



Bd de la Prairie des Mauves à Nantes (© Cerema)

Édito

Qui sont donc les passagers de l'aérien ?

“ A la suite de la grande étude sur les passagers du train commandée par la Fnaut et réalisée par l'Ifop, cet institut vient de réaliser pour la Fnam une enquête très similaire sur les passagers de l'aérien. Ses résultats, étonnants, mettent à mal bien des idées reçues.

Tout d'abord, l'étude révèle que les passagers sont désormais majoritairement des femmes (53 %). La chute libre des voyages d'affaires qui demeurent un habitus très masculin, pourrait expliquer ce renversement. Par ailleurs, la représentation des catégories socio-professionnelles (CSP) chez les usagers de l'aérien est, elle aussi, totalement chamboulée. L'Ifop nous apprend qu'entre 2016 et 2024, la part des CSP les moins favorisées a augmenté de 7 % pour atteindre 52 % des passagers, quand celle des CSP les plus favorisées a baissé de 6 % pour passer à 48 %. Sur 100 passagers, 33 % proviennent des catégories modestes ou très modestes (revenu net du foyer inférieur à 1 450 € mensuel), 30% sont dans la classe moyenne inférieure (entre 1 450 € et 2 051 €), 23 % dans la classe moyenne supérieure (entre 2 050 € et 2 651 €) et 14 % dans la catégorie des plus aisés (au-delà de 2 651 €).

L'âge des usagers de l'aérien réserve lui aussi des surprises. A présent, les passagers de 15 à 34 ans sont 48 % des usagers (+6 % en huit ans) alors qu'elle ne représente que 22 % de la population ! A l'inverse, la part des passagers de plus de 55 ans est tombée à 18 %, alors qu'ils représentent 32 % de la population. Sur les destinations choisies, les voyages en France sont en baisse de 19 % et ceux vers l'étranger en forte hausse : 22 %. Quant à la durée du séjour, les voyages de plus de 10 jours sont devenus majoritaires (51 %). En somme, le voyage en avion se démocratise toujours plus, ce qui oblige ce secteur à mettre le turbo sur la décarbonation. ”

François Delétraz

Les aides publiques en faveur du covoiturage sont-elles pertinentes ?



Sommaire

- **Dossier** - Covoiturage et dépenses publiques..... 2 à 5
- **Actualités** - La conférence de financement des infrastructures démarre enfin..... 6
- Dreux - Chartres - Orléans : projet d'autoroute contre voie ferrée 7
- Le prix, toujours le prix ! 8
- **Regard sur l'Europe** 9
- **Nouvelles des régions** - Fête de la gare, train en fête, les associations locales prennent l'initiative !..... 10
- 27 juillet 2025 Fête de la gare de Brionne (Eure) 10
- **Juridique** - Les contrats d'assurances voyage dans les transports publics.....11
- Taxe de solidarité sur les billets d'avion..... 12

Covoiturage et dépenses publiques



© Frantz Rein

À l'heure où la transition vers une mobilité durable est une priorité, les dispositifs d'aides publiques au covoiturage sont-ils réellement efficaces ? Quelles sont leurs limites et quelles améliorations envisager ?

Le rapport d'expertise présenté par Bruno Cordier (Cabinet ADETEC) permet d'analyser les tendances récentes et de réfléchir aux leviers à actionner pour une mobilité partagée plus juste.

[\(https://www.fnaut.fr/dossier-de-presse-expertise-sur-les-depenses-publiques-en-faveur-du-covoiturage/\)](https://www.fnaut.fr/dossier-de-presse-expertise-sur-les-depenses-publiques-en-faveur-du-covoiturage/)

Pratique du covoiturage

En semaine, le covoiturage local représente environ 2 millions de déplacements quotidiens sur un total de 181 millions, soit une part modale de 1,1 %.

Le covoiturage longue distance représente environ 10,2 millions de déplacements annuels sur un total de 823 millions, soit une part modale de 1,2 %.

En annualisant les données relatives au covoiturage local, on observe que le covoiturage représente environ 586 millions de déplacements⁽¹⁾, 231 millions de trajets⁽²⁾, 9,9 milliards de voyageurs-km⁽³⁾ et 3,7 milliards de véhicules-km par an⁽⁴⁾.

1,1 % des déplacements sont effectués en covoiturage. La mise en relation se fait très majoritairement (97,5 %) via les réseaux personnels et profes-

sionnels. Seulement 2,5 % des déplacements en covoiturage (14 millions) passent par les plateformes. Dans le détail, les plateformes sont utilisées pour 2 % des covoiturations locaux et 4 % des covoiturations longue distance.

Le covoiturage représente 0,9 % de la circulation des voitures françaises et 0,6 % de la circulation routière totale, poids lourds et véhicules étrangers inclus. Il faut préciser que les chiffres ont

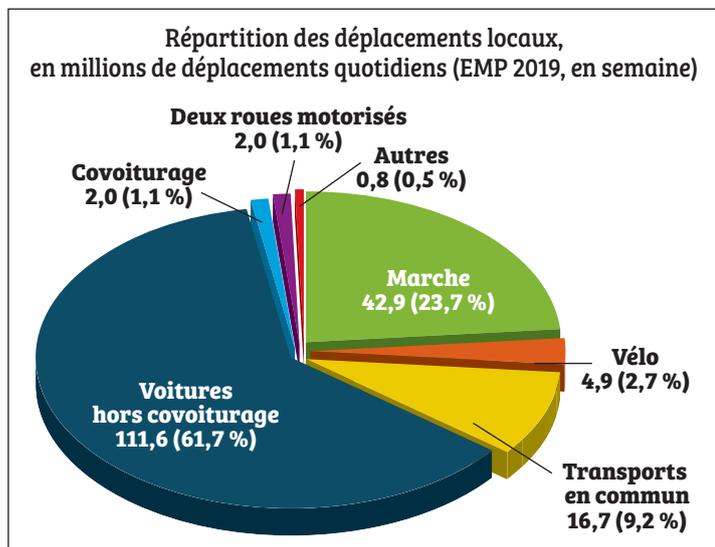
été calculés principalement à partir de l'Enquête mobilité des personnes de 2019 (EMP 2019).

