



Édito

TVA... toujours plus

“ En France, l'étranglement fiscal du transport ferroviaire s'est fait en deux temps. Initialement, il existait une TVA réduite à 5,5 %, jusqu'à ce que le gouvernement décide, en 2012, de la passer à 7 %, puis, en 2014, à 10 %. Si l'on voulait défavoriser le transport ferroviaire, 32 fois moins polluant que la voiture, on ne s'y prendrait pas autrement ! Pour ces deux hausses successives, la SNCF avait tiré la sonnette d'alarme. À juste titre : si l'offre est le plus gros facteur de transfert modal de la voiture vers le train, le prix joue aussi un grand rôle. Or comment inciter les voyageurs à préférer le transport ferroviaire si le gouvernement oblige les compagnies du rail à augmenter leurs prix ? Comment prétendre vouloir décarboner les transports qui représentent 31 % des émissions de gaz à effet de serre, en taxant le rail ? Pour résoudre ce paradoxe, la Fnaut a participé à la création de la proposition de loi 10 98, déposée en mars 25, et qui prône un retour à une TVA à 5,5 % pour les transports ferroviaires de voyageurs.

Pour rappel, sur un billet de TGV à 100 €, le passager participe pour 40 € à la rénovation du réseau (un cas unique en Europe), pour 10 € à la TVA et enfin, le bénéfice est reversé à l'État. Une manne qui s'est élevée à 1,6 milliard d'euros l'année dernière.

Autrement dit, si l'État remplissait son rôle et mettait en œuvre une véritable politique de décarbonation, si donc il décidait de favoriser le ferroviaire et non le routier, l'usager du rail ne devrait payer que la moitié du prix actuel des billets de train. Rien ne sert de dénoncer la SNCF en l'accusant du prix exorbitant des billets, c'est en fait l'État, qui ne contribue pas suffisamment au financement des infrastructures, qui est responsable de ces tarifs. ”

François Delétraz

Gratuité des transports urbains : pour qui et à quel prix ?

Le débat sur la qualité des transports collectifs urbains et leur financement est relancé à l'occasion des prochaines élections municipales. Aussi la Fnaut a-t-elle souhaité élaborer une position sur la question toujours très controversée de la gratuité. C'est le résultat de ce travail d'analyse et de collecte d'expériences qui est présenté dans le dossier.



Sommaire

- **Dossier** - La gratuité des transports urbains : bonne ou mauvaise idée ? 2 à 4
- Ambition France Transports : relancer le financement des mobilités. 5
- **Actualités** - SERM : quelles perspectives après une année blanche ? 6 et 7
- L'Europe en train oui, mais comment ? 8 et 9
- **Étude** - Le barème fiscal automobile : un dispositif anti-économique et anti-écologique 10
- **Nouvelles des régions** - Chemins de fer de Provence : 10 ans d'exploitation par la Régie Régionale des Transports 11
- **La vie de la Fnaut** - Assemblée générale de la Fnaut. 12

La gratuité des transports urbains : bonne ou mauvaise idée ?

Un bus à Dunkerque © Victor SV, CC-BY-SA-4.0

La Fnaut a proposé, en février 2025, des « éléments de réflexion » sur la gratuité des transports publics.
<https://www.fnaut.fr/gratuite-des-transport-pour-qui-et-a-quel-prix/>

1. Pourquoi parler aujourd'hui de la gratuité ?

La Fnaut a-t-elle changé d'avis ?

C'est un débat de société, notamment à l'occasion des élections municipales de 2026. Les débats entre partisans et opposants sont souvent vifs, occultant l'essentiel : comment améliorer la mobilité pour toutes et tous ? La Fnaut étudie ces questions depuis longtemps (voir *Fnaut Infos* 230,268,275,278,280). Dès 2017, la Fnaut se dit favorable à la gratuité « pour ceux qui en ont besoin », tout en soulignant que la gratuité totale, isolée de toute autre mesure, ne favorise pas un report modal. L'argument principal de la Fnaut demeure inchangé : l'offre de transport est prioritaire.

Ce qui a évolué, c'est la situation sur le terrain : aujourd'hui, plus de 40 réseaux pratiquent la gratuité totale, dont 8 dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Au total plus de 2 millions de personnes vivent dans des réseaux en « gratuité » totale ! Certaines expériences, comme à Dunkerque, fonctionnent bien, tandis que d'autres rencontrent des difficultés (voir exemples page 3 et 4). Un réseau, gratuit ou non, n'est attractif que quand l'offre de transport est de qualité. La Fnaut insiste depuis longtemps sur la nécessité d'investir massivement dans les infrastructures et services de transport public pour répondre à la demande croissante. Le prix n'a qu'un rôle limité : ce qui est important, c'est la rapidité, les fréquences et l'amplitude, la proximité et le maillage, la fiabilité et la facilité d'accès.

2. Comment garantir le droit à la mobilité pour toutes et tous ?

La loi d'orientation des mobilités de 2019 a consacré « le droit à la mobilité ». Le but est

que chaque citoyenne et chaque citoyen puisse « se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Quel est alors le prix raisonnable ? Il ne doit pas être un obstacle, en particulier pour les populations les plus vulnérables. La Fnaut prône des tarifications solidaires : tarifs réduits, voire gratuité partielle, pour les jeunes, familles nombreuses, seniors, ou pour toute personne en fonction de ses revenus. Améliorer la mobilité de ces publics est une question sociale, citoyenne, et un enjeu collectif pour l'avenir. La gratuité pour les jeunes de moins de 18 ou 25 ans est particulièrement pertinente : elle favorise l'habitude d'utiliser les transports en commun, encourageant ainsi une mobilité durable à l'âge adulte. Toutefois, la Fnaut alerte sur le non-recours aux droits : les démarches doivent rester simples afin que les bénéficiaires potentiels puissent en profiter pleinement.

3. Quelles recommandations pour les autorités organisatrices ?

La question centrale est de garantir un financement suffisant pour assurer un service de qualité. Indépendamment du choix d'un réseau payant, d'une gratuité partielle ou totale, l'essentiel est de mobiliser plus de ressources pour les transports collectifs.

Dans les agglomérations françaises, notamment dans les villes moyennes et les zones périurbaines, les offres de transport en commun sont sensiblement inférieures à celles que l'on trouve en Allemagne, aux Pays-Bas ou en Suisse. Les collectivités doivent garantir des financements supplémentaires pour améliorer leur offre de mobilité.

4. Comment donc financer les transports publics ?

En France, le financement des transports repose sur trois piliers : les usagers, les entreprises et les collectivités. Ces trois acteurs économiques ne sont pas si distincts qu'on voudrait le croire : au final une citoyenne salariée contribue directement par le prix de son titre de transport, via son entreprise à qui elle apporte sa force de travail, et via sa collectivité locale par ses impôts. Dans un contexte économique difficile, chaque acteur est soucieux d'optimiser au mieux ses budgets : tout est alors question de curseur entre ces différentes contributions.

Le débat rejoint celui du financement d'autres services publics : écoles, hôpitaux, eau, assainissement... L'entretien et l'exploitation des infrastructures routières sont massivement subventionnés, alors que les transports publics reçoivent une part moindre des financements de l'État. La Fnaut dénonce depuis longtemps cette inégalité. Il est essentiel de relancer le financement des mobilités (voir article page 4, « *Ambition France Transports* »).

Au final, il s'agit de choix de société. Les décisions politiques nationales et locales déterminent la répartition des financements entre les différents acteurs. Indépendamment de ces arbitrages, la Fnaut réaffirme que la priorité absolue est d'assurer un financement stable et suffisant des réseaux de transports publics pour améliorer leur offre. Les associations de la Fnaut interpellent les listes candidates aux municipales : comment envisagent-elles cette relance de l'offre dans leur agglomération ?

