

Édito

La collégialité, c'est aussi Fnaut infos

“ Dans ma déclaration de candidature à la présidence de la Fnaut, je déclarais “mon intention de travailler collégalement avec les bonnes volontés, au premier rang desquelles les présidents de régions de la Fnaut (...), tout en essayant de trouver les voies et moyens (...) pour nous permettre de travailler ensemble.”

Fnaut Infos paraît désormais en version électronique avec une pagination qui fait une belle place aux informations en provenance de nos fédérations régionales. Ceci traduit la volonté partagée de mettre en valeur vos actions et de renforcer le lien entre associations régionales et Fnaut nationale.

Le nouveau format inauguré par ce numéro 315 va permettre de revenir - après un long silence - à un rythme régulier de parution. Il autorise aussi d'étendre la diffusion de Fnaut Infos auprès de nos interlocuteurs et partenaires respectifs. N'hésitez pas à l'alimenter en contribuant aux rubriques des régions et à en élargir la diffusion, en particulier vers vos contacts institutionnels. ”

Michel Quidort

Propositions pour un «Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires»

© A.B. - Ligne renouvelée de Luchon, avec PN remis en service



Mobilités douces p.7



La vie de la Fnaut p.8

Sommaire

- **Dossier** - "Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires" 2
- **Nouvelles des régions**
 - Auvergne-Rhône-Alpes • Bourgogne-Franche-Comté • Bretagne 3
 - Centre-Val-de-Loire • Grand Est • Hauts-de-France 4
 - Île-de-France • Normandie • Nouvelle Aquitaine 5
 - Occitanie • Pays de la Loire • Provence-Alpes-Côte d'Azur 6
- **Articles thématiques**
 - Cyclistes et mobilités • La marche, première des mobilités douces 7
 - Regards sur l'Europe • La vie de la Fnaut 8

Propositions pour un « Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires »

© A.B.

Dans sa proposition de Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires, travail collectif piloté par Xavier Braud, la Fnaut demande la réouverture de 49 lignes prioritaires, de 7 à 90 km, pour un total de 1 624 km de lignes réparties sur l'ensemble du territoire métropolitain. Un projet ambitieux visant à répondre à l'urgence climatique par une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, tout en rétablissant une desserte ferroviaire efficace au service des territoires.

Comment rouvrir des lignes ferroviaires ?

Toutes les lignes que la Fnaut propose à la réouverture ont un potentiel de trafic important, ce ne sont pas des « petites lignes » rurales. Dans la plupart des cas, ce potentiel est supérieur à 1 000 voyages/jour, certaines dépassant même les 4 000 voyages/jour. Près d'un tiers est susceptible d'intégrer un Service Express Régional Métropolitain (SERM) déjà labellisé.

Chacun sait que les moyens budgétaires publics sont actuellement limités. C'est précisément pourquoi nous proposons ce plan ambitieux, efficace et particulièrement peu coûteux : de l'ordre de 300 millions d'euros par an sur 15 ans pour la totalité du plan national. Ce coût extrêmement faible s'explique puisque les emprises existent et appartiennent déjà à la collectivité et n'attendent plus que la pose d'une superstructure neuve.

L'ordre de grandeur du coût de mise en œuvre du plan national est celui d'une seule autoroute ou d'une seule ligne à grande vitesse ! C'est à peu près le coût de la seule phase 1 du seul projet Ligne Nouvelle Paris Normandie. C'est moins cher que le coût budgétaire pour la France de la suppression des Zones à Faibles Émissions (ZFE), c'est quatre fois moins cher que le coût budgétaire de la ristourne sur le carburant, qui n'a semble-t-il gêné personne.

Plus efficace écologiquement et moins coûteux financièrement que l'électrification du parc automobile, ce plan contribuera au retour du service public ferroviaire dans de nombreuses villes moyennes aujourd'hui délaissées.

Socialement, il réduira l'effet d'exclusion qui résulte du tout-automobile, facilitant le retour à l'em-

ploi de ceux qui en sont privés faute de mobilité.

