

Édito

Temps et contretemps

“ Une Commission européenne et un Sénat français qui ouvrent la porte au voyage en train en mutualisant l'achat des billets, une crise des carburants qui incite à se tourner vers le rail – croissance spectaculaire du trafic des TER et des TGV et diminution de 8% du trafic autoroutier –, un programme européen pour connecter les réseaux de TGV des Etats membres, une appétence des régions et des agglomérations pour les services express métropolitains... Tout converge vers un développement du chemin de fer et des transports publics pour encourager le passage de la voiture ou de l'avion vers les modes décarbonés.

Tout semble converger ? Non, hélas... car dans le même temps, les mesures favorables à la route et à l'aérien se multiplient avec les aides à la pompe et la récente diminution de la « taxe Chirac » sur les billets d'avion pour les lignes aériennes... « d'aménagement du territoire ». Tiens donc : un concept oublié pour le train, mais qui resurgit pour l'avion ! On aide la route et l'avion, mais le train, non. En 2026, la France consacrera au mieux 4 milliards € à ses infrastructures ferroviaires, l'Italie, 10, et l'Allemagne, 22. S'y ajoutent une électrification du réseau SNCF au point mort et un coût du sillon facturé aux TGV le plus cher d'Europe. Quant aux régions, la redevance d'accès à l'infrastructure des TER, de 4 milliards, va croître de 4% l'an jusqu'en 2036.

Face à ce festival de temps et de contre-temps, il est grand temps de s'engager sur la bonne voie, de cesser le saupoudrage des aides au transport carboné et de reconnaître au transport public son rôle dans la sauvegarde de l'environnement, l'indépendance énergétique et sa contribution à des mobilités apaisées. ”

Michel Quidort



Autocars, gares routières et SLO

© M.D.



Peut-on se passer de voiture ? Oui si... p.4



Congrès de la Fnaut 2026 p.9

Sommaire

● Dossier - Autocars, gares routières et SLO	2
• Autocars express : un service à interconnecter	2
• Gares routières • Pershing • Marseille	3
● Articles thématiques	
• Fin de BlablaCar Bus • Mobilités douces	4
● Nouvelles des régions	
• Auvergne-Rhône-Alpes • Bourgogne-Franche-Comté • Bretagne	5
• Centre-Val-de-Loire • Grand Est • Hauts-de-France	6
• Île-de-France • Normandie • Nouvelle Aquitaine	7
• Occitanie • Pays de la Loire • Provence-Alpes-Côte d'Azur	8
● Articles thématiques	
• Regards sur l'Europe • Congrès de la Fnaut 2026	9



Autocars express : un service à interconnecter

© M.O

Les autocars express figurent parmi les solutions regardées avec intérêt par les responsables des mobilités. Des initiatives diverses dans leur ampleur se développent, au risque toutefois d'apparaître fragmentées, isolées, malgré le succès indéniable de certaines. Pour la Fnaut, ce nouveau venu a vocation à faire partie du système de transport public, auquel il doit être connecté.

Les dessertes de l'autocar express

L'autocar express est apte à répondre à différents besoins en général liés à l'accès à une agglomération, ou dans une région urbanisée. L'autocar express est d'abord complémentaire là où n'existe pas de ligne ferroviaire régionale ou suburbaine. Il assure des dessertes sur des infrastructures routières garantissant vitesse et régularité, comme la ligne Mantes-La Défense sur l'autoroute A14 en Ile-de-France. Il peut aussi suppléer en tant que de besoin et avec une offre renforcée en cas d'interruption des liaisons ferroviaires ; il rend aussi possible des liaisons transversales ou de rocade en évitant le centre de l'agglomération. Il assure par ailleurs le rabattement en amenant les voyageurs à une gare ferroviaire ; il assure aussi des liaisons vers des équipements scolaires, hospitaliers, industriels, ou encore des aéroports. Enfin, il peut assurer, en liaison avec un site propre, la desserte fine des zones d'emploi ou d'habitat.

