, comme le demande le Collectif « Mon Vélo dans le Train », augmenter la capacité d'emport à bord des trains alors que c'est un axe majeur de réussite de cette intermodalité notamment pour les SERM.

Au moment où des commandes de nouveaux matériels sont lancées et où un important programme de rénovation à mi-vie va concerner une bonne partie des rames TER déjà en circulation, il est incompréhensible que cette question ne soit pas prise en compte. Dommage aussi que Régions de France n'ait pas évoqué comment simplifier et harmoniser les contraintes de réservations à bord des TER, un véritable maquis ingérable pour les usagers cyclistes occasionnels. ”



Des espaces vélos largement dimensionnés dans les trains allemands © Gilles Laurent

Gilles Laurent

Février 2024 : l'hiver ferroviaire ...

Gare de Lyon-Part-Dieu

En ce début d'année la SNCF a annoncé plusieurs mesures défavorables aux voyageurs :

● **Les tarifs pour les abonnés ont fortement augmenté.** Et surtout la souplesse d'échange de billets est réduite : on ne peut plus exclure qu'un abonné ne puisse plus rentrer chez lui si le dernier TGV est complet ... Or cela arrive de plus en plus souvent, du fait de la hausse de trafic et de la pénurie de matériel organisée par la SNCF elle-même : la SNCF fait rouler 120 TGV de moins qu'il y a 10 ans !

● **Les tarifs augmentent aussi pour les non abonnés :** plus les places se raréfient, plus elles sont chères, parfois même avec une première classe imposée... De plus les TGV sont plus rares car plus capacitaires, et sont partiellement remplacés par des Ouigo dont la tarification est incompatible et ne permet aucun report de billet.

● **Les prix plafonnés des cartes Avantage ont été augmentés une fois de plus,** parfois de plus de 30 %, sur certaines lignes, après la hausse intervenue en juillet dernier... Ces plafonds étant liés au temps de parcours, il suffit de choisir la moyenne des temps de parcours sur la ligne plutôt que le temps de parcours réel du train pour franchir le seuil : par exemple sur le Paris-Rennes, qui se fait en TGV en 1h28, mais parfois en 1h54 voire 2h18 selon les arrêts intermédiaires, un porteur d'une carte de réduction ne payait auparavant jamais plus de 49 euros sur les TGV rapides. Désormais, le temps de trajet moyen pris en compte dépasse 1h30, c'est donc un plafond à 69 euros qui est appliqué ! Cette hausse subtile concerne aussi Paris-Poitiers, Paris-Lorient, Lille-Lyon et Lille-Strasbourg, « afin de mieux refléter la réalité du temps de parcours des voyageurs » selon la SNCF !

● **La SNCF fait peser de nouvelles contraintes sur les bagages :** certes il n'est pas normal qu'une personne voyage avec une demi douzaine de valises comme vu parfois en gare de Roissy-TGV, mais le plafonnement à deux valises sur les TGV et Intercités sans qu'il soit prévu de payer les bagages en excès est sévère : on peut avoir besoin de se déplacer avec deux valises et un gros sac à dos ! Le voyage itinérant à vélo est compromis aussi : deux sacoches devant, deux sacoches derrière avec un gros sac au dessus, ce ne sera plus possible.

Décidément « nous faire préférer le train » ne semble plus être une priorité : depuis que l'Etat a fait savoir à la SNCF que le groupe ferroviaire devra trouver en interne les ressources pour financer l'accélération de la rénovation du rail en France, le remplissage des caisses a pris le dessus !

Gilles Laurent

Élections européennes : voter pour les transports publics

La période législative qui s'achève en juin prochain s'est révélée très décevante à plusieurs égards pour la mobilité et les usagers des transports.

Son début aura vu l'adoption du règlement révisé sur les droits des voyageurs ferroviaires, très amputé des dispositions favorables à une véritable protection des passagers lorsque le système dysfonctionne. Rappelons que le projet élaboré par le Parlement européen, qui avait retenu bon nombre des suggestions de la Fédération européenne des voyageurs (FEV), a été battu en brèche par le Conseil européen des ministres des Transports avec l'appui des compagnies ferroviaires nationales.