Économiquement, il servira l'attractivité des territoires concernés et facilitera l'accès des salariés vers les entreprises qui ont du mal à recruter. Efficace enfin pour la sécurité du transport : depuis plus de 10 ans, aucun voyageur n'est mort d'un accident de train, tandis que la route tue chaque année plus de 3 000 personnes en France.

Le car n'est pas une solution de remplacement du train à moindre frais. Apparemment moins cher pour la collectivité, son attractivité est tellement faible, principalement en raison de son inconfort par nature, mais aussi de sa lenteur, que le coût par usagère ou usager est parfois plus élevé que celui du train, et la faiblesse du report modal laisse le libre cours à l'usage de la voiture individuelle et de l'autosolisme.

Les projets dits de trains légers ne sont pas plus la solution. Ils ne seront pas habilités à circuler sur le réseau ferré national (à la seule exception de Telli) et ne pourront donc pas continuer leurs courses vers les gares importantes existantes, mais resteront enfermés sur de courtes antennes. Dans le meilleur des cas, une correspondance sera imposée, à condition qu'une voie spéciale soit dédiée. Les véhicules envisagés sont à très faible capacité (de 7 à 30 places assises, voire de seulement 12 places), inadaptés aux heures de pointe.

La réduction des coûts reste hypothétique, puisque ces véhicules peu capacitaires devront être plus nombreux et auront une durée de vie bien plus courte que les autorails actuels, les batteries coûteuses à changer régulièrement.

Le confort sera dégradé (véhicules à essieux et



© M.D.

non bogies, absence de toilettes...) et leur vitesse particulièrement réduite (100 km/h pour Draisie contre 140 pour les actuels X 73500 et même 70 km/h pour Flexy). Ces projets visent surtout à « réduire la voilure » sur les lignes existantes menacées, en ne rénovant pas l'infrastructure, plutôt qu'à rouvrir des lignes.

Pour ce plan peu coûteux, les possibilités de financement sont nombreuses : Union Européenne, État, Régions, Versement mobilité régional, redevances autoroutières, certificats d'économie d'énergie, etc...

Les réouvertures déjà opérées connaissent le succès dès lors qu'elles sont bien conçues : Tours – Chinon, Cannes – Grasse, Avignon – Carpentras, Nantes – Chateaubriant..., sans parler des réalisations en Allemagne, Italie, Suisse, Écosse. Mais elles sont beaucoup trop peu nombreuses.

Région par région, notre dossier comprend un inventaire complet de ces 49 lignes avec des données chiffrées pour chacune d'entre elles.

[Lire le dossier complet](#)



© M.D. - TER et vélo à Thonon-les-Bains

Réservation obligatoire pour les vélos dans les TER, une mesure disproportionnée

La réservation obligatoire n'est pas la bonne solution pour encourager les pratiques vertueuses.

De mai à septembre 2026, la Région Auvergne-Rhône-Alpes impose une réservation obligatoire et payante (1 € par trajet) pour transporter un vélo dans tous les TER, sauf pour les abon-

nés sur leur parcours habituel. Cette mesure, appliquée même pour les trajets courts et quotidiens, complexifie inutilement les déplacements des usagers, en particulier ceux qui utilisent le vélo pour se rendre au travail... même en été !

La Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes dénonce cette généralisation excessive et propose plutôt de

développer des solutions alternatives, dont des vélos de location et des stationnements vélos sécurisés. Les pratiques vertueuses combinant le vélo et le train doivent être encouragées...

▶ Lire le communiqué de la Fnaut AuRA

Le Jura une nouvelle fois oublié

L'itinéraire le plus court entre Strasbourg et Lyon passe par le Jura.

La relation longue distance Strasbourg-Lyon via Lons-le-Saulnier existait jusqu'en 2018. Le nouveau train Ouigo reliant Strasbourg à Marseille via Lyon, à partir de décembre 2026, ne rétablit pas cette relation Est-Sud, au détriment des territoires déjà mal desservis. Pour la Fnaut Arc Jurassien, cette décision illustre une nouvelle fois le déséquilibré

croissant dans l'aménagement du réseau ferroviaire national. L'association demande l'ouverture rapide d'une discussion avec les autorités ferroviaires et les pouvoirs publics pour rétablir cette relation interrégionale passant par le Jura.