Partie d'un système cohérent et connecté

Les services d'autocars express dépendent d'une autorité multimodale responsable des transports dans un périmètre donné (région, agglomération, ...), avec laquelle ils sont conventionnés, en application de la législation applicable en matière de services publics locaux. Ils ne se confondent dès lors pas avec les services d'autocar librement organisés (SLO, voir pages suivantes), avec lesquels ils peuvent toutefois se coordonner, au moins pour leurs horaires respectifs. Les autocars express ne peuvent pas entrer en concurrence avec d'autres systèmes de transport public de voyageurs : transports urbains bien sûr, mais surtout services ferroviaires locaux, régionaux et de longue distance comme les trains d'équilibre du territoire, dont ils restent complémentaires. Enfin, ils se connectent avec les autres dessertes dans les pôles



© M.D.

d'échange multimodaux, auxquels ils doivent pouvoir accéder selon les règles d'usage et sans discrimination.

Une promesse de service de qualité

Le voyageur qui emprunte les cars express en attend un service de qualité qui corresponde à la promesse affichée par l'autorité des transports et par l'entreprise qui les exploite. Pour garantir leur régularité et une vitesse commerciale attractive, ils doivent bénéficier de priorités sur la voirie, non seulement en agglomération, mais aussi sur les voies d'accès et les rocades : sites propres, couloirs réservés, bande de circulation sur autoroute, priorité possible aux feux de carrefour. Pour simplifier et faciliter l'utilisation des cars express, leurs services sont inclus dans le système tarifaire intermodal défini par l'autorité responsable du périmètre à l'intérieur duquel ils sont exploités, et ils proposent à la vente des titres de transport interopérables avec les autres systèmes auxquels ils sont connectés. Leurs stations sont nettement identifiées et repérables et équipées des services de base : abri, information en temps réel, parc-relais. Le choix d'un matériel roulant adapté et si nécessaire l'aménagement de quais surélevés garantissent un accès facile au véhicule. Le transfert le plus court possible doit être prévu aux stations en correspondance.

Des horaires attractifs

Les cars express circulent sur la base d'une fréquence minimum et cadencée et selon des intervalles de passage propres à assurer l'attractivité du service, le tout allant de pair avec une large amplitude horaire (toutes les demi-heures en pointe, toutes les heures en heures en période creuse). Les lignes sont exploitées tous les jours de la semaine, fêtes comprises, et l'offre ne varie pas, même pendant les vacances scolaires.

Pour faciliter l'embarquement, le conducteur ne vend que des billets pour le service qu'il assure ; il oriente et informe les voyageurs à la montée, à la descente et pendant le voyage. Les billets à l'unité et les abonnements sont disponibles aux guichets et aux distributeurs automatiques des gares routières, des stations desservies et auprès de revendeurs, ainsi que par SMS ou par des applications permettant la distribution numérique.

Pour la Fnaut, les autocars express doivent satisfaire aux attentes des voyageurs vis à vis des services de transport public en général : offre fréquente et mémorable, lisibilité des services, information multimodale, tarification intégrée, exigences nécessaires pour garantir le succès de ces services et l'abandon de la voiture à leur profit.

L'œil de l'ART sur le marché de l'autocar longue distance

Par Michel Quidort

L'Autorité de régulation des transports (ART) surveille les marchés ouverts à la concurrence, et la situation créée par la disparition programmée de Blablacar l'a conduite à renforcer sa vigilance sur l'activité des autocars librement organisés (SLO). La procédure sociale en cours prévoit la cessation des activités de Blablacar le 7 janvier 2027. Quant à « l'après Blablacar », l'ART semble ne pas craindre le quasi-monopole de FlixBus, qui restera soumis à la concurrence « intermodale » de Ouigo et du covoiturage, ce qui devrait limiter l'augmentation du prix du billet. D'autres compagnies d'autocars – sans doute étrangères – viendront renforcer ce « plafond de verre » tarifaire, le marché demeurant, pour l'ART, « contestable » et ouvert à la concurrence « intramodale ».

Reste à espérer, pour le voyageur, que les conducteurs des futurs concurrents sur le marché français maîtrisent le français pour répondre aux attentes des voyageurs et leur apporter la qualité de service souhaitable – et perfectible – dans cette activité. L'ART a confirmé qu'elle serait vigilante quant à l'évolution des prix et du marché de l'autocar SLO, dont elle rappelle au passage l'évolution avec, en 2025, quelque 800 liaisons et 110 millions de voyageurs transportés depuis 2015, dont 20 millions n'auraient pas voyagé si ces lignes n'avaient pas existé.