A l'autre bout de la législature, et comme pour y mettre un point final, l'adoption de la « directive sur les poids et mesures des véhicules » va autoriser des « méga-camions » surdimensionnés sur les routes de l'Union, en pleine contradiction avec les objectifs du

« Pacte Vert » et du transfert modal du fret de la route vers le rail. Des objectifs vertueux vite oubliés par la Commission et le Parlement, alors que le rail est à l'origine de 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre, tandis que la route, voitures et camions, en produit 76 %. Sans oublier les risques accrus d'accidents et l'usure rapide de la voirie non conçue pour ces trains routiers, même « électrifiés ».

A l'agenda de la nouvelle législature figurent des dossiers stratégiques pour la mobilité. Citons-en trois, destinés à simplifier, protéger et égaliser.

Simplifier, avec le futur règlement sur la mobilité multimodale connectée, ou comment, en un seul clic, s'informer et acheter son billet en toute transparence, quels que soient les moyens de transport et les compagnies utilisés.

Protéger ensuite, avec le projet de règlement sur les droits des voyageurs multi-

modaux, qui devrait permettre de favoriser le transfert modal de la route et de l'air vers le rail et les modes doux.

Égaliser enfin, avec l'avancement du dossier de l'internalisation des coûts externes de la mobilité (1) pour mettre sur un pied d'égalité tous les moyens de déplacement et permettre aux transports publics routiers et ferroviaires de libérer tout leur potentiel au service d'un marché dynamique et soucieux de répondre aux défis sociaux, économiques et environnementaux des décennies à venir. L'occasion ne se représentera pas : un scénario « au fil de l'eau » amènerait le secteur des transports à émettre 44 % des gaz à effet de serre en 2030.

(1) La Commission estime les coûts externes de la mobilité terrestre, aérienne et maritime dans l'UE à 1 000 milliards €/an (étude Université de Delft.)

Michel Quidort
Président de la Fédération européenne des voyageurs (FEV)



SERM : gouvernance et financement incertains

L'actualité relative à la mise en place des SERM a été particulièrement chargée au cours du premier trimestre 2024. Il semble que les différentes parties prenantes prennent conscience de l'ampleur des problèmes à résoudre pour la mise en place concrète de ces nouveaux services.

Quatre éléments principaux jalonnent cette période :

● **La journée des mobilités du quotidien** organisée par l'association "objectifs RER métropolitain" les 8 et 9 février à Strasbourg. Le premier jour, plusieurs projets y ont été présentés par leurs promoteurs et leurs conditions de réussite ont été analysées. Diverses sessions thématiques portant sur les stratégies de déploiement des SERM ont occupé la seconde journée. Deux membres du Bureau National de la Fnaut s'y sont exprimés lors de deux ateliers ainsi que son Président qui a rappelé l'exigence de la participation effective des usagers dès le démarrage des études.

● **Le colloque organisé par le GART à Bordeaux le 13 mars.** Une large place a été laissée aux institutionnels qui ont pu exposer leurs analyses, problèmes et projets sans que malheureusement les participants n'aient pu poser la moindre question (faute de temps bien entendu). Il en ressort que les questions d'attribution du statut, de gouvernance et surtout de financement sont au centre des préoccupations des AOM. Le Président de la Fnaut s'est exprimé en rappelant l'intérêt des usagers pour les SERM et leur approche intermodale.

● **La déclaration du nouveau Ministre des Transports** au début du colloque. Son intervention traduit une légère inflexion du discours de l'Etat quant à la consistance du projet : le SERM doit maintenant constituer le volet mobilité d'un projet de territoire et s'étendre à l'amélioration des dessertes avec les villes moyennes. Les candidatures seront recueillies au premier semestre 2024 et le travail de labellisation sera conduit avec

l'Etat avant fin 2024. La récente réaction du Ministre au projet lillois qui demande aux autorités locales de revoir leur projet dans le sens d'une extension territoriale préfigure-t-elle le contenu d'un tel dialogue Etat/Partenaires locaux pour l'obtention du statut ? Enfin une mission sera confiée aux Inspections des Finances et de l'Environnement pour cerner les besoins financiers.