Mathieu Giraud

“ Questions de vocabulaire

On entend souvent « Ce qui est gratuit n'a pas de valeur... ». Et rien n'est gratuit ! Le terme « gratuité » est trompeur. Le transport collectif est un bien commun, avec une valeur et un coût que nous choisissons d'assumer collectivement. Il est plus juste de parler de « mutualisation du coût du transport public », d'« accès libre » ou d'« abonnement collectif ».

Niort : une gratuité contre-productive et une baisse de l'offre

Une gratuité des transports en commun mal planifiée est contre-productive, comme le montre l'exemple de Niort, passée à la gratuité en 2017. Avant la gratuité, la billetterie rapportait 1,5 million d'euros, couvrant 11 % du coût du service.

En 2016, la subvention était de 11,9 millions d'euros. La perte de recettes a entraîné une réduction de l'offre de 27 % en kilomètres. Des lignes ont été supprimées et des fréquences diminuées, affectant directement les usagers quotidiens. Certains habitants ont vu leur temps d'attente doubler, notamment sur les lignes principales. Par exemple, entre la gare et un bureau en centre-ville, la fréquence est

passée de 10 minutes à 20 minutes (ligne 1 versus tronçon commun ex A et B). Certains salariés ont même repris la voiture en raison de la dégradation du service.

En réalité, la subvention communautaire a même augmenté, atteignant 14,1 millions d'euros après la gratuité, sans que la qualité du service ne s'améliore. Le modèle de rémunération de l'opérateur, basé sur une augmentation de la fréquentation, pose problème: l'absence de comptage fiable a conduit à une erreur d'évaluation de la fréquentation avant gratuité. De nombreux usagers souhaiteraient aujourd'hui un retour à un réseau payant mais plus efficace.

Plus que la gratuité, l'erreur de Niort est l'abandon du projet de transport en commun en site propre (TCSP). Il aurait relié Chauray (deuxième ville du pôle urbain en terme d'habitants et d'emplois) à la zone de la Mude sur la commune de Bessines (avec beaucoup d'emplois), tout en desservant plusieurs entreprises et organismes, dont l'hôpital et la gare. Ce projet aurait permis d'améliorer l'offre et de réduire l'usage de la voiture, un enjeu essentiel pour toute politique de mobilité durable.

Christophe Huchède,
Président de l'Association pour le Développement des Moyens Alternatifs à la Voiture en niortais (ADeMAV).

Nantes : gratuité du week-end, mais poursuite des investissements

Le réseau nantais est structuré par 44 km de lignes de tram, deux lignes de « busway » largement en site propre, 8 lignes de « chronobus » aux points noirs aménagés, tous services à fréquence serrée et large plage de service. Le réseau est complété par une quarantaine de lignes de bus classiques et quelques services divers (bus express, bateaux-passeurs, liaison aéroport).

Le réseau a battu ses records de fréquentation en 2024 : 153 millions de voyages, 225 par habitant, plus que les prévisions ! C'est plus de 3 % par rapport à 2019, dernière année avant le Covid.

Le réseau nantais est gratuit le week-end depuis 2021, ce qui s'ajoute à des abonnements sociaux attractifs. Nantes Métropole indique que cette gratuité du week-end coûte 20 M€, moitié en pertes de recettes, moitié en charges supplémentaires. La billetterie a rapporté 63 M€, à comparer aux 216 M€ du coût d'exploitation. La couverture R/D est ainsi de 29 %, contre environ 40 % avant gratuité le week-end.

La gratuité a amené un nouveau public le week-end, mais aussi des surcharges sur des tronçons centraux du réseau le samedi, ce qui fait fuir des usagers réguliers.



Ligne 5 du bus de Nantes © Busway

La gratuité partielle a probablement eu un impact sur les investissements et sur leur calendrier de réalisation. Mais ceux-ci restent conséquents : après l'achat de 61 rames de 45 m (280 M€) en cours de livraison, l'achèvement d'un quatrième dépôt de tram qui permet aussi de prolonger une ligne, Nantes Métropole a débuté les travaux d'un programme de 220 M€ qui s'achèvera en 2027, comprenant un pont sur la Loire,

3 km de lignes de tram et un nouveau terminus. Cela permettra de desservir le nouvel hôpital, de mailler un réseau très radial, de l'étendre et de le réorganiser en passant de 3 lignes de tram à 5. Le maillage sera complété par une ligne de busway supplémentaire et le prolongement de 2 lignes de chronobus.

Dominique Roman
Président de la Fnaut Pays-de-la-Loire

> Dunkerque : la gratuité réussie grâce à des investissements ambitieux

En 2018, Dunkerque est devenue la plus grande agglomération française à instaurer la gratuité totale des transports en commun. Avant cette mesure, la billetterie rapportait environ 4,5 millions d'euros par an, moins de 10% du coût d'exploitation du réseau.

Aujourd'hui, ce coût de 58 millions d'euros est intégralement financé par le versement mobilité des entreprises et la contribution de la communauté urbaine, sans augmentation des impôts locaux. Un comptage précis, mis en place plusieurs mois avant la gratuité, a permis de suivre de façon fiable l'évolution de la fréquentation, qui a bondi de 65 % en semaine et jusqu'à 125 % le week-end dès la première année.

Mais ce succès ne repose pas uniquement sur la gratuité : il est avant tout le résultat d'investissements ambitieux dans l'offre de transport, avec une refonte complète du réseau en amont. 65 millions d'euros d'investissement ont été réalisés. Cinq lignes de

bus à haut niveau de service (BHNS) ont été déployées, offrant des fréquences renforcées, une amplitude horaire élargie et des priorités aux carrefours. Ce socle structurant est complété par des lignes secondaires bien maillées et une communication dynamique pour redonner envie de prendre le bus.

Derrière cette hausse de fréquentation, observe-t-on un véritable report modal ? Les travaux de l'Observatoire des villes du transport gratuit (OVTG), basé à Dunkerque, montrent qu'il est difficile de quantifier précisément l'effet propre de la gratuité. Toutefois, dans une région historiquement marquée par l'usage de la voiture, la gratuité ouvre de nouvelles opportunités et contribue à un changement progressif des mentalités, en particulier chez les plus jeunes.