Gares routières : l'action de l'Autorité de régulation des transports (ART)

Par Michel Quidort

À part quelques réalisations offrant des services de qualité (Angers, Toulouse-Matabiau, Annecy, Nantes, Marseille Saint-Charles...), le paysage français des gares routières est affligeant, et n'est pas à la hauteur des réalisations de certains de nos voisins européens. La Fnaut a déjà attiré le regard sur « le désert français » ([Fnaut Infos 305 de janvier 2024](#)) et cette lacune du système de transport routier de voyageurs : l'absence d'un réseau de pôles d'échange intégrant les autocars librement organisés.

Invitée par l'ART dès 2021 à présenter les souhaits des usagers sur la qualité de service dans les gares routières, la Fnaut avait dressé le cahier des charges d'une gare routière idéale. Adossée à la gare ferroviaire ou une station de ligne en site propre, la gare routière, au sein d'un pôle multimodal, dispose d'un système d'information sur les horaires en temps réel ; elle doit comporter les aménagements nécessaires à l'accueil et à l'attente des voyageurs, comme à l'achat des billets.

 [Lire la suite](#)

Marseille, un modèle de gare bus bien interconnectée

Par Mathieu Giraud

La gare ferroviaire de Marseille Saint-Charles, construite en 1848 et reconstruite en 1891, a toujours été un lieu de passage majeur pour les voyageurs. Faisant suite à l'ancienne gare routière, place Victor Hugo, la nouvelle gare routière a été inaugurée en 2005 et reliée à la gare ferroviaire début 2008. Elle comporte 22 quais, répartis entre les autocars métropolitains (La Métropole Mobilité), régionaux (Zou !), et le départ de la navette vers l'aéroport Marseille-Provence. Elle est aussi desservie par des lignes nationales et internationales (FlixBus, BlaBlaCar Bus).

À son inauguration, la gestion de la gare routière de Marseille assurée par un syndicat mixte réunissant la Région SUD, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence. Ce syndicat a été dissous en 2014 et la gestion a été transférée au réseau de la métropole, exploité par la RTM. Elle comporte une billetterie ouverte 7j/7, avec des guichets dédiés aux liaisons métropolitaines, régionales et nationales/internationales. Un accès PMR, informations voyageurs, services de restauration et commerces, stationnement pour autocars privés.

Pershing, une solution temporaire en l'attente de Saint-Denis-Pleyel

Par Michel Quidort

Malgré les critiques adressées à la gare routière de Paris-Bercy : difficile d'accès, glauque, bruyante, exigü pour les voyageurs, la décision de la mairie de Paris en 2023 d'y arrêter les services d'autocars librement organisés (SLO) a pris tout le monde au dépourvu : autocaristes, associations d'usagers, Préfecture d'Ile de France, Autorité de régulation des transports (ART)... Les choses se sont mises en place en 2024, à la demande du ministre des Transports François Durovray et c'est la Préfecture régionale qui conduit la réflexion avec l'ensemble des parties prenantes : mairies, services de l'Etat, Ile de France Mobilités (IDFM), autocaristes, associations professionnelles, Autorité de régulation des transports (ART) et Fnaut. Le dilemme était le suivant : à quel endroit, dans Paris ou à proximité, trouver un lieu adossé au chemin de fer (RATP ou SNCF) pour accueillir un trafic de 4,7 millions de voyageurs annuels ?

Situé à la Porte des Ternes dans le 17^e arrondissement, sur un terrain a été mis à disposition par la mairie de Paris, la nouvelle gare d'autocars SLO de Pershing / Porte des Ternes est rentrée en service commercial en décembre 2025, un an après la décision de réaliser son équipement. Dotée de 19 quais, elle accueille le service Aérobus de liaison vers l'aéroport de Beauvais et des services FlixBus et Blablacar, arrivant aujourd'hui entre 30 et 40 % de la capacité de Bercy. Le défi est de taille compte tenu des quelque 3,5 millions de voyageurs annuels transitant par Bercy, auxquels il faut ajouter les clients d'Aérobus (au moins 2 millions).