● **La diffusion d'un document intitulé « Bâtir ensemble les projets de mobilité du quotidien »** et cosigné par le Ministère chargé des Transports, la SGP et SNCF Réseau. Il complète et développe les propos introductifs du Ministre.

La première impression qui se dégage de sa lecture est celle d'une claire volonté de positionner la SGP comme l'ensemblier fédérant et contrôlant les travaux des différents maîtres d'ouvrage et assurant la recherche d'emprunts dont le remboursement sera assis sur une fiscalité locale.

La seconde impression porte sur le grand nombre et la variété des objectifs assignés aux SERM : instruments d'une politique publique d'aménagement et de désenclavement des territoires pour corriger les effets négatifs de la métropolisation, favoriser la transition écologique et développer des modalités de concertation exemplaires avec les citoyens (avec peu de références aux usagers), etc. Le mieux peut être l'ennemi du bien...

Ce document se termine par l'information que la conférence de financement des projets prévue par la loi pour juin 2024 traitera principalement de l'étude des recettes fiscales

locales affectées aux projets de SERM tant pour l'investissement que pour le fonctionnement.

Quels enseignements tirer de ces différents événements ?

Tout d'abord le constat que les questions de gouvernance et surtout de financement restent pendantes. Les premières études réalisées par les porteurs de projet font apparaître des montants financiers très importants et donc des besoins de crédits d'Etat bien supérieurs à ceux mis en avant pour la préparation des CPER en cours de négociation. Réaliser une première étape limitée à une optimisation/densification des circulations sans travaux majeurs d'infrastructures paraît déjà très ambitieux. Ensuite les inflexions annoncées par le Ministre (insertion dans un projet de territoire, extension du périmètre, etc...) qui vont conduire à une préparation plus complexe donc plus longue des projets ne vont-elles pas entraîner un retard pour leur démarrage ?

Toutefois un point positif. Le Ministre insiste sur la nécessaire participation des citoyens : doit-on comprendre qu'il propose une meilleure association des usagers à la préparation des projets? C'est ainsi que la Fnaut doit le comprendre et réitérer ses demandes sur ce point.

Alain Roux

Vers des droits des voyageurs multimodaux

La Commission européenne s'était engagée à revoir les règlements sur les droits des voyageurs particuliers à chacun des modes - aérien, ferroviaire, routier et maritime - pour s'assurer de leur capacité à s'appliquer en cas de perturbations. Ce qui est nouveau, c'est, avec le projet de Règlement présenté fin 2023 dans le « Paquet Mobilité des Voyageurs », la

possibilité d'inclure dans la mise en œuvre de ces droits, jusqu'alors « modaux », les titres de transport multimodaux. Ces nouveaux droits s'appliqueraient ainsi aux passagers utilisant plusieurs moyens de transport (bus, train, avion) lors d'un même voyage, afin qu'ils soient bien informés durant leur déplacement, mais aussi protégés lorsqu'ils utilisent

un seul billet lors d'un trajet à l'intérieur de l'Union européenne (droits au remboursement, au reroutage, à l'assistance). Le projet de texte devrait par ailleurs proposer un formulaire unique valable dans toute l'Union pour demander un remboursement ou une compensation en cas de dysfonctionnement propre à chaque mode.

Accord européen sur la poursuite du voyage ferroviaire international

Les voyageurs internationaux à l'intérieur de l'UE qui manquent leur correspondance à la suite d'un retard ou d'une annulation peuvent déjà, s'ils bénéficient d'un billet direct « de bout en bout », équivaler à un seul contrat de transport, bénéficier des droits des voyageurs qui y sont attachés, dont celui d'emprunter le prochain train pour leur destination finale sans frais ni formalités supplémentaires.