- (1) Déplacement = mouvement d'une personne.
- (2) Trajet = mouvement d'un véhicule.
- (3) Voyageur-km = déplacement d'une personne sur 1 km.
- (4) Véhicule-km = mouvement d'un véhicule sur 1 km.

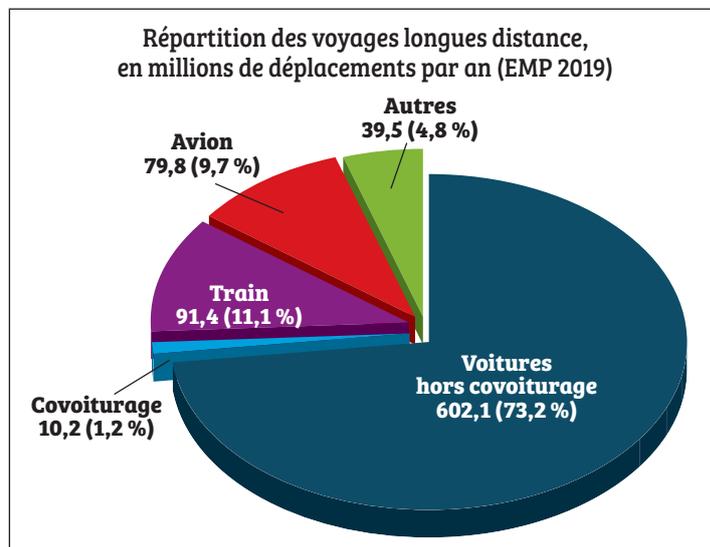
Mobilité annuelle en covoiturage (2019)

	Déplacements	Trajets	Voyageurs-km	Véhicules-km
Covoiturage local	≈ 576 millions	≈ 227 millions	≈ 6,5 milliards	≈ 2,57 milliards
Covoiturage longue distance	≈ 10,2 millions	≈ 3,6 millions	≈ 3,4 milliards	≈ 1,14 milliard
Total covoiturage	≈ 586 millions	≈ 231 millions	≈ 9,9 milliards	≈ 3,71 milliards

Covoiturage local (moins de 80 km)



Covoiturage longue distance (plus de 80 km)



Dépenses publiques en faveur du covoiturage

Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les résultats sont exprimés en euros 2023.

Politiques nationales de covoiturage

Le **Forfait mobilités durables (FMD)** est un dispositif de soutien des salariés utilisant certains modes de déplacement moins polluants, dont le covoiturage comme conducteur ou passager, pour venir travailler. Il est versé par les employeurs, de manière facultative (obligatoire dans la fonction publique d'Etat et hospitalière). Il est exonéré d'impôts et de cotisations sociales jusqu'à 700 ou 800 € par an suivant les cas. Le coût total de cette double exonération pour les finances publiques est d'environ 103 millions d'euros (M€), dont 86 M€ pour les organismes sociaux et 17 M€ pour l'Etat.

Le Registre de preuve de covoiturage <https://covoiturage.beta.gouv.fr> permet de justifier que les trajets en covoiturage ont bien été réalisés, notamment vis-à-vis des employeurs ayant mis en place le Forfait mobilités durables. La **startup Registre de preuve de covoiturage** a reçu une aide de l'Etat de 300 000 € à son lancement.

En 2023, l'Etat a commandé une **étude** sur le covoiturage à un prestataire extérieur, pour un montant de 35 000 €.

Les **aides à l'emploi** versées par l'Etat aux associations travaillant sur le covoiturage représentent un montant annuel total d'environ 200 000 €.

Les **moyens humains** au sein du Ministère des transports, du Cerema et de l'ADEME représentent un coût total d'environ 500 000 € (salaires + charges sociales + frais annexes).

Les subventions de l'Etat aux politiques locales de covoiturage sont comptées dans le paragraphe suivant.

Au total, les dépenses publiques en faveur des politiques nationales de covoiturage s'élèvent à environ **104 millions d'euros**, hors subventions, dont 86 M€ pour les organismes sociaux et 17 M€ pour l'Etat.

Politiques locales de covoiturage

Les **voies réservées** au covoiturage sont ouvertes aux véhicules transportant deux

Le **Coup de Pouce CEE Covoiturage** est versé par des entreprises du secteur de l'énergie ; il n'apparaît donc pas dans le décompte des dépenses publiques. Il est censé encourager les nouveaux conducteurs covoitureurs.

Il s'agit d'une mesure très contestable car :

- il est versé pour partie à des personnes qui covoituraient déjà (effet d'aubaine),
- ses barèmes sont surestimés, ce qui a amené le Conseil d'Etat à annuler le décret relatif à son volet pour longue distance,
- les plateformes de covoiturage et les entreprises du secteur de l'énergie ne reversent aux covoitureurs que 30 % des économies réalisées par rapport au prix du marché des CEE (certificats d'économie d'énergie).

personnes ou plus. Les tronçons ouverts en 2023 représentent un montant total de 16,1 millions d'euros.

Les **incitations financières** sont versées par certaines collectivités aux covoitureurs. Leurs modalités et leur montant varient selon les collectivités. Elles représentent un montant total d'environ 23 millions d'euros.

Les **aires de covoiturage**, parkings aménagés permettant aux conducteurs et aux passagers de covoiturage de se retrouver, représentent un montant total de 30 à 40 millions d'euros.

Les **lignes de covoiturage** reposent sur une mise en relation instantanée des conducteurs et des passagers via des arrêts (comme les lignes de bus) d'une part, une application ou des panneaux à messages variables d'autre part. Elles représentent un montant total de 15 à 20 millions d'euros.

L'**autostop organisé**, pratique intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop, représente un montant total de 0,6 à 1 million d'euros.

Les **plateformes de covoiturage**, leurs prestations annexes et les commissions perçues par leurs opérateurs sur les incitations versées aux covoitureurs représentent un montant total de 15 à 20 millions d'euros.

Le **covoiturage solidaire** (en faveur des personnes précaires) représente un montant total de 1 à 1,5 million d'euros.

Les dépenses de **communication** des collectivités locales en faveur du covoiturage représentent un montant total de 1 à 1,5 million d'euros.