Mathieu Giraud,
Président de l'Union
des Voyageurs du Nord

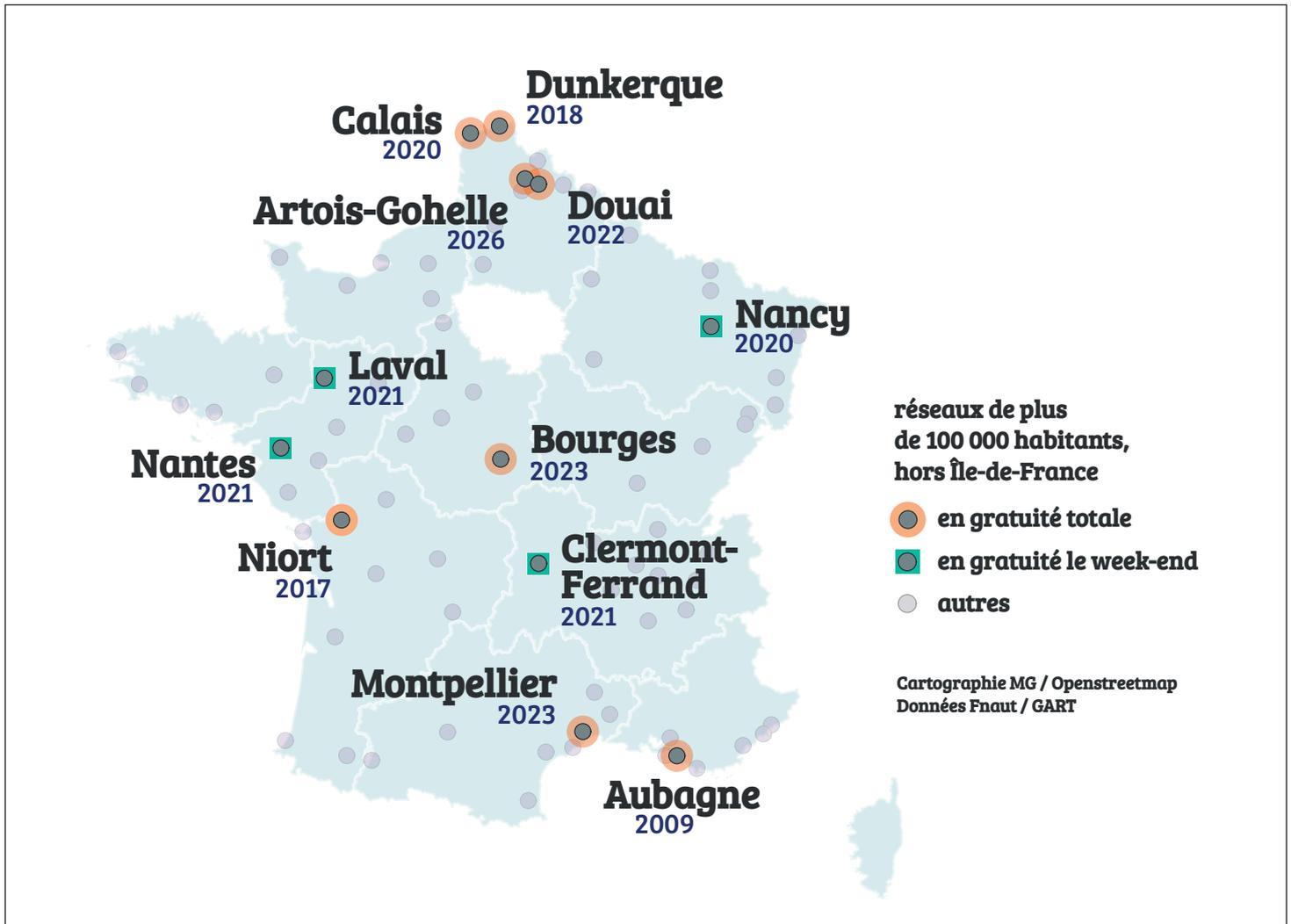
“ La mutualisation existe déjà en grande partie

Selon les chiffres du GART 2024, les recettes de billetterie s'élèvent à 7,4 milliards d'euros, couvrant en moyenne seulement 25,1 % des coûts des transports publics.

Ce taux varie fortement selon la taille des réseaux :

● Dans les villes de plus de 250 000 habitants, il atteint 29 % et jusqu'à 46 % à Lyon.

● Dans les villes de moins de 100 000 habitants, il est bien plus faible (15 % en moyenne). Les projets de gratuité ont alors un impact plus limité sur les finances de la collectivité.



Ambition France Transports : relancer le financement des mobilités



Bordeaux © P. Bincteux

Initialement prévue en juin 2024 par la loi de décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (SERM), la conférence de financement des mobilités a été plusieurs fois repoussée.

Désormais baptisée « Ambition France Transports », la conférence a débuté le 5 mai sous la présidence de Dominique Bussereau, ancien ministre des transports et réunira l'ensemble des parties prenantes (dont les usagers) pour repenser le financement des infrastructures dans un contexte de besoins croissants et de ressources limitées.

La Fnaut prendra une part aussi active que possible à la conférence et aux groupes de travail. Elle participera à trois ateliers (financement des AOM et des SERM, transports routiers, transports ferroviaires de voyageurs) sur les quatre prévus, le dernier étant consacré au transport de marchandises.

La question ferroviaire, notamment via le développement des SERM, sera au cœur des discussions. Dans un contexte d'urgence climatique et de montée en puissance des attentes de la population en matière de mobilité durable, il est indispensable que tous les territoires bénéficient d'une vision équilibrée et ambitieuse. Tant auprès des régions que de la SNCF, la Fnaut portera sa revendication d'une simplification de la distribution.

Les régions maîtriseraient leurs engagements financiers en mutualisant leurs projets d'investissement pour l'achat des matériels ou la mise en place de logiciels de distribution par exemple.

Les SERM ont pour objectif d'améliorer les déplacements à l'intérieur des aires urbaines. Les attentes de nos concitoyens en matière de mobilité durable doivent être satisfaites afin d'éviter la multi-motorisa-

tion des ménages dans les zones peu denses. Les Fnaut régionales ont déjà fait des propositions d'amélioration et d'investissement : Il est légitime qu'elles fassent partie des comités de suivi des projets.

La Fnaut a signé une convention avec la Société des Grands Projets (voir page 12), dont la mission vise notamment à faciliter l'avancement des projets de SERM entre autorités organisatrices différentes. Concernant les services ferroviaires, des améliorations touchant à l'exploitation (modernisation de la signalisation, offre en heures dites creuses) peuvent être mises en œuvre à court terme. Grâce à une intermodalité bien pensée, l'accès des piétons et des vélos aux gares et à bord des trains doit être facilité. Les départements, gestionnaires de nombreuses voies routières, ont toute leur place dans ces réflexions.

Le développement des liaisons par autocar ne se conçoit qu'avec une amélioration de l'information des usagers et du confort d'attente aux arrêts. Comme pour les services ferroviaires, l'augmentation de l'offre est un préalable au développement de l'usage.

Le financement des réseaux des AOM est apporté par les trois composantes que sont les entreprises (versement-mobilité), les collecti-

vités (fiscalité) et les usagers (tarifs). Des tarifications solidaires sont nécessaires pour ceux qui en ont besoin. Concernant les sources de financement, les propositions concernant l'utilisation de la fiscalité environnementale européenne et la contribution des livraisons urbaines seront portées au débat.

La Fnaut estime que l'amélioration de la vitesse des autobus et la tarification du stationnement pour les voitures particulières peuvent permettre de dégager des ressources.

L'avenir des concessions autoroutières préoccupe la Fnaut dans la mesure où certaines contributions des sociétés gestionnaires comme la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance doivent être pérennisées et restées fléchées vers les transports collectifs.

La Fnaut a rencontré le GART et pourra soutenir certaines pistes avancées par cette organisation. Tout au long des travaux de la convention, la Fnaut préconisera un renforcement de l'offre afin de favoriser le report modal vers les transports collectifs.

Alain Richner,
Responsable du réseau "Mobilités Urbaines"
de la Fnaut

SERM : quelles perspectives après une année blanche ?

Léman express en gare d'Annemasse © Gilles Laurent

Franc succès pour les « Journées des Mobilités du Quotidien » organisées début février à Annemasse par « Objectif RER Métropolitains » avec plus de 400 participants inscrits.

Un an après le vote de la loi qui en a fixé le cadre, c'est l'occasion de faire le point sur l'avancement (gouvernance, financement, aménagement des territoires et décarbonation des mobilités....) des différents projets de Systèmes Express Régionaux Métropolitains (SERM), dont l'appellation « RER » désigne la partie ferroviaire.

On notera la participation d'une délégation venue de La Réunion, qui veut faire revivre son train mais est exclue de la loi SERM, qui ne s'adresse qu'à la France métropolitaine et à la Corse !



Gare d'Annemasse © Gilles Laurent

Annemasse au cœur du premier RER transfrontalier

Le choix d'Annemasse n'est pas un hasard : cette modeste gare a été métamorphosée par la mise en place du Léman Express (LEX) desservant 45 gares sur 230 km de lignes, inauguré fin 2019. Devenue la 4^{ème} gare de la Région Auvergne Rhône Alpes (AURA) derrière Lyon Part Dieu, Lyon Perrache et Grenoble, elle est maintenant digne d'un hub ferroviaire suisse, avec des trains cadencés jusqu'à minuit... une exception française pour une agglomération de 93 000 habitants ! La modernité de l'axe Annemasse - Genève désormais en grande partie souterrain (un projet déjà acté par une convention internationale en... 1912 !) contraste avec l'exploitation préhistorique des lignes vers Annecy ou St Gervais, encore en voie unique en cantonnement téléphonique comme en 1950 : puisqu'il n'y a plus de personnel tard le soir, les derniers trains LEX y sont remplacés par des autocars !