La Fnaut nationale rappelle l'importance d'un réseau ferroviaire équilibré. La complémen-

tarité entre les axes majeurs et les liaisons intermédiaires est essentielle pour garantir un service public ferroviaire accessible à toutes et tous...

▶ Lire le communiqué de la Fnaut Arc Jurassien



© M.D.

Bourgogne Franche-Comté



© M.D.

Quelle place pour les vélos dans les TER BreizhGo ?

Quelle place sera donnée aux vélos suite à la publication d'un décret fourre tout dans le cadre de « France Simplification » ?

L'Association des Usagers des Transports en Ille et Vilaine (Autiv) interroge la place des vélos dans les TER, alors que la région Bretagne met aussi en place une réservation payante (<https://www.breizhgo.bzh/reseau-breizhgo/actualites/Velo-TER-BreizhGo-ete>) pour les voyages occasionnels entre mai et septembre. Cette réservation reste gratuite pour les abon-

nés, mais l'accès à une place vélo n'est jamais garantie. L'Autiv souligne que les usagères et usagers veulent pouvoir prendre leur vélo dans le TER et regrette le décret visant à diminuer le nombre de places obligatoires pour les vélos. L'association bretonne fait le point sur les places disponibles dans les différentes rames de TER de la région, et mentionne aussi l'ex-

périmentation « Vélos Breizhgo » que la région déploiera à compter de septembre 2026. Pour la Fnaut, cette question de la complémentarité entre le train et le vélo est stratégique ([voir Fnaut-Infos n°301](#))...

▶ Lire le communiqué de l'Autiv



Centre Val-de-Loire

© M.D. - Franchissement de la future ligne SEA par l'A10 au sud de Tours en 2014

Tours : le nouvel échangeur autoroutier n'est pas un investissement d'avenir

Par Vincent Degeorge

La métropole tourangelle travaille sur un grand projet de refonte des circulations dans un vaste quartier situé entre l'autoroute, le Cher, les voies ferrées et le parc des expositions, entre les trois communes de Tours, St-Pierre-des-Corps et St-Avertin.

Dans ce cadre est prévue la création d'un demi-échangeur sur l'autoroute A10, à hauteur

du quartier Rochepinard et du magasin Ikéa. Trois motifs sont invoqués.

Tout d'abord, créer des pôles d'échanges multimodaux aux différents échangeurs, pour des cars express qui, venant du péri-urbain, emprunteraient l'autoroute pour rejoindre le cœur de la métropole. Ensuite, réduire l'auto-solisme et le trafic entrant en centre-ville par

l'échangeur de Tours-centre. Enfin, faciliter l'accès à la gare de St-Pierre-des-Corps par son entrée sud.

L'association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine (ADDT) est très sceptique sur ce nouvel échangeur et appelle à des investissements sur les transports en commun...

[Lire la suite](#)

Hausse du prix des carburants : stop aux allègements des services TER

Par Florent Manrique



Grand Est

© M.D. - TER à Mulhouse

Alors que le prix des carburants connaît une nouvelle hausse marquée, de nombreuses personnes réorientent leurs déplacements vers le train, perçu comme une alternative plus économique et plus durable. Dans le Grand Est, cette évolution rapide des pratiques met sous tension un réseau ferroviaire régional déjà fragilisé par des réductions d'offre

programmées.

Depuis plusieurs semaines, les associations d'usagers constatent une affluence croissante à bord des TER. Dans certaines rames, les conditions de transport se dégradent nettement, avec des voyageurs contraints de rester debout sur des trajets parfois longs. Une situation qui rappelle les niveaux de saturation observés il y

a plus d'une décennie, mais dans un contexte nouveau marqué par une forte contrainte sur le pouvoir d'achat. Cette dynamique s'explique en grande partie par l'augmentation du coût de l'automobile...

[Lire la suite](#)



Hauts-de-France

© M.G. - Les nouvelles rames de la ligne 1, Bmazeolles, CC BY 4.0

Métro lillois : la couleur n'est pas le plus important

La Métropole Européenne de Lille a mené une consultation sur le style des rames, sans régler les problèmes du réseau.