Les **études** représentent un montant total de 2 à 3 millions d'euros.

Enfin, les **moyens humains** au sein des collectivités locales représentent un coût total de 3,5 à 7 millions d'euros (salaires + charges sociales + frais annexes).

Au total, les dépenses publiques en faveur des politiques locales de covoiturage s'élèvent **entre 100 et 123 millions d'euros**, subventions incluses.

Dépenses publiques indirectes

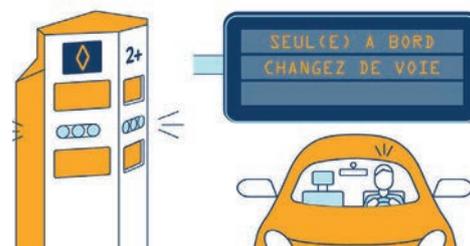
La **surévaluation du barème fiscal** (environ deux fois plus élevé que le coût réel de la voiture) génère un manque à gagner d'environ 1,1 million d'euros pour l'Etat et les organismes sociaux.

Les **fraudes fiscales et sociales** portent sur la majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail (salariés covoiturant mais déclarant tous leurs trajets en voiture solo, 39,5 M€), le transport de covoitureurs lors de déplacements professionnels (4,7 M€), le dépassement du barème fiscal (0,5 M€) et les détours rémunérés (0,02 M€). Leur montant total est d'environ 44,7 millions d'euros.

De son côté, l'impact net du covoiturage sur les **dépenses routières** publiques est de 7,9 millions d'euros.

Enfin, le covoiturage génère environ 82 millions d'euros de **pertes de recettes pour les transports collectifs**, dont environ 23 M€ pour les acteurs publics (Etat et collectivités locales) et 59 M€ pour la SNCF (acteur privé, somme non comptée dans le total des dépenses publiques).

Au total, les dépenses publiques indirectes en faveur du covoiturage s'élèvent à environ **77 millions d'euros**.



Résultats hors externalités monétarisables

Hors externalités monétarisables, les dépenses publiques en faveur du covoiturage représentent un montant **proche de 300 M€** (281 à 304 M€).

Elles sont à la charge à parts proches de l'Etat + l'Europe⁽⁵⁾ (110 à 115 M€), des collectivités locales (81 à 99 M€) et des organismes sociaux (= 90 M€).

Elles se répartissent à parts proches entre les politiques nationales de covoiturage (= 104 M€), les politiques locales (100 à 123 M€) et les dépenses publiques indirectes (= 77 M€).

Les plus gros postes sont le Forfait mobilités durables (= 103 M€), les fraudes fiscales et sociales (= 45 M€), les aires de covoiturage (30 à 40 M€), les incitations financières versées

aux covoitureurs (= 23 M€) et les pertes de recettes des transports collectifs (= 23 M€). Ces cinq postes représentent 80 % du total.

(5) L'Europe intervient sur certaines subventions aux collectivités.

	Etat + Europe	Collectivités locales	Organismes sociaux	Total
Forfait mobilités durables	≈ 17 M€		≈ 86 M€	≈ 103 M€
Startup Registre de preuve de covoiturage	0,3 M€			0,3 M€
Etudes	0,035 M€			0,035 M€
Aides à l'emploi	≈ 0,2 M€			≈ 0,2 M€
Moyens humains internes	≈ 0,5 M€			≈ 0,5 M€
Sous-total politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 18 M€	0	≈ 86 M€	≈ 104 M€
Voies réservées au covoiturage	16,1 M€			16,1 M€
Incitations financières	≈ 23 M€			≈ 23 M€
Aires de covoiturage	30 à 40 M€			30 à 40 M€
Lignes de covoiturage	15 à 20 M€			15 à 20 M€
Autostop organisé	0,6 à 1 M€			0,6 à 1 M€
Plateformes internet de covoiturage et prestations afférentes	8 à 10 M€			8 à 10 M€
Covoiturage solidaire	0,4 à 0,6 M€			0,4 à 0,6 M€
Communication	1 à 1,5 M€			1 à 1,5 M€
Forfait mobilités durables	0,4 à 0,6 M€			0,4 à 0,6 M€
Etudes	2 à 3 M€			2 à 3 M€
Moyens humains internes	3,5 à 7 M€			3,5 à 7 M€
Sous-total politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 40 à 45 M€	≈ 60 à 78 M€	0	≈ 100 à 123 M€
Ecart entre le coût réel de la voiture et le barème fiscal	≈ 0,44 M€		≈ 0,68 M€	≈ 1,12 M€
Fraudes des covoitureurs	≈ 41,5 M€		≈ 3,2 M€	≈ 44,7 M€
Usure supplémentaire des infrastructures routières	≈ 2,1 M€	≈ 5,8 M€		≈ 7,9 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	≈ 7,8 M€	≈ 15,3 M€		≈ 23,1 M€
Sous-total dépenses publiques indirectes	≈ 51,8 M€	≈ 21,1 M€	≈ 3,9 M€	≈ 77 M€
Total dépenses publiques hors externalités monétarisables	≈ 110 à 115 M€	≈ 81 à 99 M€	≈ 90 M€	≈ 281 à 304 M€

Externalités monétarisables

Le covoiturage local présente un bilan environnemental favorable car il se développe principalement au détriment de la voiture. A l'inverse, le covoiturage longue distance présente un bilan environnemental défavorable car il se développe à parts quasi égales aux dépens des transports collectifs et de la voiture. L'addition des deux a un bilan favorable.

Trois externalités sont monétarisables : les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie et les accidents de la cir-

culacion. Prises dans leur ensemble, elles ont un bilan monétaire favorable pour la collectivité, donc un coût net négatif.

	Coût	Bénéfice	Coût net
Emissions de gaz à effet de serre		≈ 27,8 M€	≈ - 27,8 M€
Consommation d'énergie		≈ 38,7 M€	≈ - 38,7 M€
Accidents de la circulation	≈ 43,3 M€		≈ 43,3 M€
Total externalités monétarisables	≈ 43,3 M€	≈ 66,5 M€	≈ - 23,2 M€

Résultats externalités monétarisables incluses

Externalités monétarisables incluses, les dépenses publiques en faveur du covoiturage représentent un montant total compris entre **257 et 280 millions d'euros**.