La gare de Pershing est interconnectée avec la ligne 1 du métro, le tramway T3b, les lignes de RER C et E et plusieurs lignes de bus. Compte tenu de l'espace disponible coincé

entre le Palais des Congrès, des espaces verts, le carrefour de la Porte des Ternes et le boulevard périphérique, la solution ménage les contraintes opérationnelles, commerciales et le traitement des voyageurs : espace clôturé et prévu pour une vidéo-surveillance, grande aire d'attente et d'achat des billets couverte (et sans publicité !), 3 guichets pour les compagnies présentes, toilettes publiques, salle de repos conducteurs. Un écran annonce des départs et des arrivées. Les installations restent sommaires (quais sont non couverts, pas de restauration légère, pas de signalétique pour accéder à la gare depuis le métro) mais correctes pour un équipement « transitoire » dans l'attente de la gare de Saint-Denis-Pleyel, prévue en 2030 et qui sera extrêmement bien desservie : RER D, métro (lignes 13 et 14 et futures lignes 15 et 16).



© T.V.

La fin du pavillon français pour les cars SLO en France ?

Par Thibault Vayron

En 2015, l'ouverture des services librement organisés (SLO), alors qu'Emmanuel Macron était ministre de l'Économie, a dopé les créations de lignes car nationales, chaque entreprise essayant de le faire plus vite que la concurrence, souvent à perte. Il fallait trouver des conducteurs et conductrices, tout en maintenant les lignes régulières et les services occasionnels. Ouibus, Isilines, puis Blablabus ont roulé dans toute la France avec des conducteurs français. Les salaires ont donc été revus à la hausse, et un minimum d'expérience a été rendu obligatoire. En 2020, la France a modifié la convention collective des transports routiers de voyageurs, en créant un statut de conducteur SLO, dont la rémunération est proche de celle des conducteurs de bus

urbains. Ce statut est en effet plus avantageux que celui de conducteur de tourisme, souvent moins bien rémunéré et avec des horaires aléatoires au retour.

Pourquoi Flixbus est aujourd'hui le seul survivant ?

Après la libéralisation du transport routier de marchandises dans les années 2000, le transport routier de voyageurs a été ouvert au cabotage dans les années 2020. Flixbus s'est implanté en France avec une stratégie d'optimisation des coûts salariaux radicalement différente. Aujourd'hui, les lignes internationales, et leur cabotage en France, sont en effet quasi exclusivement assurées par des transporteurs européens non-français. C'est une forme de délocalisation de prestations de services.

Deux raisons expliquent cela. Tout d'abord, le salaire chargé d'un conducteur ou d'une conductrice de car français est 2 à 3 fois plus élevé qu'en Roumanie ou Bulgarie. Cet écart se réduit avec les primes à l'international, mais même en intégrant ces primes, les coûts salariaux français restent significativement plus élevés. Les conducteurs étrangers sont souvent plus habitués aux découchés (nuits extérieures du domicile), acceptant plus facilement de vivre dans leurs cars ou dans des hôtels très économiques, et sont parfois moins contrôlés... notamment parce qu'ils ne parlent pas toujours français, ce qui complique les vérifications par les autorités locales.

[Lire la suite](#)



© M.D.

Mobilités douces

Peut-on se passer de voiture ? Oui si ...

Par Gilles Laurent

Le Forum Vies Mobiles publie [une étude menée sur sept départements français](#), qui conclut que oui, contrairement à ce qui nous est inculqué en permanence, on pourrait se passer de voiture. Pas seulement dans les grandes métropoles, mais aussi en périurbain et en zones rurales.

La recette miracle repose sur le vélo et la marche pour les « derniers kilomètres », et sur des réseaux d'autocars et de trains fiabilisés et surtout avec des fréquences renforcées : l'étude prévoit ce qu'elle appelle « un choc d'offre » et une « assurance mobilité » : au moins 80% des habitants résidant hors agglomération doivent

être desservis par un transport collectif sur route ou voie ferrée à moins de 2 km de leur domicile avec un cadencement général à la demie heure en journée et à l'heure la nuit ! Ce système existe presque en Allemagne, où les trains régionaux et les autocars sont généralement cadencés à l'heure. On en est très très loin en France, où souvent les autocars ne passent que trois fois par jour ouvrable et où les trains des lignes rurales sont rares ... Pourtant les trajets domicile-travail ne représentent que 20% des déplacements des Français. 80% des déplacements se font pour d'autres motifs tels que le temps libre, la santé, l'administration,

l'accompagnement... et largement en dehors des heures de pointe.