Pour les personnes qui utilisent plusieurs billets pour accomplir leur trajet avec différentes

compagnies, il est désormais possible de bénéficier de la même facilité à la suite de l'accord commercial sur la poursuite du voyage signé entre les opérateurs ferroviaires européens suivants : BLS et CFF (Suisse), CD (République Tchèque), CFL (Luxembourg), DB (Allemagne), DSB (Danemark), GYSEV (Hongrie), HZPP (Croatie), MAV-START (Hongrie), NS (Pays Bas), ÖBB (Autriche), PKP IC (Pologne), Renfe (Espagne), SJ (Suède), SNCB (Belgique), SNCF (France), SZ (Slovénie), Trenitalia (Italie) et ZSSK (Slovaquie).

Il est toutefois nécessaire que le déplacement prévoit des temps raisonnables dans les gares de correspondance et que le train utilisé soit exploité par la même compagnie que celle dont on a raté le train. Une attestation d'un agent de la compagnie dont le train a été retardé ou est annulé est nécessaire pour pouvoir bénéficier de ce report sans frais supplémentaires.

Carte européenne pour les personnes à mobilité réduite

Cette carte, valable dans l'ensemble de l'UE, est destinée à faciliter les déplacements des personnes souffrant d'un handicap. Elle attestera de leur qualité à se voir garanti un accès libre et non discriminatoire et un traitement particulier dans les

services publics et privés, incluant les transports, les événements culturels, les musées et les manifestations sportives, ou encore les parcs de loisirs. La carte sera délivrée par les autorités nationales compétentes et viendra compléter les autres documents ou

certificats existants. La Directive établissant cette carte européenne a été adoptée par les législateurs européens le 8 février 2024 et devrait être complètement opérationnelle et d'application dans l'ensemble de l'Union en 2028.

Grande Bretagne : un service minimum que ne souhaitent pas... les entreprises

Le « Strikes Act » (« Loi grèves ») adopté par le Parlement britannique en juillet 2023 a du mal à se mettre en place. Ce texte habilite le Secrétaire d'Etat (ministre) aux Affaires et au Commerce à édicter des « règles de service minimum » applicables, en cas de menaces de grève, dans un ensemble de secteurs, dont les transports ferroviaires. Le niveau de service minimum requis étant défini par les ministres concernés, en l'occurrence celui des transports pour le rail.

Concrètement, la loi autorise les employeurs à exiger de leur personnel déclaré gréviste 7 jours à l'avance, et moyennant injonction individuelle, qu'il se rende au travail de manière à ce que soit assuré 40% du service prévu à l'horaire. Étonnamment, malgré une suite de mouvements d'arrêt de travail qui a affecté le secteur ferroviaire ces derniers temps, les employeurs des franchises ferroviaires ont choisi de ne pas recourir à cette possibilité. Les raisons : la crainte

d'envenimer le dialogue social avec les trois syndicats de la branche des transports et les difficultés de mise en œuvre. Une seule entreprise, LNER, sous tutelle gouvernementale, a voulu en faire usage, mais a dû s'incliner face à la réaction du syndicat des conducteurs (ASLEF). En dehors des chemins de fer, la loi sur le service minimum s'applique aux secteurs de la santé, des services d'urgence, de l'éducation, de l'industrie nucléaire et de la sûreté aux frontières.

Michel Quidort

Une première modélisation pour un SERM tourangeau



Gare de Loches © ADTT

Depuis de nombreuses années l'ADTT (Association pour le Développement des Transports en Touraine) a pour objectif d'augmenter l'attractivité de l'étoile tourangelles à 8 branches, ce qui pourrait encourager une partie de la population à délaisser la voiture. Mais combien de personnes feraient ce choix ?

En attendant les premières études, l'ADTT a organisé le 12 mars la présentation publique d'une modélisation, menée par des étudiants de l'école d'ingénieurs ESTACA, et présentée par Guy Bourgeois, enseignant-chercheur, conseiller scientifique à la SGP (Société des Grands Projets) et concepteur de l'outil informatique utilisé pour la modélisation (OPTIREL).