	Montant
Politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 104 M€
Politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 100 à 123 M€
Dépenses publiques indirectes	≈ 77 M€
Externalités monétarisables	≈ - 23 M€
Total dépenses publiques, externalités monétarisables incluses	≈ 257 à 280 M€

Comparaison avec les autres modes de déplacement

La comparaison porte sur les modes de déplacement ayant fait l'objet d'une monétarisation. Pour la voiture, seules les aides publiques au stationnement, à la voiture électrique, l'aide aux carburants de 2022-2023 et le manque à gagner lié à l'impact de la surestimation du barème fiscal sur les frais réels ont été étudiés.

Pour cette comparaison, les dépenses publiques par voyageur-km constituent l'indicateur le plus pertinent.

Nous indiquons sur le graphique l'année des données utilisées pour chaque étude. Tous les chiffres sont actualisés en centimes d'euros 2023 par voyageur-km, en appliquant l'inflation.

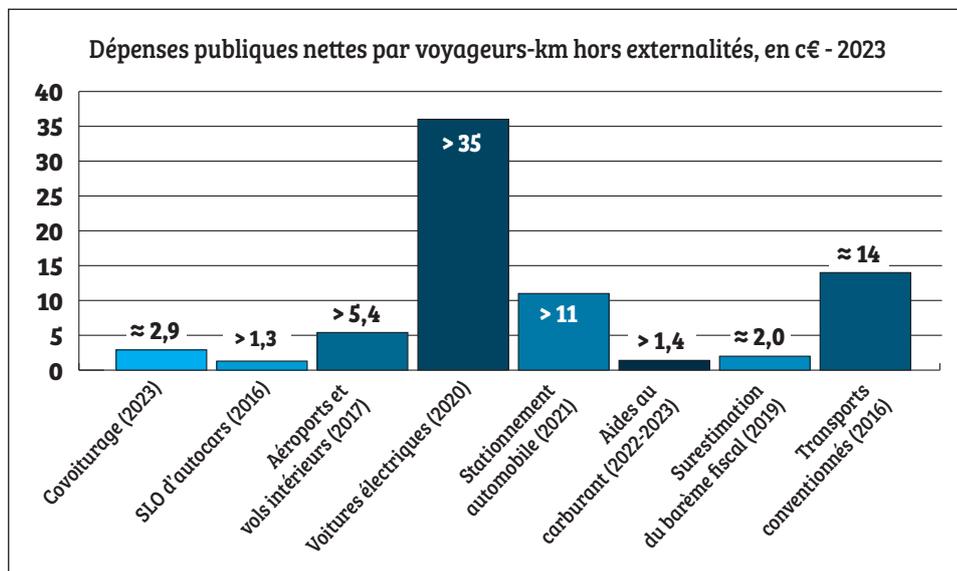
Ces chiffres doivent être considérés comme des ordres de grandeur. En particulier, certaines monétarisations sont incomplètes (elles sont indiquées par le signe > sur le graphique).

Les dépenses publiques par voyageur-km en faveur du covoiturage (= 2,9 centimes

par voy-km) se situent en milieu de classement. Elles sont inférieures à celles en faveur des voitures électriques, des transports conventionnés (6), du stationnement

automobile et des aéroports et vos intérieurs, mais supérieures à celles liées à la surestimation du barème fiscal et en faveur du carburant et des SLO d'autocars.

(6) Services publics de transport organisés par des collectivités territoriales ou l'Etat.



Recommandations

La plupart des dépenses publiques en faveur du covoiturage sont, dans leur principe, tout à fait pertinentes, notamment parce qu'elles concernent le covoiturage local, dont le bilan environnemental est positif.

En revanche, il convient d'agir sur :

- Les fraudes fiscales et sociales (pour des raisons de coût élevé et d'éthique), en faisant des contrôles fiscaux et sociaux.
- Les incitations financières versées aux covoitureurs (coût élevé, effet d'aubaine pour les covoitureurs qui covoituraient déjà et, parfois, concurrence des modes de déplacement plus vertueux), en définissant des critères pertinents et en plafonnant les aides.
- Le Coup de pouce CEE Covoiturage (même s'il s'agit d'une aide privée), en ciblant uniquement les nouveaux covoitureurs et en revoyant son mode de calcul et la répartition des fonds entre les entreprises concernées et les covoitureurs.
- Le covoiturage longue distance dans son ensemble, qui ne doit pas être encouragé par la puissance publique, en l'état actuel des choses (externalités négatives, concurrence les transports collectifs conventionnés).

Bruno Cordier - Cabinet Adetec



Entrée de l'autoroute A10 - Poitiers sud © Frantz Rein

La conférence de financement des infrastructures démarre enfin

Gare de Paris Saint-Lazare © Frantz Rein

Prévue par la loi de décembre 2023, la conférence de financement initialement destinée à la problématique des seuls SERM a été lancée le 5 mai à Marseille sous la forme plus ambitieuse d'une réflexion portant sur l'ensemble des mobilités à l'exception toutefois du mode aérien.

Le Premier Ministre était présent, accompagné de trois ministres, pour cette journée de lancement de la conférence dont le but affiché est de concevoir un « système pérenne de financement des infrastructures ».

Rebaptisée « Ambition France Transports », elle est organisée par le Ministre des Transports et présidée par Dominique Busserau, fin connaisseur de ces problèmes car il fut en charge de ce portefeuille.

Les travaux se structureront autour de quatre ateliers thématiques :

- 1. le modèle économique des AOM et des SERM.
- 2. les infrastructures routières
- 3. les infrastructures et services ferroviaires
- 4. le report modal et le transport de marchandises.

Ils seront animés par des copilotes (un élu et un expert), comporteront entre 12 et 15 participants, se réuniront à cinq reprises et leurs débats sont susceptibles d'être enrichis par des auditions d'experts et de parties prenantes. La FNAUT a été invitée à désigner trois représentants, chacun participant à l'un des trois premiers ateliers.