Cependant côté suisse l'exploitation se fait aussi de Genève à Coppet sur une voie unique, dédiée au LEX. Certaines missions sont prolongées jusqu'à Martigny, à l'autre extrémité du Léman. Malgré toutes ces voies uniques, la régularité du LEX est de 98,5 % !

Les rames du LEX sont à moitié suisses (Stadler) et à moitié françaises (Alstom), de même que le personnel : un conducteur de trains suisse gagne 6000 euros par mois contre 2500 pour un français mais le coût pour l'employeur serait finalement similaire avec les charges... et les Suisses ont préféré éviter une paralysie complète lors des grèves SNCF !

Le LEX est victime de son succès : prévu pour 50 000 voyageurs par jour, il en transporte 80 000. Comme il est prévu que la population du bassin augmente de 40 % d'ici 2050, il va falloir penser à son renforcement : l'association franco-suisse LEX 2050, membre de la Fnaut, milite activement pour de futurs développements. Les trajets domicile - travail ne

comptent que pour 50 % du trafic du LEX, qui est surtout utilisé par les Suisses (78 %). Environ 30 % des trajets sont transfrontaliers. Les liaisons Annemasse - Suisse sont complétées par la desserte du tram 17 de Genève (10 000 voyageurs/jour), dont des travaux de prolongement sont en cours, et la voie verte du Grand Genève (8 000 voyageurs/jour à vélo). Un système de Vélo Libre-Service transfrontalier est aussi à l'étude. Le résultat est que depuis 2019 le trafic automobile transfrontalier a chuté de 27 % sur cet axe. Mais il reste à convaincre encore une bonne part de la population de « passer du réflexe voiture à la mobilité réfléchie ».

Un an après la loi SERM : des projets labellisés mais des financements en attente

Prévue au départ pour 15 métropoles, cette loi a permis en juin 2024 la labellisation de 24 projets concernant une centaine de grandes collectivités, 18 millions d'habitants desservis par 650 gares, et quelques autres sont en attente. Les Contrats de Plan Etat Régions (CPER) 2023-2027 prévoient déjà 2 milliards d'euros pour les SERM, et la Société des Grands Projets intervient sur 14 SERM par des conventions d'études de quelques millions d'euros. Pour aller plus loin et sur le long terme, la conférence sur les financements qui devait avoir lieu à l'été 2024 se tient finalement à partir de mai 2025 (voir page 5). Or le financement est évidemment un problème inquiétant, avec la nécessité d'un engagement fort de l'Etat : ce ne sont pas les 0,15 % de versement mobilités nouvellement créés en faveur des Régions qui vont y pourvoir. Encore faut-il que les régions y aient recours.

Dans une France « dopée aux grands projets d'infrastructures et au coupage de rubans », le concept de SERM s'attache plus à des améliorations pragmatiques de services, par étapes, plutôt qu'à un « grand soir ». Par exemple

selon une étude de Trans-mission sur l'axe Villefranche - Lyon - Vienne, « Si on cadence l'offre on a besoin de 6 trains pour une fréquence à 30 minutes toute la journée, alors qu'aujourd'hui avec plusieurs trains dans la journée on a besoin de 7 trains ». Le modèle économique doit aussi intégrer l'exploitation des services : on estime à 1,5 milliard par an les frais de fonctionnement des 24 SERM envisagés... et les Régions, qui sont actuellement en grande souffrance financière, ne veulent pas non plus tout miser sur les seules métropoles : tout leur territoire régional mérite une bonne desserte. Cette réduction des financements est d'ailleurs une grande menace pour tout le secteur du BTP, très dépendant des investissements des transports publics (Le Sytral est le plus gros investisseur BTP du Rhône).

Un bon moyen de relativiser les investissements à réaliser pour les SERM est de rappeler qu'une récente étude a chiffré à 16 milliards par an le coût de santé publique résultant des pollutions aux particules fines et aux oxydes d'azote. L'enjeu est aussi économique car ces projets réduiraient la facture des importations de carburants. Pour respecter notre plan de décarbonation des transports, l'État considère qu'il faudrait quotidiennement de 2019 à 2030 mettre en télétravail un jour sur deux 7 millions d'automobilistes, et transférer 2,5 millions de trajets de l'automobile vers le vélo, 3 millions vers le train et 3 millions vers les bus et les cars express ... L'ensemble des acteurs considère qu'un projet de transports collectifs ne peut réussir que si des contraintes restreignent simultanément l'usage de la voiture : Zones à Faibles Emissions, stationnement réduit,... On ne pourra pas investir partout à la fois : il faut arbitrer et réduire la route, la nouvelle autoroute Annemasse - Evian qui va doubler le LEX au sud du Léman est évidemment une erreur.

Le SERM est aussi une bonne occasion de consolider les réseaux de transports urbains : les études montrent que les trajets de moins de 8 km sont majoritairement réalisés par les transports urbains, le RER prenant le relais au-delà : seul le ferroviaire le permet grâce à ses atouts de capacité, rapidité, fiabilité et confort. Un RER performant se traduit aussitôt par une plus grande utilisation des transports urbains, résultant en une meilleure couverture des dépenses par les recettes : 65 à 70 % pour Berne ou Zürich, contre 37 % à Lausanne.

Les cinq enseignements à retenir pour les futurs SERM sont : une offre RER qui s'appuie sur un développement urbain multipolaire, la prise en compte de toutes les mobilités notamment les motifs loisirs et achats, une offre ferroviaire relais d'efficacité des transports urbains, un maillage fin des transports publics et des modes actifs en complémentarité, et surtout ces offres doivent être accompagnées de mesures dissuadant les déplacements automobiles.

Un quart des projets de SERM en Région AURA

Le LEX bien sûr, les SERM en projet à St-Etienne, Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand, et surtout Lyon, desserviront 6 des 8 millions d'habitants de la Région. Le SERM de Lyon a été évoqué dès 2004 sous le nom de « Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise », à l'initiative d'associations d'usagers. Un cadencement à la demie-heure du trafic TER a déjà été possible... « grâce » à l'effondrement du fret fer-

roviaire : 80 trains par jour au lieu de 300 précédemment, avec pour corollaire 30 000 camions par jour sur la rocade autoroutière. Pour aller plus loin il est impératif de réaliser un contournement ferroviaire à l'est de Lyon pour désengorger Part Dieu, de passer de 2 à 4 voies le barreau sud (ligne de Grenoble) et de passer de 4 à 6 voies entre St Clair et Guillotière... un projet ferroviaire à 10 milliards. Le SERM de Lyon doit rayonner sur 60 km, de Mâcon à St Etienne et de Roanne à Valence : la voiture en périurbain génère 90 % des GES transport du territoire. Des opportunités sont possibles pour créer des gares nouvelles (Confluence, St Clair,...) et profiter des gares déjà bien reliées au métro (Vaise,...). Des cars à haut niveau de service seront prévus là où le train ne va pas, ou bien là où il est insuffisant. La SGP apporte son expertise sur la gouvernance et le financement. Par contre en termes d'expertise ferroviaire elle ne supervise pas les domaines gérés par SNCF Réseau.