Pour permettre le fonctionnement de ce système, l'étude prévoit de libérer 20% des routes locales pour créer un réseau cyclable et piéton continu et sécurisé, en ville comme à la campagne ; et sur 23% des routes la priorité sera systématiquement donnée aux transports collectifs. L'étude prévoit aussi d'unifier l'offre, l'information et la billetterie à l'échelle nationale, pour rendre le réseau lisible et simple d'utilisation pour tous.

[Lire la suite](#)



Auvergne-Rhône-Alpes

© K.T.

Oyonnax-Bourg-en-Bresse : l'amélioration attendue d'une liaison trop longtemps délaissée

Par Kévin Taboada de la Fuente

Oyonnax s'apprête à connaître une modeste évolution de son offre ferroviaire après plus d'une décennie d'immobilisme. À partir de septembre 2026, la desserte entre Oyonnax et Bourg-en-Bresse sera légèrement renforcée, marquant la première véritable amélioration significative depuis la réouverture de la ligne du Haut-Bugey entre La Cluse et Bellegarde à la fin de l'année 2010.

Entre 2013 et 2026, l'offre est restée quasiment figée, sans évolution notable.

Cette longue période de stabilité interroge, d'autant qu'elle concerne les deux principales villes du département de l'Ain. Elle traduit surtout un manque d'attention durable porté à cette liaison structurante du quotidien, dans un territoire où la voiture reste encore largement dominante.

À partir du 23 août 2026, l'offre passera de 3 à 5 allers-retours du lundi au vendredi, et de 1,5 à 3 allers-retours le week-end. Les horaires ont été construits de manière plus cohérente, avec notamment une meilleure articulation avec les correspondances TGV en gare de Bourg-en-Bresse.

[Lire la suite](#)

Une troisième ligne de tramway pour Dijon

Par Bernard Gournay



Bourgogne Franche-Comté

© B.G.

Le réseau de tramway de Dijon, avec ses deux lignes T1 et T2 mises en service en 2012, est un succès avec plus de 23 millions de voyageurs par an. Son coût est resté modéré (20 M€/km), notamment grâce à l'appel d'offres commun avec Brest pour le matériel roulant.

La Fnaut BFC salue le projet de troisième ligne (T3), long de 10 km, qui relierait Chenôve

à Cap Nord en desservant des secteurs clés comme le CHU, le campus, et le centre-ville. La concertation en 2025 a été très favorable au projet, et l'association locale y a été largement associée. L'enquête publique aura lieu en 2027, pour viser une mise en service en 2030.

La Fnaut BFC souligne les bénéfices attendus pour l'environnement et la qualité de vie, la réduction de la congestion routière, et in

fine l'augmentation du nombre d'usagers et usagers. Cependant, elle insiste sur la nécessité de soigner l'accès aux stations pour l'ensemble des publics et propose également d'étudier des prolongements ainsi que la création de gares urbaines et périurbaines dans le cadre d'un SERM.

[Lire la suite](#)



Bretagne

© M.D.

Le billet SNCF Direct, de nouveaux droits en cas de retard

L'AUTIV (Association des Usagers des Transports en Ile-et-Vilaine) fait le point sur le billet direct, qui offre de nouveaux droits en cas de retard à l'arrivée pour les voyages avec correspondances. Ce billet, qui regroupe l'ensemble des trajets en un seul achat, garantit une assistance en cas de rupture de correspondance et une compensation basée sur l'heure d'arrivée finale.

Cependant, pour les TER BreizhGo, les règles de dédommagement restent très restrictives et ne concernent que les abonné-es. L'AUTIV demande que cette garantie de ponctualité soit élargie aux voyageurs ponctuels et moins restrictive. Elle rappelle aussi que les billets pris au départ de Fougères et de Pontivy sont aussi concernés, les Cars BreizhGo se substituant à des trains inexistantes. Enfin,

malgré les demandes répétées, la Région Bretagne n'a toujours pas communiqué le nombre d'indemnités accordées. La Fnaut nationale demande l'amélioration des droits des voyageurs, notamment en cas de correspondance, et rappelle la "Convention de l'usager" qu'elle défend.