Trois rencontres thématiques d'une matinée, ouvertes à tous les membres des ateliers seront organisées sous la forme de tables rondes. Elles porteront sur les enjeux de résilience et de précarité dans les mobilités, de mobilisation des financements et d'innovation dans ces mêmes mobilités.

Un séminaire de convergence et une clôture de la conférence se tiendront fin juin/début juillet.

Un rapport sera remis au Premier Ministre et au Ministre des Transports à l'occasion de cette dernière réunion.

La possibilité de soumettre un cahier d'acteur par toutes les personnes intéressées par le domaine des mobilités, même non participantes à la conférence, sera utilisée par la FNAUT qui prépare un tel document pour affirmer ses positions et propositions.

La FNAUT espère vivement que la conférence atteindra son objectif et qu'un système stable de financement tant pour l'investissement que pour le fonctionnement des mobilités pourra être défini et adopté.

Alain Roux

Vice-Président de la FNAUT

SNCF Bashing ou pistes d'amélioration ?

L'actualité de la fin d'année 2024 a été l'occasion de nombreux articles de presse et de réactions d'usagers, aussitôt dénoncés comme étant du « SNCF Bashing » par les cheminots et jusqu'au sommet du Groupe SNCF.

JP Farandou a ainsi rédigé un livret de 27 pages pour passer en revue les « idées reçues » dont on accuserait à tort la SNCF ! Un livret principalement axé sur les finances et sur l'institutionnel, où on ne parle nulle part de qualité de service ni de ressenti des usagers. Quant aux organisations syndicales des cheminots SNCF, elles n'hésitent pas à caricaturer la situation : « N'est ce pas plutôt que les exigences des usagers sont toujours plus élevées ? », « Le train est devenu le moyen d'aller au boulot bien plus que de partir en vacances », « aucune compagnie privée ne voudra s'occuper des TER non rentables », « la réforme de Fret SNCF mettra sur les routes des millions de camions supplémentaires », « les Régions en imposent toujours plus à la SNCF pour le même budget » (Magazine UNSA de Septembre 2024).

Une responsabilité partagée

Pourtant la SNCF n'est pas la seule cible des critiques sur le ferroviaire français : ont aussi leur part l'État (qui ne finance pas le réseau (contrairement aux routes) et oblige donc la SNCF à des prix élevés), Alstom et les constructeurs (dont les fournitures de matériels sont en retard), certaines Régions (qui n'anticipent pas suffisamment les besoins ou laissent pourrir leur réseau), ... Les médias en rajoutent en dénommant « subvention » aussi bien le financement normal des TER par les Régions, que la reprise des 35 milliards de dettes qui avaient de fait servi à financer le réseau TGV qui appartient... à l'État.

Une réalité vécue par les usagers

Néanmoins quand les usagers disent que les avantages des cartes Avantages se réduisent comme peau de chagrin, que la SNCF augmente ses prix en réduisant volontairement le parc de rames TGV, que la qualité de service sur certaines lignes est fortement dégradée, que certains contrôleurs se prennent pour des shériffs, que sur certaines lignes les trains mettent aujourd'hui plus de temps

qu'à l'époque de la vapeur, que la SNCF déclare « complets » des TER qui ne le sont pas pour dissuader de les emprunter, que SNCF Connect privilégie la vente des trajets en TGV plutôt qu'en trains régionaux, que SNCF Réseau interrompt beaucoup trop souvent et longtemps les trafics pour des motifs divers, et que les grèves à répétition (34 grèves rien que pour 2024 !) pénalisent les clients du train et dissuadent tout report modal, ce n'est pas du « SNCF Bashing » c'est juste la réalité...

Les critiques envers le ferroviaire en général et la SNCF en particulier ne sont pas dénuées de fondement, les responsables et les élus feraient bien de les entendre plutôt que de les dénigrer. Ce serait sans doute source d'améliorations plutôt que de se mettre la tête dans le sable en considérant que la SNCF et ses cheminots seraient de droit divin.

Que les cheminots se rassurent : la Fnaut les adore. Surtout ceux grâce à qui les trains roulent !

Gilles Laurent

Dreux - Chartres - Orléans : projet d'autoroute contre voie ferrée

© Adobe Stock

Depuis quelques mois, au nom de la simplification économique, de nombreuses mesures prises pour limiter le changement climatique sont battues en brèche et en matière de mobilités, le schéma du « tout voiture » a encore la vie dure.

Les projets de nouvelles autoroutes sont privilégiés, alors que le ferroviaire attend des financements afin d'éviter des fermetures de lignes, voire d'en rouvrir, pour assurer un report modal vertueux.

Moins connu que l'A69, un autre projet d'autoroute, entre Orléans, Chartres et Dreux, est sur le point de franchir une étape importante, puisque le ministre des transports a annoncé qu'un concessionnaire pourrait être désigné au mois de septembre 2025. La pertinence de ce vieux projet interroge à plus d'un titre, et c'est un potentiel brûlot qui pourrait bien être un acte II de la contestation contre l'A69, tant il y a de similitudes.

Ce projet « A154 / A120 » va en effet à contresens de la transition écologique, avec force artificialisation des sols, mise en péril de la faune sauvage, et facilitation du trafic routier, ce qui compromettrait la relance du ferroviaire sur le même axe, pour les voyageurs et pour le fret.

Par ailleurs, même si l'on sait, en matière de mobilité, que c'est l'offre qui crée la demande, ce projet de nouvelle autoroute pourrait être un gouffre économique. A l'heure où la conférence « Ambition France Transport » cherche à restructurer profondément le mode de financement des mobilités dans notre pays, et alors que tout le monde s'accorde à dire que les bénéfices des autoroutes doivent profiter au ferroviaire, il est urgent d'attendre ces nouveaux arbitrages avant de valider ce projet, surtout quand son modèle économique est sérieusement mis à mal.

Un coût à réévaluer

En effet, selon la FEEL (Fédération de l'Environnement d'Eure & Loir), les conditions économiques ne sont aujourd'hui plus celles de 2015 présentées lors de l'enquête publique. D'une part le trafic réel est bien inférieur aux projections faites par le CEREMA, qui prévoyait, pour 2022, 16 823 VL/jour à Le Péage (à mi-chemin entre Dreux et Chartres) alors que la DIRNO (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest) n'a relevé que 13 008 VL/jour soit une baisse de 23 %. D'autre part l'index Travaux Publics de l'INSEE étant passé de 103 en octobre 2016 à 130,3 en avril 2024, le coût du projet initialement prévu est à revoir.