L'association MobilLille suit de près l'exploitation du métro lillois. En octobre dernier, la MEL annonçait le financement et la commande de 57 rames de type VAL208 NG3 (Nouvelle Génération) pour un total de 445 millions d'euros. Pour équiper la ligne 2, la plus longue de l'hexagone hors Paris, un matériel neuf signé Siemens Mobility viendra

compléter les rames d'ancienne génération, qui devront être rénovées dans les années à venir.

La MEL a mené en avril une enquête publique pour choisir la couleur dominante de ces véhicules. Quelle que soit la teinte retenue, la promesse est la même : des rames dans un style plus moderne, plus lumineux et plus confort-

able pour les usagers. Derrière cette enquête, on peut facilement voir une tentative de la Métropole pour renouer la confiance avec les usagers. Une confiance perdue après les retards des nouvelles rames sur la ligne 1...

[Lire l'article de MobilLille](#)



Les bus, un maillon essentiel de la mobilité durable

L'Association des Usagers des Transports en Île-de-France (AUT Fnaut-IdF) alerte sur la dégradation persistante du service de bus en région parisienne. Contrairement aux autres modes de transport, la fréquentation des bus n'est pas revenue à ses niveaux d'avant la crise sanitaire. Pourtant, avec près de 2 millions de voyages quotidiens, le bus reste un mode de transport accessible, écologique et économique.

La qualité du service bus est un marqueur de l'efficacité des politiques de mobilité durable, au cœur des préoccupations de la Fnaut.

Le dossier préparé par l'association identifie des pistes d'amélioration à Paris, Clamart, Saint-Ouen, Saint-Denis et dans les Hauts-de-Seine, pour renforcer la régularité, la vitesse commerciale et la cohabitation entre les modes de trans-

port. Pour la Fnaut, ces enjeux franciliens illustrent l'importance d'une politique nationale ambitieuse pour les transports en commun, combinant investissements, coordination entre collectivités et concertation avec les usagères et usagers...

[▶ Accéder au dossier de l'AUT-Fnaut IDF](#)

De Caen à Bordeaux, via Le Mans, Tours et Poitiers

Par Jean-Marie Tisseuil

[Comment aller de Caen à Bordeaux par le train ?](#)



Si l'on pose la question à des Caennais, une réponse spontanée serait... par Paris. Les trajets proposés par SNCF Connect obligent presque tous à changer à Paris, avec un transfert de Paris-Saint-Lazare à Paris-Montparnasse, et un temps de parcours minimum de 5 heures 15 minutes. On trouve toutefois certains jours des propositions plus étonnantes : chang-

er à Versailles et Massy-Palaiseau (en empruntant de Versailles à Massy-Palaiseau le TGV Le Havre-Marseille, ou bien changer à Argentan puis Paris-Montparnasse, ou bien encore changer au Mans, puis prendre ensuite un TGV du Mans à Paris-Montparnasse puis un autre de Paris à Bordeaux. Le prix des billets, à largement plus de 100 euros même avec cartes

de réduction, est dissuasif... à supposer que l'on trouve des places. SNCF Voyageurs, avec ses TGV Inoui et Ouigo, est en situation de monopole sur l'axe Paris-Bordeaux, et le fait chèrement payer. Il existe pourtant un autre itinéraire, proposé par SNCF Connect...

[▶ Lire la suite](#)



Un premier lot TER avec une offre de transports améliorée

Par Christian Broucaret

[Le choix de la SNCF pour le lot couvrant l'ancienne région Poitou-Charentes a été validé le 20 février par la commission permanente de la Région.](#)

Le contrat de 10 ans (2027-2037) s'élève à 965 millions d'euros soit une économie de près de 17% du coût actuel, à périmètre géographique constant. Ce lot comprend [6 lignes](#).

La société dédiée prend l'appellation commerciale de SNCF Voyageurs Terre Atlantique. Le siège sera à Saintes ainsi que le technicentre. Plus de 400 personnes seront affectées à l'ex-

ploitation et la maintenance.