[Lire la suite](#)



L'axe Orléans-Chartres-Dreux-Rouen plus pertinent que l'A154

La Fnaut Centre-Val de Loire dénonce l'accélération du projet d'autoroute A154, inutile et non rentable, et milite pour la réouverture de liaisons ferroviaires. Les débats et l'enquête d'utilité publique montrent une forte opposition à l'A154. Des projets alternatifs comme MOB 28 sont plus pertinents. Malgré cela, l'État persiste à privilégier l'autoroute et ne tient pas

compte de l'avis du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Seuls 9 km doivent être régénérés pour la ligne Orléans-Chartres. La réouverture de l'axe ferroviaire permettrait elle de désenclaver les territoires, de réduire les émissions de CO2 et de répondre aux engagements climatiques de la France. La Fnaut nationale souligne que la

modernisation des réseaux existants est une priorité.

La création d'autoroutes appartient au passé, et le développement du ferroviaire doit être la priorité.

[Lire la suite](#)

La CTS mesure l'affluence dans les rames

Par David Wendling



Depuis mars 2026, la CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) expérimente un système de mesure d'affluence en temps réel à la station Gare Centrale certaines rames des lignes A et D. Le dispositif utilise une caméra pour compter les usagères et usagers à bord et informer sur les parties moins densément

occupées pour optimiser la répartition au sein des rames. En favorisant la fluidité des montées et descentes, le but est d'améliorer la régularité, notamment aux heures de pointe.

L'association ASTUS invite les usagères et usagers à partager leurs retours sur cette expérimentation. La Fnaut nationale

souligne que les dispositifs d'information voyageur sont un maillon essentiel pour fluidifier les déplacements, que ce soit en situation normale ou perturbée, et que les mesures objectives de fréquentation doivent aussi servir à améliorer l'offre.

[Lire la suite](#)
Article en page 3 de l'ASTUS Info n° 81



Électrification des mobilités longue distance : priorité au ferroviaire

Par Gilles Laurent

Le gouvernement a présenté un plan d'électrification des transports, mais le transport longue distance électrifié existe déjà : c'est le fret ferroviaire ! La Fnaut Hauts-de-France souligne que l'électrification des camions, coûteuse et peu adaptée aux longs trajets, est bien moins efficace que le train, déjà

électrifié et capable d'absorber ce trafic. L'électrification reste aussi bien plus performante que l'hydrogène.

En Hauts-de-France, des lignes clés restent à électrifier, comme Amiens-Rang-du-Fliers-Berck (85 km) ou Amiens-Tergnier-Laon-Reims (170 km). Des îlots électrifiés en gare permettraient aussi de recharger

des TER à batteries, par exemple en gares de Laon, St Pol sur Ternoise, ou Le Tréport. L'électrification est un investissement qui permet le fonctionnement le plus performant sur le long terme. Pour la Fnaut nationale, ces propositions illustrent l'urgence d'une politique ferroviaire ambitieuse.

[Lire la suite](#)



Île-de-France

© N.S.

Fusionner les lignes 3bis et 7bis avec très peu de travaux

L'Association des Usagers des Transports en Île-de-France (AUT Fnaut-IdF) propose de fusionner les lignes 3bis et 7bis du métro parisien, les deux lignes les plus courtes du réseau. La fusion de ces deux lignes n'est pas une idée nouvelle : ce projet, déjà mentionné dans certains schémas directeurs de la région

Île-de-France, permettrait d'améliorer la lisibilité et le maillage du réseau sans creuser un seul tunnel, en optimisant simplement l'existant.

La voie des Fêtes, déjà présente, permettrait de relier les deux lignes. Les principaux travaux seraient un accès public pour la [station Haxo](#), jamais ouverte. Fusionner les

lignes 3bis et 7bis soulagerait la ligne 11 et améliorerait la desserte de l'hôpital Robert Debré, l'un des plus grands hôpitaux pédiatriques d'Europe.

[Lire la suite](#)

35 ans de mobilisations pour la ligne Caen-Rennes



Normandie

© M.D.