Le coût complet passerait de 1098 M€ à 1376 M€. Souvent a été évoqué un péage à 6 € entre Dreux et Chartres pour un VL, mais il passerait à 7,52 € si l'on applique la variation des coûts et à 9,77 € en appliquant l'incidence d'un trafic inférieur de 23 % à celui initialement prévu. On devine ici l'impact sur des usagers qui auraient à payer un tarif subitement prohibitif pour leurs déplacements.

Une infrastructure ferroviaire à régénérer ...

Entre Dreux, Chartres et Orléans existe un continuum ferroviaire dont l'état est hétérogène :

- Dreux – Chartres / 43 km : section non exploitée à voie unique, qui a été exploitée partiellement en fret jusqu'en 2019.
- Chartres – Voves / 25 km : ligne à voie unique en exploitation voyageurs, principalement pour relier la ligne Paris-Châteaudun. Des services existent de Chartres à Vendôme et jusqu'à Tours.
- Voves – Orgères-en-Beauce / 15 km : ligne non exploitée à voie unique
- Orgères – Les Aubrais/Orléans / 35 km : ligne fret non électrifiée à voie unique, exploitée pour du fret céréalier et militaire

Les Conseil Régional et CESER du Centre-Val de Loire, comme de nombreux citoyens, associations et élus plaident pour la remise en service de la ligne au fret et aux voyageurs. Les intérêts sont en effet multiples.

Tout d'abord, le transport de céréales au départ de la Beauce est très important, et un volume conséquent, destiné à l'export, transite par le port du Havre. Tout comme pour les voyageurs de l'Eure et Loir, actuellement obligés de changer à Paris pour aller vers le sud et leur préfecture de région, cet itinéraire permettrait d'alléger le trafic en Ile de France.

Par ailleurs, cela favoriserait un rééquilibrage territorial en réduisant la dépendance à la capitale, dont on ne connaît que trop bien le poids excessif,

notamment en matière d'économie et d'emploi au regard des autres régions. La mobilité peut assurément être ici un outil majeur de décentralisation.

... mais des blocages qui semblent toujours insurmontables

A l'initiative du Conseil Régional, la réouverture de Orléans – Chartres a été lancée en 2010, mais à ce jour, seule la section Chartres – Voves en a bénéficié, ceci en raison de deux blocages : la sécurisation d'un passage à niveau à Patay, et, surtout, la traversée de la base militaire aérienne de Bricy, à laquelle la Grande Mulette s'oppose pour des motifs de sécurité pour les voyageurs, le fret y ayant toujours ses droits. Ce blocage devient d'autant plus incompréhensible que, dans le cadre des travaux du SERM Orléanais, les responsables de cette base plébiscitent le fer pour... acheminer leur personnel en provenance d'Orléans !

Vincent Degeorge
Fnaut Centre Val de Loire



Le prix, toujours le prix !



TER de la Région Normandie en gare Saint-Lazare © Frantz Rein

TGV, Intercités ou TER, c'est toujours le prix du billet qui arrive en tête des attentes des voyageurs.

La rapidité des trajets, la fréquence de la desserte, la fiabilité et la ponctualité des trains, le confort à bord des trains sont importants mais arrivent nettement après dans la hiérarchie des attentes. C'est ce qui ressort de l'enquête réalisée en avril 2024 ⁽¹⁾ par l'IFOP pour la Fnaut dont nous extrayons le tableau N°1 ci-contre.

Le résultat le plus étonnant concerne les utilisateurs du TER. Dans le cas du TER, l'écart entre le premier item (le prix) et le second (la rapidité) atteint même 15 points. Alors que nous savons que le TER est très subventionné, le voyageur ne payant que le tiers voire le quart du coût de son billet. Alors que l'on sait aussi que le produit moyen du TER est nettement inférieur à celui du TGV : 8,2 centimes par voyageur x km pour le TER, contre 10,4 pour le TGV en 2018 ⁽²⁾.

L'idée nous est alors venue de distinguer entre les voyageurs occasionnels ⁽³⁾ et les abonnés ⁽⁴⁾, sachant que le produit moyen est trois fois supérieur pour les occasionnels que pour les abonnés. L'IFOP a bien voulu procéder à un tri supplémentaire en utilisant une question déjà présente dans l'enquête à savoir : « Disposez-vous d'une carte de réduction de la SNCF ou d'un abonnement de transport » ⁽⁵⁾ ? (Tableau N°2)

Les résultats sont un peu contre-intuitifs : même ceux qui ont une carte de réduction de la SNCF

Tableau N°1 : Les attentes des utilisateurs (tous trains confondus)

	Utilisateurs du TGV	Utilisateurs des Intercités	Utilisateurs du TER
Le prix, le coût des trajets	53 %	48 %	53 %
La rapidité des trajets	41 %	39 %	38 %
La fréquence des trains	33 %	32 %	32 %
La fiabilité et la ponctualité des trains	32 %	29 %	30 %
Le confort à bord des trains	31 %	30 %	29 %

Tableau N°2 : Les attentes des utilisateurs (TER)

	Ensemble des utilisateurs du TER	Utilisateurs du TER avec réduction *	Utilisateurs du TER sans réduction *
Le prix, le coût des trajets	53 %	48 %	57 %
La rapidité des trajets	38 %	40 %	36 %
La fréquence des trains	32 %	30 %	34 %
La fiabilité et la ponctualité des trains	30 %	28 %	32 %
Le confort à bord des trains	29 %	30 %	28 %

* Carte de réduction SNCF ou abonnement de transport

ou un abonnement de transports placent le prix en tête de leurs attentes ! La distinction entre ces deux catégories d'utilisateurs apparaît quand même car ceux qui ne possèdent pas de réduction sont 57 % à placer le prix comme une de leurs cinq attentes les plus importantes contre seulement 48 % pour ceux qui ont une réduction.