Léman 2030 : des investissements massifs de Lausanne à Genève

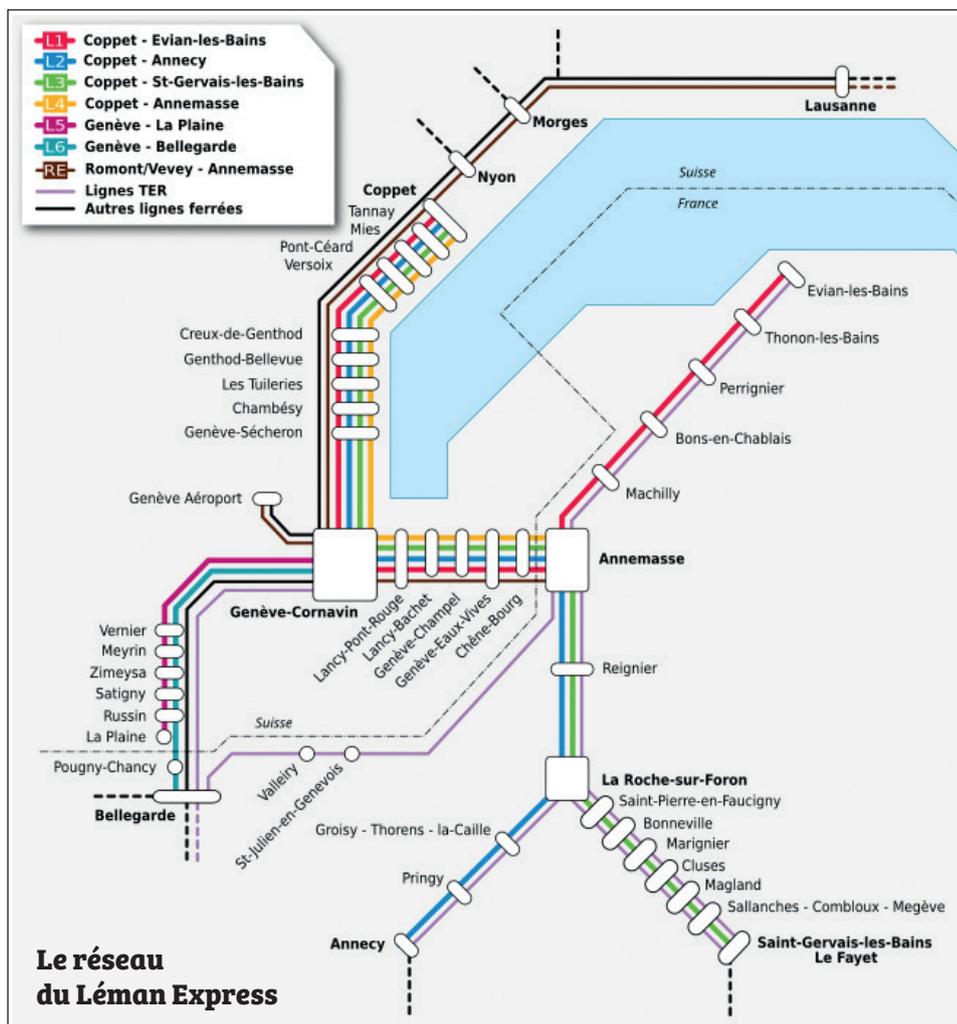
Ces journées d'étude se sont clôturées par une visite technique à Lausanne où les CFF ont exposé les travaux titanesques pour en augmenter la capacité dans le cadre du projet « Léman 2030 » : 1,7 milliards sur 12 ans, passages élargis, accès directs au métro et commerces en sous-sol, élargissement et allongement à 420 m des quais, entraînant le ripage de toutes les voies et de ... la marquise classée. Le parvis sera entièrement réaménagé et végétalisé, la ville a imposé un parking voitures

de 190 places contre la volonté des CFF. Il n'y aura plus que 8 voies au lieu de 9, mais elles pourront accueillir des doubles rames à étages de 1 400 places assises (la norme aux CFF est qu'un voyageur doit pouvoir s'asseoir si son trajet excède 15 mn ...). La moitié des correspondances ont été transférées vers la gare voisine rénovée de Renens et les réserves foncières sont déjà prévues pour une future gare souterraine sous le coteau urbanisé !

Le projet Léman 2030 a pour but de répondre à la forte hausse démographique sur le pourtour du lac et de rattraper le retard pris sur les cantons germanophones. Il inclut également la réalisation d'un tunnel à voie unique de 7 km à Genève (2 milliards) pour éviter le cisaillement des autres itinéraires par les trains de Genève vers l'aéroport : sans doute le « saut-de-mouton » le plus cher jamais réalisé... et qui nécessite d'écarter les jardins de l'ONU et de l'ambassade d'Arabie Saoudite ! Un métro léger est aussi en projet en traversant Genève de Ferney-Voltaire à St Julien en Genevois ainsi qu'une ligne ferroviaire nouvelle de Genève à Lausanne.

En conclusion, selon un des participants, un bon projet doit être « révolutionnaire aujourd'hui, moderne dans 50 ans et toujours efficace dans 100 ans »... C'est ce qu'on attend de nos projets de SERM...

Gilles Laurent



L'Europe en train oui, mais comment ?

© MD

Le train est une alternative séduisante pour parcourir l'Europe en remplacement de l'avion. Mais les multiples billetteries selon les pays, les nombreuses correspondances à gérer, et les droits insuffisants pour les voyageurs en cas d'aléas, handicapent le ferroviaire.

Une recherche d'itinéraires facilitée grâce aux sites des réseaux d'Europe centrale (DB, ÖBB, CFF)

Comment faire pour trouver les bons itinéraires ? Alors que les sites ne manquent pas pour proposer des avions avec une escale improbable, aucun site français ne saura vous renseigner pour un voyage en train au long cours : ni SNCF Connect, qui a suspendu toute ambition internationale jusqu'à nouvel ordre, ni Trainline ou d'autres, plus complets mais qui ne couvrent pas tous les pays... Reste éventuellement à recourir à une agence de voyages qui saurait faire du sur mesure... Mais tout n'est pas perdu ! Le site Rome2Rio <https://www.rome2rio.com/fr/> peut déjà donner des idées, pour le monde entier d'ailleurs.

Ferroviairement, grâce notamment aux applis et sites internet de la Deutsche Bahn (DB) <https://int.bahn.de/fr/>, ou encore des ÖBB autrichiens <https://www.oebb.at/en/> ou des CFF suisses <https://www.sbb.ch/fr/>, traverser l'Europe n'est plus un problème, avec des **informations horaires couvrant quasiment tous les pays** : une requête « Lille - Ljubljana » trouve alors de nombreuses solutions. (Fig. 1)

Cerise sur le gâteau, sur Deutsche Bahn, dont les fonctionnalités sont décidément d'un haut niveau comparé à nos sites français, les délais de chaque correspondance sont réglables de 10 à 45 mn (sur un long trajet il est prudent de prévoir 25 mn pour gérer les possibles aléas, voire plus pour visiter une ville intermédiaire ou pour attraper un train rare ou imposé...), on peut préciser des points de passage (« via ... ») avec un temps de séjour réglable, et le type de train souhaité (« uniquement régionaux », etc.). En outre, cocher la case « avec vélo » donne des résultats convenables.

Souvent les trains ne sont accessibles que trois mois à l'avance au mieux, plus souvent deux mois voire un mois notamment pour certains trains... Mais comme les horaires ne changent qu'une fois par an, une recherche pour dans deux mois donne déjà une bonne idée de ce qui sera faisable plus tard !

Des achats de billets multiples qui réduisent les droits des voyageurs

Une fois affiné et retenu l'itinéraire dont les horaires conviennent le mieux, il n'y a plus qu'à acheter les différents billets : **Il est malheureusement rarement possible d'acheter un billet international en une seule fois**, condition pourtant imposée par les opérateurs pour bénéficier de droits du voyageur en cas de retard ou de rupture de correspondance... **Les causes en sont multiples** :

- aucun site internet ne commercialise tous les billets de tous les pays ;
- les cartes de réductions étrangères sont rarement acceptées ;
- la commercialisation de certains trains est très tardive, notamment les trains de nuit perturbés par des

travaux, alors qu'à l'inverse il faut se dépêcher de réserver les trains à grande vitesse pour avoir les meilleurs prix (ou même avoir une place !)