Dès 1990, face à la menace de fermeture de la ligne Caen-Rennes entre Coutances et Dol, Guy Fontenelle, habitant de Saint-Lô, s'est mobilisé pour fédérer les acteurs locaux et sauver cette liaison. Son engagement a permis non seulement de maintenir la ligne, mais aussi d'obtenir des améliorations majeures. Malgré son décès en 2009, son héritage perdure à

travers l'ADPCR, qui poursuit son combat sur toutes les questions de mobilité dans l'Ouest de la Normandie,

Malgré les investissements consentis pour moderniser la ligne Caen-Rennes, beaucoup reste à faire. L'association continue de défendre des projets ambitieux pour améliorer le service, via des

dossiers, rencontres avec les décideurs, manifestations, conférences de presse et trains spéciaux de mobilisation. À l'occasion des 35 ans de son action, une vidéo commémorative a été réalisée pour retracer cette mobilisation historique.

[Voir la vidéo](#)



Nouvelle-Aquitaine

© M.D.

Les arrêts à la demande, une solution pour maintenir le service

Par Christian Broucaret

La Fnaut Nouvelle-Aquitaine a proposé des arrêts à la demande sur certains trains régionaux, pour maintenir et améliorer le service aux usagères et usagers. Depuis décembre 2022, la Région a mis en place ce dispositif sur les haltes de Jassonneix et Pérol (ligne Limoges-Eymoutiers-Ussel, 434

voyages/jour) et Montaignac (ligne Brive-la-Gaillarde-Ussel, 610 voyages/jour). Les résultats sont convaincants : à Montaignac, les montées et descentes sont passées de 1 908 en 2022 à 4 533 en 2024, et à Jassonneix, de 1 389 à 2 357 sur la même période.

Même si la fréquentation quotidienne peut sembler modeste, ces arrêts à la demande sont une initiative simple et efficace pour répondre aux besoins de mobilité locale.

[Lire la suite](#)



Occitanie

Défendre et moderniser les lignes du Tarn

Par Michel Bernard

L'association TARSLY-Fnaut, créée en 2002, défend les intérêts des usagers des lignes Toulouse-Castres-Mazamet et Rodez-Albi-Toulouse. Elle milite pour une politique de mobilité cohérente dans le Tarn, intégrant trains, bus et modes actifs, en collaboration avec la Région Occitanie et la SNCF. Ses priorités : améliorer les horaires, les correspondances, les

infrastructures, et préserver l'accès classique aux transports (fiches horaires, vente de billets en gare).

Un enjeu majeur reste le doublement de la voie Saint-Sulpice-Toulouse, bloqué par l'élargissement des tunnels de Campmas (906 m) et Seillans (644 m). La solution ? Construire un deuxième tunnel à voie

unique, plus rapide et sans impact sur les circulations. Autre défi : la fréquence des trains entre Castres et Mazamet, avec seulement 3 rotations le dimanche, alors que Toulouse attire les Tarnais pour les loisirs et le tourisme vert.

[Lire la suite](#)

Des dessertes TER autour du Mans à la hauteur des besoins

Par Dominique Romann



Pays de la Loire

La Région Pays de la Loire prépare l'ouverture à la concurrence d'un deuxième lot régional, opérationnel en 2032. Il comprend, en liaison avec les autres régions desservies, l'axe Caen / le Mans / Tours (voir Fnaut Infos n°315) ainsi que les dessertes locales sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire du Mans, dont 4 seront "diamétralisées" deux à deux. Une

Société Publique Locale, commune avec la région Normandie, est chargée de préparer pour le futur opérateur un nouveau centre de maintenance au Mans et d'acheter une quarantaine de rames.

LAUT Pays-de-la-Loire prend acte des avancées espérées de la "Stratégie Régionale des Mobilités 2030" et souligne la forte

demande et l'urgence de renforcer les solutions de mobilité durables. L'association demande un cadencement renforcé en heure de pointe pour le périurbain, des trains le soir jusqu'à 22h ou 23h, une desserte du samedi identique à celle de la semaine, et des trains interrégionaux toutes les deux heures.

[Lire la suite](#)



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Toulon mérite un tramway, pas un BHNS

Par Jean-Michel Pascal

La Fnaut Provence-Alpes-Côte d'Azur dénonce la Déclaration d'Utilité Publique du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à Toulon. Avec quasiment 500 000 habitants, l'agglomération de Toulon est l'une des rares grandes villes européennes sans transport structurant en site propre. 187 millions d'euros ont déjà été investis dans un

projet de tramway, déclaré d'utilité publique en 2005, avec 900 acquisitions foncières entre 2005 et 2010.