**En conclusion, le prix, le prix, et le prix !
Et ce, même pour les utilisateurs du TER ⁽⁶⁾**

Jean-Marie Beauvais

Représentant de la Fnaut au CESE

(1) Contexte : en avril 2024 la question du pouvoir d'achat reste dans toutes les têtes même si l'inflation est en baisse par rapport à la période 2022-2023.

(2) Source : (Source : étude AQM sur les dépenses unitaires des voyageurs, 37 janvier 2020).

(3) C'est une bonne raison pour que les Autorités organisatrices développent ce trafic surtout que son coût marginal est réduit car en heures creuses beaucoup de places sont disponibles.

(4) Pour les abonnés, le coût en TER est très inférieur au coût marginal du même trajet effectué seul en voiture.

(5) Taille de l'échantillon : 308 avec réduction et 413 sans réduction.

(6) Nous avons vu (Fnaut Info n°310 page 8) que la fiabilité et ponctualité étaient ce que les opérateurs ferroviaires devaient améliorer en priorité afin d'augmenter la satisfaction globale des voyageurs et donc la part de marché du rail. Mais au niveau de ce que déclarent les personnes interrogées dans les sondages, le prix arrive systématiquement en tête...



© Adobe stock

Droits des voyageurs aériens : la Fnaut réagit

La proposition de modifier le règlement européen 261/2004 relatif aux droits des voyageurs aériens inquiète la Fnaut, qui a réagi en répondant point par point aux évolutions négatives que cette révision aurait pour les voyageurs.

Les alertes de la Fnaut portent sur la baisse du nombre de vols qui donneraient droit à l'indemnisation des retards, disposition totalement inacceptable et qui constituerait un retour en arrière pour les droits des voyageurs. Pour la

Fnaut, ce projet est en contradiction avec les politiques européennes, qui, jusque là, ont garanti la confiance du consommateur dans le marché européen des transports.

La Fnaut regrette par ailleurs que la taille des bagages acceptés soit laissée à la totale liberté commerciale des compagnies avec le risque inhérent, en cas de correspondance, de pratiques discordantes entre les opérateurs. Enfin, par rapport au règlement original qui ne prévoit,

en cas de circonstances extraordinaires, aucune limitation, le projet de révision qui limite la prise en charge à 3 nuits et 100 euros par nuit, est inacceptable.

Le projet de révision a fait l'objet d'une communication au niveau européen par la FEV, le Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) ainsi que par d'autres associations, également très critiques sur ce projet.

Eurostar : dialogue avec la Fédération européenne des voyageurs (FEV)

Eurostar et la FEV sont convenus depuis deux ans de se rencontrer régulièrement pour faire remonter les critiques et suggestions des voyageurs de la part de la FEV, et pour Eurostar de faire part des évolutions de ses services.

Eurostar poursuit sa croissance qui se traduit par la commande en cours de 50 nouvelles

rames. Sont également prévus des investissements pour améliorer le confort du voyage et l'arrivée de nouveaux services à bord.

Au programme figure l'amélioration des conditions d'accueil dans les terminaux pour traiter de manière fluide les entrées conditionnées par l'exigence du visa pour entrer en Grande

Bretagne. L'objectif de doubler la capacité d'accueil prévoit l'introduction des outils biométriques et de reconnaissance faciale, ainsi que la possibilité, pour les voyageurs, de s'enregistrer à l'avance par une application dédiée.

Allemagne : bilan mitigé pour le « D-Ticket »

Le VDV, l'association allemande des entreprises de transport public, tire un bilan contrasté du D-Ticket pour l'année 2024.

Certes, avec 9,8 milliards de voyageurs l'an passé dans les transports publics, soit 300 millions de plus qu'en 2023, principalement imputables à l'abonnement forfaitaire, la tendance est encourageante. D'autant que le D-Ticket, utilisé par

13,5 millions de d'utilisateurs n'a pas vu d'annulations mais plutôt une confirmation de la fidélité de ses utilisateurs. Et ce malgré un prix mensuel passé de 49 à 58 euros au début de 2025.

Le VDV alerte toutefois sur les conséquences à court et moyen terme du D-Ticket, qui a occasionné, pour les entreprises, une perte de recettes de 3,2 milliards d'euros et une aug-

mentation de leurs coûts de personnel de 11 %.

Pour le VDV, la demande de mobilité induite par le D-Ticket ne pourra être satisfaite que par des investissements en matériel et de nouvelles embauches, sinon le risque de détérioration du service sera inévitable et contre-productif.



Allemagne : pénalités - record pour la Deutsche Bahn

En 2024 la DB a reversé aux voyageurs quelque 196,8 millions d'euros pour cause de retard ou d'annulations.

Avec 64 % de ponctualité, les grandes lignes, en particulier les ICE, poursuivent leur descente aux

enfers, reflétée par le montant des remboursements de la DB à ses passagers : 92,7 millions en 2022 et 132,8 millions en 2023.

La DB impute les retards de ses trains pour 80 % à l'infrastructure, dont 18% sont dus à des dysfon-

ctionnements de l'infrastructure elle-même et 61% à la surcharge du réseau, amplifiée par de nombreux chantiers impliquant des ralentissements en cascade.

Michel Quidort



Les contrats d'assurances voyage dans les transports publics



Gare Saint-Lazare © Frantz Rein

Avant les départs en vacances, les voyageurs peuvent s'interroger sur la pertinence de souscrire à une assurance voyage. Il n'y a pas une réponse universelle, tout dépend de la situation rencontrée.

Le contrat d'assurance est un contrat par lequel un organisme dit «l'assureur» s'engage envers une ou plusieurs personnes déterminées ou un groupe de personnes dites les «assurées», à couvrir, moyennant le paiement d'une somme d'argent dite «prime d'assurance», une catégorie de risques déterminés par le contrat que dans la pratique on appelle « police d'assurance ».

Dans le cas des assurances voyage, il s'agit d'un ensemble de garanties et de services qui peuvent accompagner l'assuré avant (annulation de voyage), pendant (retard important, rapatriement médical, frais médicaux à l'étranger, retour anticipé...) et après le voyage (perte de bagage, aide-ménagère...), en fonction des dispositions du contrat concerné.