● le voyageur peut aussi souhaiter des temps de correspondances plus longs que ceux proposés ;

● et tronçonner le trajet permet d'optimiser les prix de chacun des trains, ce que ne permettent pas les assemblages tout faits proposés à la vente. Notamment la DB « oublie » parfois ses promotions « Sparpreis » sur des très longs trajets comme Paris - Linz, le trajet coûtant alors plus cher qu'un achat en deux parties (235 € au lieu de 150 €) !

Il faut donc explorer plusieurs sites pour trouver ceux qui veulent bien vendre les billets au bon prix, à commencer par ceux des chemins de fer ou des opérateurs des pays traversés. Quadruple avantage : cela évite des frais (par exemple Trainline prélève des frais sur les achats de billets allemands), une info est souvent notifiée en direct via l'appli en cas de perturbations, vous pouvez y inscrire vos cartes de réduction du pays, et ce sera le tarif le plus intéressant notamment en cas de promotions (par exemple les billets de Slovénie sont aussi vendus par les ÖBB mais au double du prix !).

Itinéraire	Durée	Changements	Types de trains	Statut
18:12 - 14:32	20h 20min	6 Changements	TGV, TGV 2465, NJ 469, IC, Bus, RJ, D 211	Calculer le prix
18:12 - 17:00	22h 48min	4 Changements	TGV, TGV 2465, NJ 469, RJ 535, D 317	Calculer le prix
19:08 - 18:33	23h 25min	7 Changements	TER, IC, IC 2120, Bus, EC 217, Bus, IC, D	à partir de 226,90 €

Fig. 1 : Exemple de recherche sur bahn.de : les changements et types de trains sont facilement repérables et « Détails » permet d'accéder à toutes les précisions utiles

Les trois sites précédemment mentionnés vendent largement des billets couvrant des pays voisins, ce qui simplifie l'achat et facilite la gestion des aléas (car un transporteur est responsable de l'ensemble d'un trajet acheté ; il est prudent de prévoir des temps de correspondance confortables aux jonctions entre des billets achetés séparément, et d'éviter le dernier train de la journée !). C'est ainsi qu'on peut traverser presque toute l'Europe avec un billet acheté uniquement sur la DB, de n'importe quelle gare de Belgique à Varsovie par exemple. En cas de retard ou d'annulation, le billet initial DB permet de prendre n'importe quel autre train permettant d'arriver à destination et offre une indemnisation sur l'ensemble du trajet. Les CFF envisagent aussi en cas de retard d'indemniser l'ensemble d'un trajet acheté par leur intermédiaire.

Le site ÖBB présente une originalité bien utile aux étourdis : en fin d'achat, il est encore possible pendant trois minutes de tout annuler sans frais ! A l'inverse, ils vendent des billets italiens impossibles à récupérer autrement que dans une gare autrichienne : ils ne sont disponibles ni dans l'application ni à imprimer ! Heureusement on peut les acheter sur Trainline ... (Fig. 2)

On peut trouver plus simple mais ...

Rappelons que Interrail <https://www.interrail.eu/fr> offre aussi des forfaits tarifaires européens ou par pays pour tous les âges, et donne l'accès direct à tous les trains non soumis à réservation obligatoire. C'est d'ailleurs la solution systématiquement proposée par la DB lorsqu'elle ne sait pas calculer le prix des billets

11:37	TGV ICE ICE NJ D	08:12	from €106,80
20 h 35 min, 4 x change: Bruxelles Midi, Frankfurt(Main)Hbf, Amstetten NÖ Bahnhof, Villach Hbf from Lille Europe		22 Jan	Sections on Sparschiene Ticket for section only
Ticket only valid from Bruxelles Midi to Ljubljana			
ⓘ Platform 91/92 in Villach Hbf not accessible for passengers with limited mobility			
Please note – timetable subject to change - Due to construction work or other factors affecting our services, the departure and/or arrival times of this ...			
11:42	TGV 人 TGV ICE RUX NJ D	08:12	from €80,00
20 h 30 min, 5 x change: Paris Nord, Stuttgart Hbf, Kufstein Bahnhof, Linz/Donau Hbf, Villach Hbf from Lille Flandres		22 Jan	Sections on Sparschiene Ticket for section only
Ticket only valid from Stuttgart Hbf to Ljubljana			
ⓘ Platform 91/92 in Villach Hbf not accessible for passengers with limited mobility			

Fig. 2 : Le site ÖBB fournit directement les gares de correspondances et précise la partie du trajet que l'on peut acheter sur leur site (ici la totalité sauf les parcours TGV, qu'il faut donc acheter sur un autre site) mais les durées de correspondances ne semblent pas réglables

étrangers. Néanmoins il reste nécessaire de payer des suppléments et des réservations sur les trains rapides ou à longue distance...

Les autocars longue distance peuvent aussi offrir une alternative : ils ont pour avantages une billetterie plus simple avec un seul opérateur (Flixbus, etc.) responsable pour tout le trajet, avec souvent moins de correspondances que le train et on peut acheter le billet, généralement moins cher, ... un an à l'avance ! Mais ils sont moins rapides, moins confortables et plus aléatoires, sans compter la difficile surveillance des bagages dans la soute ...

En conclusion, traverser l'Europe en train plutôt qu'en avion est faisable, mais on est encore loin d'une billetterie européenne qui couvrirait tous les réseaux, et offrirait un billet unique facile d'achat et garantissant les droits des voyageurs. C'est tout l'enjeu rappelé mi 2024 dans les Orientations Politiques de la Commission Européenne pour le prochain mandat 2024-2029 (voir Fnaut Infos n° 310).

Gilles Laurent

La Fédération Européenne des voyageurs (EPF) organise sa 22^{ème} conférence annuelle les 13 et 14 juin 2025 à Swindon, au Royaume-Uni.

La conférence EPF 2025 réunira des intervenantes et des intervenants industriels, politiques et scientifiques, qui partageront leur expertise et leurs perspectives sur l'évolution des transports publics.

Les participants auront l'opportunité d'échanger lors d'ateliers interactifs et d'entrer en contact avec des spécialistes de l'amélioration des transports de voyageurs en Europe.

Vendredi 13 juin

9h00 : Conférence de bienvenue
9h35 : Discours d'ouverture
9h45 : Les femmes dans les transports
11h15 : Pause-café
11h45 : Atelier - Projet InclusiveSpaces
13h30 : Déjeuner
15h00 : Focus sur le passager - Programme de travail de la nouvelle Commission Européenne
17h15 : Clôture de la journée
19h00 : Dîner

Samedi 14 juin

9h30 : Introduction
9h45 : Retour sur les transports publics
11h15 : Pause-café
11h45 : Traversée du Channel, informations et billetterie
14h00 : Clôture de la conférence
14h30 : Déjeuner

Détails de l'événement sur le site de la Fnaut
 (onglet actualités, nos événements)



CONFERENCE 2025 SWINDON



Register now



FEV (EPF) : Michel Quidort Président

Michel Quidort, Vice-Président de la Fnaut, a été réélu Président de la Fédération européenne des voyageurs (FEV/EPF)* lors de l'assemblée générale de la fédération du 5 avril 2025. Nous lui adressons nos vives félicitations.

* Fondée en 2002, la Fédération Européenne des Voyageurs (European Passengers' Fédération) est constituée de 32 groupes en provenance de 18 pays, ayant tous comme objectif d'améliorer les normes en vigueur dans les transports et les services des trains internationaux à longue distance. Elle milite en faveur des droits des passagers dans toute l'Europe en réalisant des recherches, en publiant des rapports, en tenant des conférences et en établissant des relations de travail constructives avec les organismes de transport et les décideurs.