Le BHNS qui est désormais envisagé est un recul, il ne permettra qu'un report limité de part modale, insuffisant face aux enjeux de congestion et de transition écologique. Une expertise nationale confirme que le tramway

est plus adapté aux grandes agglomérations. La taille, la densité et la congestion automobile de l'agglomération de Toulon plaident en faveur d'un tramway en site propre. La Fnaut nationale souligne que de tels choix, structurant pour les prochaines décennies, doivent être ambitieux.

[Lire la suite](#)



© M.D.

Regards sur l'Europe

« Un voyage, un seul billet et des droits garantis » : le plan de la Commission européenne pour simplifier la vie des voyageurs en train

Par Michel Quidort

Dès le 18 juillet 2024, la Présidente de la Commission européenne avait indiqué qu'elle plaçait sur le haut de la pile du programme de travail la création d'une législation destinée à simplifier le parcours du voyageur ferroviaire en lui permettant, en un seul clic, de s'informer et de choisir le trajet lui convenant, de commander et payer son billet de bout en bout, avec la garantie d'être couvert pendant l'ensemble de son déplacement par les droits des voyageurs. C'est chose faite, ou plutôt engagée, depuis le 13 mai 2026, avec la publication des trois textes du « Paquet voyageur ».

Ces trois propositions de Règlements prévoient que l'on pourra rechercher, comparer et combiner les services proposés par les compagnies ferroviaires, soit sur le site des compagnies, soit auprès de plateformes de distribution (Kombo, Trainline...), puis commander son billet, quel que soit le nombre de transporteurs utilisés, y compris pour des voyages à l'intérieur de l'Union européenne. En cas de retard, d'annulation ou de correspondance manquée par suite de

dysfonctionnement, les passagers pourront bénéficier de l'assistance, du reroutage, de remboursement ou de compensation financière.

Corollaire de ces nouvelles dispositions : l'obligation pour les plateformes de vente et les compagnies ferroviaires d'assurer un accès équitable à leurs sites d'achat, qui devront présenter de manière transparente, équitable et non-discriminatoire l'ensemble des diverses possibilités de trajets au choix du voyageur. Les textes devraient permettre de s'assurer que les opérateurs concluent des accords commerciaux, eux aussi équitables, transparents et non discriminatoires avec les plateformes de distribution, et réciproquement.

Avec cette nouvelle législation, la Commission entend répondre aux souhaits des Européens qui, à 76%, souhaitent voyager en train sans obstacle, de bout en bout et avec un seul billet (sondage Eurobaromètre d'avril 2025 auprès d'un échantillon de 25 800 personnes). L'enquête a aussi révélé de fortes attentes quant au caractère durable du mode de déplacement choisi.

Le « Paquet voyageur » s'insère ainsi dans différents programmes européens de développement du chemin de fer, en particulier le « Plan d'action pour les services ferroviaires de longue distance et transfrontaliers », et le « Programme d'interconnexion des réseaux de TGV » développés par chacun des Etats membres de l'UE. Les enjeux ambitieux de ce Paquet, les obligations et contraintes imposées, en particulier aux entreprises ferroviaires nationales, ainsi que la procédure législative européenne, ne laissent pas entrevoir une publication de ces dispositions avant au moins deux ans.

Les trois propositions de la Commission du 13 mai 2026

- Proposition de Règlement sur la réservation multimodale des billets, modifiant le Règlement 80/2009 ;
- Proposition de Règlement sur la billetterie ferroviaire ;
- Proposition de Règlement sur la protection des voyageurs avec un billet unique, modifiant le Règlement 782/2021.



© M.D.

Le 24^e Congrès de la Fnaut sera à Tours

« Comment rouvrir les lignes ferroviaires en France ? »

Les 20, 21 et 22 nov. 2026

En attendant le programme définitif et la possibilité de s'inscrire, notez les dates du prochain Congrès de la Fnaut coorganisé avec la Fnaut Centre-Val-de-Loire et l'ADTT, à l'automne 2026. Informations à venir sur www.fnaut.fr.

Fnaut infos Bulletin trimestriel d'information

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

Crédits photo : Cyril Bras, Marc Debrincat, Bernard Gournay, Michel Quidort, Dominique Romann, Nina Soto, Kévin Taboada, Thibault Vayron et David Wendling • 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>