Les simulations ont été réalisées à partir des déplacements domicile-travail de 84 % de la population active d'Indre-et-Loire et 97 % des utilisateurs actuels des TC. Le principe fondateur de la modélisation est un arbitrage coût/temps qui décide du partage modal. Tous les réseaux sont représentés : TC, route et parking-relais, vélo, marche à pied. On y trouve des iris de population ainsi que les zones d'emploi. Différents scénarios ont été testés, donnant de premiers résultats particulièrement instructifs :

- Pour être attractive, une ligne doit proposer au moins un train toutes les 30 minutes aux heures de pointe. Une fréquence toutes les 15 minutes attirerait plus de voyageurs mais pour un coût plus important en rames ou en personnel.
- A Amboise, on verrait doubler la fréquentation de la gare alors qu'actuellement seulement 10 % des salariés préfèrent le rail à la voiture.
- Sur la ligne de Loches, la fréquentation pourrait être multipliée par trois. Le serpent

de charge montre une forte attractivité pour le Val de l'Indre en proche banlieue.

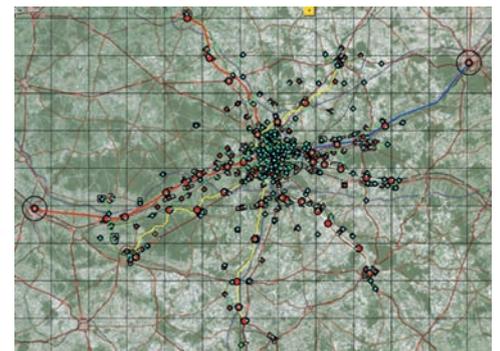
- Le projet d'une gare à La Ville-aux-Dames a montré une fréquentation possible de 800 trajets domicile-travail par jour. Mais après échange avec Mr Bourgeois, il s'avère que pour des contraintes techniques, la gare n'a pas été placée au même endroit dans le modèle que dans les études qui sont en cours actuellement, où les chiffres de fréquentation réels y seraient bien moindres, ce qui montre toute la finesse du modèle.
- La réouverture de la gare de Fondettes a été testée simultanément à la création d'une halte à La Riche toute proche connectée au tram. Elle serait dans ce cas en concurrence avec les bus vers le centre-ville de Tours, et le train ne ferait pas gagner de temps avec une correspondance supplémentaire. A voir si ces deux gares sont pertinentes.
- Ajoutée à ces deux gares, en correspondance avec les 2 premières lignes de tram, une nouvelle halte à Tours-Verdun ne générerait a priori pas un fort trafic de correspondance.
- La réduction des temps de parcours par l'accélération des trains et/ou la suppression d'arrêts très peu fréquentés a été clairement démontrée. Le report modal serait important vers Chinon et Loches. Est-il possible d'augmenter la vitesse sur ces lignes à voie unique ?
- Le développement d'aménagements pour vélos et de parkings relais pourrait largement

augmenter l'usage du train, sans grands travaux supplémentaires. Cela pourrait générer un report modal pour 7400 à 12000 trajets domicile-travail par jour (les trajets études/santé/loisirs ne sont pas comptés) ; « C'est considérable » a commenté M. Bourgeois.

Cette réunion publique a eu un succès certain, avec la présence d'une soixantaine de personnes présentes, et aussi de nombreuses autres qui ont demandé à accéder à cette présentation. Parmi elles, de nombreux élus, fonctionnaires, techniciens des transports et de l'urbanisme, des représentants d'associations et des citoyens.

Ces premiers résultats donnent envie d'aller plus loin, de modifier les réglages du modèle pour le perfectionner et envisager de nombreuses hypothèses.