Cependant, ce contrat ayant un coût, il faut vérifier si vous en avez besoin avant d'y souscrire. En effet, vous pouvez être déjà couvert par d'autres contrats d'assurance que vous détenez éventuellement : certaines cartes bancaires, votre assurance habitation, votre mutuelle, etc. peuvent contenir des assurances voyages : il faut consulter les conditions d'application de ses propres contrats d'assurance, car cela dépend de la formule et des garanties choisies lors de la souscription.

Par ailleurs, ils existent des situations dans lesquelles vous avez des droits à indemnisation ou prise en charge par le transporteur, ou l'agence de voyage, même lorsque vous n'avez pas souscrit d'assurance.

Différents règlements, codes et conventions

Les voyageurs sont protégés par les différents règlements européens sur les droits des passagers selon leur mode de transport. Le code de la

consommation, le code des transports et le code du tourisme viennent compléter ces droits, ainsi que deux conventions internationales relatives au transport aérien.

Un certain nombre de droits sont ainsi prévus en cas de perturbation durant le voyage : annulation du voyage par le transporteur, retard important, refus d'embarquement injustifié, litige au sujet du transport de bagage enregistrés. Ces droits peuvent contenir une obligation d'assistance et de prise en charge par le transporteur mais aussi des obligations d'indemnisation et/ou de remboursement selon la situation rencontrée.

Vous pouvez trouver le détail de ces droits dans nos fiches juridiques mises à la disposition des consommateurs :

<https://www.fnaut.fr/type/fiches-conseil/>

Cas particuliers

Il existe une situation spécifique dans laquelle une assurance a tout son rôle à jouer : lorsque le voyage est annulé par le voyageur, parce qu'il rencontre un cas de force majeure (accident, maladie, empêchement, etc.). Puisque ce n'est pas le transporteur qui annule le voyage, il n'a pas d'obligation de rembourser ce voyage au voyageur, et encore moins de l'indemniser.

De même, dans le cadre de pratiques sportives à risque ou dans les zones montagneuses, il est utile de souscrire à une assurance performante pour les prises en charge en cas d'accident.

Enfin, il faut bien avoir en tête qu'avoir une assurance voyage ne rend pas le titre de transport totalement flexible : il y a toujours des conditions

d'application, et il faut vérifier si ces conditions répondent bien à vos contraintes.

Pour certains pays, une assurance est obligatoire pour obtenir un visa. Il est nécessaire de consulter les sites internet de France Diplomatie et/ou celui de l'ambassade du pays de votre destination.

Si vous choisissez de souscrire à une assurance et que vous avez besoin de sa mise en œuvre, vérifiez bien les conditions d'application. Il est nécessaire d'alerter rapidement l'assurance de l'aléa que vous rencontrez, et de le prouver de manière documentée. Conservez donc bien tous les éléments permettant de démontrer les faits, ainsi que les justificatifs de vos frais.

Conseils pratiques :

- **En Europe, pensez à demander votre carte européenne d'assurance maladie, qui permet la prise en charge des soins médicalement nécessaires et non programmés au cours d'un séjour dans un pays de l'UE/EEE ou en Suisse.**
- **En cas de voyage à l'étranger, inscrivez-vous au dispositif Fil d'Ariane, qui vous permet de recevoir des alertes en cas d'imprévus majeurs concernant votre lieu de destination.**

Anne-Sophie Trcera
Juriste de la Fnaut

Taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA)

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg © Marc Debrincat

Prélèvement de montants indus par des compagnies aériennes.

La Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (ou TSBA, appelée également « taxe Chirac ») est une taxe internationale prélevée sur le prix des billets pour financer l'organisme international Unitaid (fondation internationale dépendant de l'Organisation des Nations Unies). En France, elle comporte aussi depuis 2020 une éco-contribution et, depuis 2025, une contribution au budget de l'État.

Entre octobre et décembre 2024, et dans la perspective d'une hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion dans le projet de loi de finances de l'époque, plusieurs compagnies aériennes ont décidé de prélever un montant augmenté de taxe pour les billets sur les vols à effectuer après le 1^{er} janvier 2025, sans attendre le vote de la loi de finances 2025. Pourtant, en agissant ainsi, les montants augmentés de la TSBA appliqués n'avaient pas de base légale.

Après le vote d'une motion de censure contre le gouvernement, un nouveau texte de loi de finances a été voté. Le montant de la TSBA a été

augmenté et dépend à la fois du type de destination (européenne, ou non) et de la catégorie de tarification. Il est détaillé à l'article 30 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025, modifiant l'article L. 422-22 du code des impositions des biens et services. Les nouveaux montants de la TSBA s'appliquent pour les vols à compter du 1^{er} mars 2025.

Ces montants sont inférieurs à ceux qui avaient été anticipés par les compagnies aériennes. Elles ont donc prélevé de manière indue des montants trop élevés de TSBA entre octobre et novembre 2024, pour les vols à compter du 1^{er} janvier 2025.

Malheureusement, les compagnies n'ont pas décidé de rembourser leurs clients de manière automatique. C'est aux voyageurs concernés de s'adresser aux compagnies.

Si vous êtes concernés par ces différentiels de montant de TSBA, nous vous encourageons à faire les demandes de remboursement correspondantes, par l'intermédiaire des formulaires dédiés ou directement auprès des services clients pour les compagnies qui n'ont pas mis en place de parcours de réclamation spécifique.

Anne-Sophie Trcera - Juriste de la Fnaut

La Fnaut au service des voyageurs

Retrouvez nos fiches conseils pour guider vos démarches sur le site de la Fnaut : www.fnaut.fr, onglet « Droits du voyageur », rubrique « Nos fiches conseil ».

Deux exemples :



<https://www.fnaut.fr/droits-des-voyageurs-en-train-et-en-avion-en-cas-de-situation-perturbee-imprevue/>



<https://www.fnaut.fr/a-la-une-comment-defendre-vos-droits/>

Fnaut infos Bulletin trimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart • **Crédits photo :** Cerema, F. Rein, Adobe Stock, M. Debrincat, Association Brionne ecomobilités

Mise en page et Impression : STUDIO TERRITOIRES

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>

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