Les agents seront transférés de l'opérateur historique (SNCF) avec le maintien du statut cheminot (conformément à la législation), ou recrutés. SNCF Voyageurs Terre Atlantique assure à ses risques et périls, une augmentation de l'offre de transport de 20 %, soit + 22 trains par jour en semaine et un choc d'offre le

week-end avec + 37% de trains, soit + 75 trains.

La Fnaut Nouvelle-Aquitaine est satisfaite de l'augmentation des circulations mais reste vigilante sur de nombreux points...

[▶ Lire la suite](#)



Occitanie

© M.D.

Béziers et Narbonne : Des gares nouvelles mal connectées ?

Les collectivités exigent deux nouvelles gares dans le Languedoc, mais pour quoi faire ?

Du 9 avril au 19 juin a lieu [la concertation sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan \(LNMP\)](#). L'association TGV Sud Territoires-Environnement questionne l'utilité des projets de gares nouvelles à Béziers Est (A75) et Narbonne Ouest (Montredon Pont-des-Charettes). Le site A75 ne s'intègre pas du tout au réseau existant. Les deux gares sont peu propices à l'intermodalité, et leur coût est

disproportionné au regard des bénéfices attendus. L'association dénonce avant tout une logique de concurrence entre collectivités territoriales qui pousse à la création de ces gares. Elle plaide pour davantage de collaboration et de concertation, dans l'intérêt de toutes et tous.

La Fnaut nationale rappelle qu'elle a toujours

privilié les gares en interconnexion avec les lignes classiques, afin de favoriser les correspondances avec les TER et les autres circulations, et ainsi renforcer la cohérence du réseau ferroviaire et l'intermodalité. À Béziers, le site "Canal", à l'intersection avec la ligne classique, semble ainsi bien plus adapté...

[Lire la suite](#)

Les alternatives à la voiture : nécessité et forte demande

La dépendance à la voiture reste forte en Pays de la Loire, malgré une demande croissante pour des transports en commun et des modes actifs. Seuls 41 % des territoires, regroupant 71 % de la population, sont à moins de 15 minutes d'une gare, et des villes comme Fontenay-le-Comte ou Mayenne n'ont plus de desserte ferroviaire. Pourtant, les transports

en commun pourraient réduire les émissions et offrir une mobilité accessible à tous.

La Fnaut Pays-de-la-Loire fait le point sur les nouveaux services de mobilité et sur les demandes des usagers et usagers. La "Stratégie Régionale des Mobilités 2030" de la région prévoyait un doublement des dessertes par cars et une fréquence horaire dans toutes les gares,

mais ces engagements accusent du retard. Le seul SERM de la région, Nantes-Saint-Nazaire, n'est pas assez ambitieux et n'a pour l'instant pas assez de moyens...

[Lire la suite](#)



© M.D.

Pays de la Loire



© M.G.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les 22 km oubliés des trains Alpazur

Par Jean-Michel Pascal

La ligne entre Digne et Saint-Auban est une ligne stratégique pour la cohérence du réseau alpin.

En décembre 2023, le Ministre des Transports annonçait 1,5 milliard pour les transports dans les Alpes dont une partie pour l'accessibilité des 4 sites JO 2030 : Nice, Briançonnais, Savoie, Haute Savoie.

Les Régions Auvergne Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur ont alors annoncé la rénovation des lignes Veynes-Grenoble, Nice-Digne

(voir [Fnaut-Infos n°313](#)). Les temps de parcours sont réduits et une partie de l'offre est doublée.

Au cœur de cet ambitieux programme, l'absence de rénovation des 22 km entre Digne et Saint-Auban, ligne fermée depuis 1989, menace la cohérence de l'ensemble. La Fnaut demande la réouverture de cette ligne. Malgré

une mobilisation inédite d'élu-es, d'associations et de collectivités françaises et suisses, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur hésite encore, au risque de priver durablement certains territoires d'une desserte ferroviaire stratégique...