ADTT



Légende de quelques lignes concernant la photo

AG de la Fnaut : une année difficile pour les usagers

© Philippe HOANG-VAN

L'Assemblée générale de la Fnaut s'est tenue le 23 mars 2024. Elle a été ouverte par le Président Bruno Gazeau qui a souligné que l'actualité des transports a été intense toute l'année et particulièrement difficile pour les usagers: offre et qualité de service insuffisantes, prix trop élevés, grèves très perturbantes.

Après les votes du rapport d'activité et du bilan financier et l'élection des membres du conseil national, le président a présenté une motion dont voici quelques extraits (le texte intégral est à retrouver sur le site de la Fnaut).

1. Les usagers souffrent et rencontrent des difficultés.

- Depuis plusieurs mois, comme l'avait révélé le colloque de la Fnaut du 23 mai 2023, l'offre de transport ferroviaire est significativement insuffisante et inférieure à la demande d'environ 20 % sur tous les segments, qu'il s'agisse des trains de nuit, des TER avec des augmentations de la fréquentation de 30 à 40 % dans une bonne partie des régions. Il en est de même dans les Intercités avec une demande qui explose et les TGV qui voient s'accumuler les plaintes de voyageurs ne trouvant pas de places disponibles.

- Il en résulte une augmentation des prix pour tous, occasionnels comme abonnés. Au-delà de celle du début de l'année 2023 de 5,3 %, puis de celle de 2,6 % du début de l'année 2024, suivie par celle des plafonds des cartes avantage, il ne faut pas oublier celle qui découle des règles du yield management avec des trains remplis de plus en plus tôt et de plus en plus souvent complets, au point d'imposer parfois la première classe, ce qui conduit souvent à un doublement des prix hors périodes creuses.(...)

2. La politique des mobilités de l'État reste illisible à ce jour.

- L'objectif d'un choc ferroviaire et d'un nouvel élan pour répondre au défi climatique s'affiche dans nombre de discours et colloques, mais ne s'inscrit dans aucun engagement de programmation financière et de qualification de projets. (...)

L'équité entre les modes de transports, après les sommes colossales allouées pendant le Covid aux filières aéronautiques et automobiles (y compris la baisse des taxes sur l'essence et le gazole), est limitée aux dispositions modestes du budget 2024. Elle ne réduit en rien ni la gratuité de la route (hors autoroutes) ni la défiscalisation partielle de l'avion.

- La nécessité d'une loi de programmation des investissements est réclamée et s'impose pour un secteur au « temps long ».

La loi SERM, qui suscite un réel engouement, les décisions sur les premières phases des LGV nouvelles (...), les engagements sur les Intercités de jour et nuit (...) justifient un renfort des moyens de l'AFIT France et une programmation précise.

- Le délaissé des lois successives sur le ferroviaire reste à corriger.

L'ouverture lente et progressive à la concurrence, la liberté tarifaire donnée aux régions ont pour conséquence une « fragmentation ferroviaire » qui devient pénalisante pour l'utilisateur et un obstacle au report modal (...)

3. La Fnaut souhaite une clarification des engagements de l'État dans son triple rôle :

- l'État actionnaire doit rester financeur de la régénération des infrastructures ;

- l'État aménageur des territoires doit s'inquiéter de l'inégalité de traitement de ceux-ci en maintenant le ferroviaire comme armature des mobilités vers les villes moyennes et les différentes régions ;

- l'État en charge du secteur public doit garantir une accessibilité au train quelle que soit la capacité contributive des ménages et permettre un dialogue social qui respecte les droits des usagers ;

La Fnaut souhaite que la conférence financière de juin prochain stabilise le modèle économique des transports urbains à l'instar des accords trouvés pour l'Ile-de-France. Elle souhaite un engagement réel et continu de l'État pour la régénération du réseau, un financement accru des modes de transport économes par ceux qui ne le sont pas et des moyens financiers suffisants pour le transport ferroviaire des régions.