Le barème fiscal automobile : un dispositif anti-économique et anti-écologique

© Frantz Rein

Très avantageux par rapport au coût réel de la voiture, le barème fiscal génère des manques à gagner pour l'impôt sur le revenu (plus d'1,2 milliard d'euros en 2022), la sécurité sociale, les caisses de retraite... En outre, il encourage l'usage de la voiture pour aller travailler et favorise les grosses voitures et les longues distances.

Qu'est-ce que le barème fiscal automobile ?

Dès lors que leurs dépenses à caractère professionnel dépassent la déduction forfaitaire de 10 %, les salariés ont intérêt à opter pour les « frais réels ». Rentrent dans cette catégorie les dépenses pour se rendre à leur travail et en revenir.

Pour une voiture moyenne (6 CV), le barème 2022 varie, suivant le kilométrage annuel, entre 44,7 et 66,5 centimes par km. Les péages et frais de stationnement peuvent être ajoutés.

Un manque à gagner d'environ 1,2 milliard d'euros

En 2022, le coût moyen d'une voiture est de 30,1 centimes par km, hors péages et stationnement. L'écart entre le barème fiscal et ce coût moyen varie entre 48 et 121 % (FNAUT Infos n° 308).

D'après une étude réalisée par ADETEC avec des données de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP), ces écarts génèrent un manque à gagner d'1 milliard d'€ en 2019 pour l'impôt sur le revenu.

La forte revalorisation du barème fiscal (+ 16 % entre 2019 et 2022), beaucoup plus élevée que la hausse du coût réel de la voiture (+ 6,1 %) et même que l'inflation (+ 7,6 %) a probablement porté ce manque à gagner autour d'1,2 milliard d'euros en 2022.

Avantage aux voitures puissantes

Puisque le barème fiscal augmente avec la puissance du véhicule, les possesseurs de grosses voitures, donc plus polluantes, peuvent déduire davantage que les possesseurs de petites voitures et donc diminuer davantage le montant de leur impôt.

En 2019, le manque à gagner pour l'impôt sur le revenu est de :

- 540 millions d'€ par rapport à un plafonnement à 3 CV,
- 250 millions d'€ par rapport à un plafonnement à 4 CV,
- 140 millions d'€ par rapport à un plafonnement à 5 CV,
- 55 millions d'€ par rapport à un plafonnement à 6 CV.

Ces manques à gagner s'ajoutent au 1,2 milliard d'euros vu précédemment.

Barème kilométrique applicable aux voitures sur les revenus de 2022

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au delà de 20 000 km
3CV et moins	d x 0,529	(d x 0,316) + 1 065	d x 0,370
4 CV	d x 0,606	(d x 0,340) + 1 330	d x 0,407
5 CV	d x 0,636	(d x 0,357) + 1 395	d x 0,427
6 CV	d x 0,665	(d x 0,374) + 1 457	d x 0,447
7 CV et plus	d x 0,697	(d x 0,394) + 1 515	d x 0,470

Exemple : Pour 6 000 km avec un véhicule de 6 CV, les « frais réels » sont de $6\,000 \times 0,374 + 1\,457 = 3\,701$ €, soit $3\,701 / 6\,000 = 0,617$ €/km = 61,7 centimes par km.

Un manque à gagner pour la Sécurité Sociale, les caisses de retraite...

Si un salarié utilise son véhicule personnel pour un déplacement à caractère professionnel, son employeur peut appliquer le barème fiscal pour le remboursement de ses frais. Le salarié ayant une voiture de 6 CV fait alors un bénéfice de 48 à 121 % suivant son kilométrage annuel. Il s'agit d'un véritable avantage en nature, non soumis à l'impôt et aux cotisations sociales, d'où des manques à gagner pour l'Etat (de nouveau), la Sécurité Sociale, les caisses de retraite, etc. Faute de données, il ne nous est pas possible d'en calculer les montants.

Mais peu d'économies pour les salariés sur leurs impôts

Si le barème fiscal est coûteux pour les finances publiques, il génère en revanche des économies d'impôt limitées au niveau individuel, (voir Fnaut infos n° 309 *Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?*).

Encouragement à l'utilisation de la voiture au détriment des modes de déplacement moins polluants

Si le salarié a le choix entre plusieurs modes de transport, il peut emprunter celui qui lui convient le mieux. En particulier, selon le Conseil d'Etat, l'utilisation par un contribuable de sa voiture person-

nelle est justifiée si l'utilisation des transports collectifs entraîne un accroissement important de la durée des trajets. L'adjectif « important » ne faisant l'objet d'aucune précision quantitative, il laisse possibles toutes les interprétations.

Encouragement à habiter loin de son lieu de travail

Les frais réels augmentant avec le kilométrage parcouru, les salariés peuvent être encouragés à habiter loin de leur lieu de travail.

Si la distance n'excède pas 40 km, le salarié n'a pas à établir le caractère normal de l'éloignement.

Au-delà de 40 km, la distance sur laquelle sont calculés les frais réels est en principe plafonnée à 40 km. Mais les cas dérogatoires sont nombreux : éloignement du lieu de travail du conjoint, difficulté à trouver un emploi plus proche, précarité de l'emploi occupé, scolarisation des enfants, écart de coût de logement, etc.

Le mode de calcul des frais réels constitue une niche fiscale et sociale importante, négligée par tous les gouvernements successifs.

En ces temps de difficultés pour les finances publiques et d'urgences environnementales, il est urgent de revoir le barème kilométrique et, plus largement, l'ensemble des règles de calcul des frais de transport.

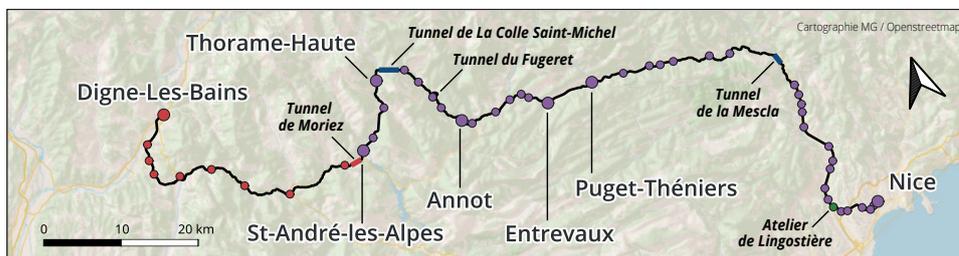
Bruno Cordier
Cabinet Adetec

Chemins de fer de Provence : 10 ans d'exploitation par la Régie Régionale des Transports

St André les Alpes, terminus provisoire depuis 2019 © F. Laugier

La Régie Régionale des Transports Provence - Alpes Côte d'Azur (RRT) a été créée pour succéder à VEOLIA comme exploitant de la ligne Nice - Digne à compter du 1^{er} janvier 2014.

Le contrat de VEOLIA, renouvelé à de multiples reprises dans le cadre d'une DSP, étant l'objet d'attaques politiques, la RRT était censée donner une meilleure vision comptable. A noter que son Conseil d'Administration comporte deux représentants du personnel et un représentant des usagers (Fnaut).



Un enchaînement de difficultés

Bien que bénéficiant d'une infrastructure grandement rénovée et de 4 nouvelles rames doubles AMP (Autorail Métrique Provence) mises en service en 2011, la RRT va être confrontée à plusieurs coups de sort :

- Le 8 février 2014, un AMP est heurté par un rocher peu avant Annot: la rame déraille, deux passagères sont tuées et on dénombre également plusieurs blessés, dont le mécanicien et le chef de train. Il s'agit du premier accident mortel de voyageurs sur la ligne en plus d'un siècle d'exploitation.

- Le 20 février 2019, un éboulement se produit lors de travaux dans le tunnel de Moriez: on dénombre un mort et deux blessés. Le chantier est suspendu et placé sous scellés le temps de l'enquête. Puis, par sécurité, un bouchon de béton de 40m est réalisé pour contraindre le risque d'affaissement de la RN 202 qui passe à l'aplomb de l'ouvrage. La section St André - Digne (44 km) est depuis exploitée par autocar, mais demeure entretenue.