[Lire la suite](#)

Cyclistes et mobilités

© Vélo de François Delétraz lors d'un accident avec un véhicule à Paris

Rapport sur les violences routières : la Fnaut regrette l'absence de mesures significatives pour calmer la circulation motorisée

Par Gilles Laurent

L'homicide de Paul Varry sur une piste cyclable parisienne fin 2024 par un conducteur de SUV « pressé » a été suivie par le lancement d'une réflexion et la rédaction du rapport « Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique ». Au printemps 2026, un an après la remise de ce rapport, il n'y a pas de mesure concrète, et le Plan Vélo est complètement délaissé.

Il ne s'agit pas seulement de réduire les « accidents », mais aussi les insultes, menaces, agressions physiques (frôler, percuter) ou comportements intimidants pouvant mettre en danger autrui, et en premier lieu piétons et cyclistes, sur la voie publique : la peur de l'agressivité des conducteurs motorisés « touche 87 % des cyclistes, 89 % des deux-roues motorisés et même 88 % des automobilistes »

(Ipsos, 2024). Pour les cyclistes, cette crainte a augmenté de six points en quatre ans.

Quelques centaines d'auditions plus tard, force est de constater la modestie des mesures proposées face à ce grave problème, en évitant soigneusement toute contrainte sur la circulation motorisée...

[Lire la suite](#)

La marche, première des mobilités douces

Aller à la gare à pieds

Par Jean-Marie Beauvais

Le sondage IFOP que la Fnaut a commandé en 2024 montre que l'accès aux gares est un enjeu majeur. 77 % des 2003 personnes interrogées estiment qu'il est difficile d'y stationner pour prendre le train, 66 % d'y garer un vélo et 62% qu'il n'est pas agréable de s'y rendre à pied. Les résultats sont systématiquement supérieurs pour ceux qui ne prennent pas le train. Il faut donc améliorer l'accessibilité

pour susciter un usage plus fréquent du train. Le même sondage montre que les attentes en matière d'accès aux gares arrive certes après celles en matière de fiabilité, de ponctualité (voir [Fnaut INFOS n°311](#)) et de prix (voir [Fnaut INFOS n°314](#)), mais avant celles en matière de sécurité et de propreté.

Depuis longtemps, des parcs-relais sont mis en service pour les automobilistes. Plus récem-

ment, on installe des abris sécurisés pour les cyclistes. mais... que fait-on pour les piétons ? Les personnes à pied sont les plus nombreuses : un tiers des voyageuses et voyageurs entre le lieu de résidence et la gare de départ, et deux tiers des voyageuses et voyageurs entre la gare d'arrivée et le lieu de destination...

[Lire la suite](#)

Marche et transports en commun : synergies et complémentarités

La marche est notre toute première mobilité, durable et gratuite. Les transports en commun, bus, tramway, métro ou train jouent leur rôle lorsqu'ils sont en lien avec les autres mobilités douces, dans une intégration intelligente de la marche, du vélo, et des alternatives pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Optimiser la complémentarité avec la marche, c'est rendre les transports en commun plus attractifs, réduire la dépendance à la voiture et dessiner des territoires où chacun-e peut se déplacer librement. L'association Qualité Mobilité a ainsi commandé une étude au Céréma, à laquelle la Fnaut et 60 Millions de Piétons ont participé lors d'ateliers collaboratifs réunissant associations, opérateurs de transports, collectivités et bureaux d'étude. Le livre blanc "Marche et transports en commun" synergies et complémentarités" a été présenté le 6 avril par Bruno Gazeau, François Deletraz et Claude Birenbaum. Il fait un inventaire clair des problématiques et des axes d'amélioration, que ce soit en aménagement urbain, en information et coordination, et en gouvernance. Ce livre blanc constitue une ressource essentielle pour les collectivités et associations souhaitant agir concrètement pour les mobilités.



Regards sur l'Europe

© M.D.