La parole à la vice-présidente de l'ART

L'Assemblée générale s'est terminée par l'intervention très remarquée de Sophie Auconie, Vice-Présidente de l'Autorité de Régulation des Transports qui en a rappelé les compétences majeures. L'ART approuve les tarifs d'accès au réseau et aux infrastructures. Elle veille à ce que le gestionnaire d'infrastructure soit le plus efficient possible. Elle a émis un avis sur le contrat de performance 2021-2030 et relevé qu'il doit gagner en transparence et comporter plus de mécanismes incitatifs à la qualité de service et à la performance.

L'ART veille à ce que l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs tienne ses promesses. À l'étranger elle conduit, pour le secteur conventionné à ce que les opérateurs baissent leurs coûts d'exploitation et pour les SLO à une baisse des tarifs. Par ailleurs, l'offre et la qualité des services augmentent pour les voyageurs.

Madame Auconie a été très écoutée et a dû répondre à de nombreuses questions de l'Assemblée.

Présidence de la Fnaut : François Delétraz succède à Bruno Gazeau

Le 5 avril les 23 membres du Bureau de la Fnaut nouvellement élus ont procédé à la nomination de l'équipe dirigeante.

Après avoir présidé la Fnaut pendant 9 ans, Bruno Gazeau n'a pas souhaité se représenter. Il s'en est exprimé auprès du bureau.

“ Merci de m'avoir reconduit au Conseil National et au Bureau National à la quasi-unanimité malgré les décisions et positions que j'ai pu prendre et qui n'ont pas toujours fait plaisir. À 77 ans, j'ai décidé de ne pas candidater à nouveau car la vie est faite de renouvellement et de projets pour la Fnaut et pour moi-même.



© Philippe HOANG-VAN

La Fnaut doit vivre avec son temps, celui de nouvelles générations au pouvoir, celui des nouvelles mobilités, celui des nouvelles technologies. Rajeunir et féminiser sont les combats que je laisse en héritage.

Je souhaite accompagner encore la nouvelle équipe dirigeante en apportant mes connaissances et quelques compétences. Les mois qui viennent vont être durs pour les mobilités collectives et la mobilisation de tous, anciens et nouveaux, jeunes ou vieux, femmes et hommes, militants sera bien nécessaire pour soutenir ce combat aux profits des transports publics. Il faut rester unis car toutes les forces seront nécessaires pour améliorer la mobilité de demain ”

Bruno Gazeau



© Philippe HOANG-VAN

François Delétraz a été élu pour lui succéder et présider dorénavant aux destinées de la Fnaut

Ancien journaliste spécialisé dans le transport, François Delétraz a été en contact régulier avec les dirigeants de la Fnaut comme Jean Sivardière, Jean Lenoir ou Bruno Gazeau et il a pu apprécier les compétences, les savoir-faire de la Fnaut et la qualité de ses interventions.

“ C'est pour cela que j'ai voulu adhérer à l'AUT Fnaut IDF. C'est ce savoir-faire et cette pertinence qu'il faut continuer à mobiliser comme cela a été fait depuis des années et en s'appuyant aussi bien sur les associations locales que sur les fédérations régionales.

Nous avons du pain sur la planche et, si je veux être positif, je peux dire que nous avons un tapis rouge devant nous tant le système est de plus en plus incompréhensible pour les voyageurs qui font face à la complexité tarifaire, à la hausse des prix et à l'insuffisance de l'offre et de la qualité de service. Mais nous sommes là pour le rappeler sans cesse aux instances dirigeantes qui doivent se concentrer avant toute chose sur les besoins des usagers. ”

François Delétraz

Daniel Grébouval (Fnaut Normandie) **Michel Quidort** (GETUM) et **Alain Richner** (GETUM) ont été élus Vice-Présidents,

François Giordani (Fnaut Grand Est) Secrétaire Général, **James Métayer** (AUT) Trésorier, **Camille Lalande** (AUT) Trésorière adjointe et **Bruno Gazeau** Conseiller du Président.

Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication :
Christiane Dupart

Crédits photo : Busways, P. Bincteux, F. Rein, Freepik, G. Laurent, M. Debrincat, Adobe stock, ADTT, P. Hoang-Van, CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 307 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>