- La tempête Alex, qui frappe les Alpes Maritimes le 3 octobre 2020, va provoquer quelques dégâts sur la ligne.

- En 2020 / 2021, l'épidémie de COVID provoque 3 périodes de confinement, avec des restrictions de desserte et de strictes mesures de sécurité.

- L'achèvement de la rénovation de la voie et des gares, des difficultés dans la gestion du personnel et divers aléas touchant le matériel roulant (les autorails dénommés SY, cinquantenaires, sont à bout de souffle, et la rame SOULE, prototype très confortable et de forte capacité, est d'un fonctionnement capricieux) entraînent régulièrement des substitutions routières, voire des suppressions, en particulier sur la partie Annot - St André.

2023 : densification de l'offre sur la banlieue à la demande de la Métropole Nice Côte d'Azur

- Intégration tarifaire de la section Nice - Le Chaudan (26 km) au réseau « Lignes d'Azur », entraînant une forte hausse de la fréquentation sur la banlieue (1,70 € le trajet, avec billet multimodal, contre 2,10 € avec le tarif régional).

- Nouvelle grille de desserte ne comportant plus que 3 AR (au lieu de 4) vers St André - Digne), un AR sur Annot (montée en soirée, retour en matinée), création d'un AR Nice - Puget-Théniers et renforcement des navettes sur la banlieue (16 AR Nice - Colomars, et 9 Nice - La Vésubie), dont certaines en soirée et le week-end. En semaine, il y a 60 circulations sur Nice - Colomars : bien des voies uniques SNCF n'en sont pas là!

- En 2024 est institué un AR Nice - St André circulant les dimanches et fêtes de mai à octobre et quotidiennement en juillet - août (sauf le samedi!). Répondant à une forte demande, ce train est malheureusement fréquemment supprimé par manque de matériel.

Un bilan en mi-teinte

En 2010, les Chemins de fer de Provence comptabilisaient 377 324 voyageurs, puis 429 669 en 2017. Ce chiffre a atteint 600 000 en 2024 (source: Nice Matin). Mais les voyageurs/km n'étant plus relevés depuis 1995, il n'est plus possible de connaître le kilométrage effectué par les passagers par rapport au nombre de billets vendus. De fait, ce chiffre de 600 000 cache une autre réalité : si le trafic banlieue est en pleine expansion, c'est au détriment du trafic interurbain, pourtant plus rémunérateur. Ainsi, pour 2023, la

clientèle « interurbaine » ne représente que 24 % du trafic, mais 60 % des recettes! Et des trafics importants, comme les groupes et les messageries, ont quasiment disparu. Plus grave: la nouvelle grille de desserte dans l'arrière pays est en décalage vis à vis des besoins, avec des trous de plusieurs heures en journée.

Nouveaux investissements programmés

- Réouverture de St André - Digne au premier semestre 2026 après achèvement des travaux du tunnel de Moriez (6,5 M€). Plusieurs mois seront en effet nécessaires pour rendre sa viabilité à une infrastructure qui n'a plus vu de circulations voyageurs depuis 7 ans.

- Livraison de 8 rames doubles STADLER en 2027, qui remplaceront les autorails SY et la rame SOULE. 3 autres rames sont en option. Leur mise en service pourrait conduire au rétablissement du 4^e AR Nice - Digne. Est également prévue la construction d'un nouvel atelier à Lingostière, et un nouveau bloc automatique appelé à être étendu à l'ensemble de la ligne (budget total : 130 M€).

- Au 1^{er} janvier 2026, transfert de propriété du domaine ferroviaire de la ligne de l'Etat à la Région.

- La perspective des J.O 2030, qui se tiendront en Savoie et en PACA, permet de nourrir quelques espoirs de retour de la relation ALPAZUR Grenoble - Nice via Digne, avec réouverture de la ligne SNCF St-Auban - Digne. Reste à trouver le financement...

Frédéric Laugier

Vice-Président de la Fnaut

Futures nouvelles rames STADLER «Michelines» hybrides batterie-thermiques pour le train des Pignes



Assemblée générale de la Fnaut : Présence et visibilité de la Fnaut renforcées



L'Assemblée générale ordinaire de la Fnaut s'est tenue le 29 mars à Paris. Elle a réuni une centaine d'adhérents et a renouvelé conformément aux statuts un tiers du Conseil National. François Delétraz, Président, a présenté les objectifs poursuivis au cours de l'année :

- Rendre la Fnaut visible et audible dans les médias audiovisuels et dans la presse écrite.
- Organiser et assurer plus de 100 rendez-vous avec les élus, instances, AOM, transporteurs et assurer la coordination entre les associations locales de certaines régions.
- Faire vivre le site internet www.fnaut.fr et les réseaux sociaux et contribuer ainsi au rayonnement de la Fnaut.

Par ses études, son réseau militant, sa présence médiatique, la Fnaut a confirmé sa place au sein des acteurs de la mobilité.

L'Assemblée Générale s'est prolongée l'après-midi par l'intervention très attendue de Jean-François Monteils, Président du Directoire de la Société des Grands Projets. (voir ci-dessous)

À l'issue de cette Assemblée générale annuelle statutaire, la Fnaut a renouvelé ses instances dirigeantes.

Cinq nouveaux membres, présidents d'associations ou adhérents, entrent au Conseil National et assurent le renouvellement des générations.

Les 23 membres du bureau national nouvellement élus ont procédé à l'élection du président et des vice présidents.

François Delétraz a été largement réélu comme Président et **Bruno Gazeau** qui a présidé aux destinées de la Fnaut de 2014 à 2024 a été élu Président d'honneur.

Quatre vice-présidents ont été élus ou réélus :

- **Daniel Grébouval**, président de la Fnaut Normandie ;
- **Michel Quidort**, président de la FEV (Fédération Européenne des Voyageurs) et animateur du pôle européen ;
- **Alain Richner**, animateur du pôle mobilités urbaines ;
- **Alain Roux**, animateur du réseau SERM ;
- **James Métayer** et **Camille Lalande** (AUT) continueront à assurer les fonctions de Trésorier et Trésorière adjointe.

La Société des Grands Projets et la Fnaut signent une convention de partenariat

Signée le 29 mars lors de l'Assemblée Générale de la Fnaut à Paris, cette convention a pour objet de préciser les modalités de collaboration entre les deux parties, notamment dans le cadre des projets de SERM.

La Société des Grands Projets (SGP) issue de la transformation de la Société du Grand Paris par la loi du 23 décembre 2023, est impliquée sous des formes contractuelles diverses, dans la préparation des dossiers de projet de 14 collectivités sur les 24 dont la proposition a été labellisée par le Ministère des Transports.

Son expertise reconnue dans le domaine des grands projets provient du rôle de Maître d'Ouvrage qu'elle a exercé en conduisant les travaux du métro automatique du Grand Paris Express. Ses compétences sont donc multiples et concernent les aspects techniques, réglementaires et financiers, mais également ses capacités à organiser les concertations locales indispensables.

Par cette convention, la SGP s'engage à favoriser la consultation des associations locales membres de la Fnaut, dans la préparation et la conduite des projets de SERM dont elle est



Jean-François Monteil (SGP) et François Delétraz

partie prenante. De son côté, la Fnaut par le biais de ses associations locales s'engage à apporter ses connaissances relatives à la définition des besoins de transport ainsi que les souhaits des usagers.

Alain Roux

Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart • **Crédits photo** : M. Debrincat, F. Rein, Victor SV, Busway, P. Bincteux, G. Laurent, F. Laugier • **Cartographie** : M. Giraud • **Mise en page et Impression** : STUDIO TERRITOIRES - Oriú - Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

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>
CAPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 313 - ISSN : 0983-172 X