Les Européens souhaitent le développement des lignes à grande vitesse

Par Michel Quidort

La CER (Communauté européenne du rail, Association qui rassemble les entreprises ferroviaires de l'Union) a commandité l'année dernière un sondage réalisé auprès de 5 000 citoyens pour connaître leurs souhaits de voyage en Europe par le train et l'avion. Les résultats dessinent trois orientations :

Sur la perception des moyens de transport actuellement disponibles pour se déplacer entre Etats-membres, un Européen sur dix les qualifie de « convenables ». 83% pensent qu'ils peuvent être améliorés et 49% considèrent que les liaisons doivent être modernisées pour que les déplacements soient plus rapides et plus simples ;

Les lignes à grande vitesse (LGV) sont bien perçues en Europe. Trois citoyennes et citoyens sur quatre les utiliseraient plutôt que l'avion s'il existait des liaisons fiables et rapides entre les capitales européennes et les grandes agglomérations et régions urbaines ;

Pour 79% des personnes interrogées, l'Union européenne devrait à l'avenir encore plus investir qu'elle ne le fait dans un réseau ferroviaire à grande vitesse pour faciliter les déplacements à l'intérieur de l'UE. Elles seraient prêtes dans ces conditions à abandonner l'avion.

Les réponses les plus favorables au développement des LGV proviennent de pays déjà bien équipés, comme la France et l'Espagne – et des pays dans lesquels il n'en existe aucune. Le réseau transeuropéen de TGV prévu par la Commission couvrirait à son achèvement quelque 49 400 km. Il relierait les capitales des Etats membres aux agglomérations de plus de 250 000 habitants. Avec des vitesses pratiquées allant de 250 à 350 km/h, il rendrait le train compétitif par rapport à l'avion sur des distances jusqu'à 1 000 km. Réaliser ce réseau européen de LGV reviendrait à 546 milliards €, nécessaires selon la CER pour promouvoir...

 Lire la suite

Le D-Ticket cherche son équilibre

Le financement du D-Ticket (abonnement offrant la libre circulation sur l'ensemble des services publics de transport du pays) a été l'occasion de couacs entre Länder et Berlin. Selon le Land de Bavière, les perspectives de financement initialement envisagées par l'Etat fédéral correspondent à « un enterrement de seconde classe », car les Etats fédérés ne pourront pas couvrir le solde restant à leur charge : « Les Länder n'ont pas se porter caution des défaillances de l'Etat ». Pour la Bavière, dans ces conditions, le D-Ticket est condamné : « Les milliards qui y sont investis seraient mieux

utilisés pour financer le développement de l'offre et des infrastructures ». En novembre 2025, le Bundestag a adopté une loi garantissant le financement du D-Ticket jusqu'en 2030. L'Etat fédéral et les Länder s'engagent chacun à contribuer à hauteur de 1,5 milliard d'euros par an. Cette décision a permis de stabiliser le dispositif, malgré des critiques sur la hausse du prix du ticket, passé à 63 €/mois depuis janvier 2026 (contre 58 € en 2025 et 49 € en 2024).

Michel Quidort



© P.H.

Michel Quidort élu Président de la Fnaut

Unaniment élu par le Bureau National de la Fnaut le 10 avril 2026, Michel Quidort succède à François Delétraz et propose une présidence placée sous le signe de la collégialité et de la continuité :

« Je vous propose d'assurer [la présidence] en travaillant collégialement avec les bonnes volontés qui se proposeront, au premier rang desquelles les Présidents régionaux de la Fnaut et ses Vice-présidents ainsi qu'avec l'équipe des salariés. »

Michel Quidort souhaite que la Fnaut mette l'accent en particulier sur la prise en compte des usagers et des usagères dans les processus de consultation et de décision intéressant les transports publics et les mobilités douces.

Michel Quidort quitte la FEV

Lors de son Assemblée Générale, la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), par la voix de Josef Schneider, Président du Management Board, a chaleureusement remercié Michel Quidort pour son engagement durant dix années. La Fnaut est honorée d'avoir pu porter à la FEV, grâce à Michel Quidort, la Voix des Usagers. L'Assemblée générale de la FEV a élu Dominique Rolland, membre du Bureau National de la Fnaut, pour succéder à Michel Quidort au Management Board de la FEV, où il représentera notre Fédération nationale.

Fnaut infos Bulletin trimestriel d'information

Rédacteur en chef : Mathieu Giraud • Maquette originale ©Frantz Rein • Mise en page : Nina Soto

Crédits photo : Augustin Braud, Marc Debrincat, Philippe Hoang et Nina Soto • 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>