

Édito

L'été meurtrier

“ L'été fut meurtrier à de nombreux titres et le train n'y a pas échappé : Intercités et TER surtout. Quel paradoxe ! Le moyen de transport le plus décarboné piégé par la dilatation des rails, la caténaire distendue, la signalisation défaillante – sans oublier des parcs vieillissants... Le report modal vers le rail risque-t-il d'être compromis par les vagues de chaleur et les intempéries de plus en plus violentes ? La climatisation, nécessaire dans les transports publics, n'est pas la panacée, elle soigne les effets, pas la cause : l'émission faramineuse des gaz à effet de serre – plus de 30% - par l'ensemble des transports. Soigner le mal par la racine, c'est inciter à de nouvelles habitudes de déplacements. La voiture climatisée, c'est bien et comme les salles de cinéma, elle a souvent été un refuge lors des canicules à répétition de l'été. Mais le bus ou le train climatisés, fréquents et fiables, c'est mieux ! Il faut investir dans les infrastructures : le contrat de performance de SNCF Réseau devrait concilier régénération (indispensable) et résilience (obligatoire). Décarboner la mobilité sera long et exigeant. Ce travail passera par une offre ferroviaire coordonnée aux transports publics, de qualité, simple d'accès, abordable et cadencée. Et par une réduction de la fiscalité qui leur est imposée, alors que le kérosène du transport aérien, grand pourvoyeur de gaz à effet de serre en est dispensé, lui ! ”

Michel Quidort

Sobriété et transports collectifs

© N.S.



Le baromètre des mobilités du quotidien p.8



Congrès de la Fnaut 2026 p.10

Sommaire

- **Dossier - Sobriété et transports collectifs** 2-3
 - Optimiser la mobilité : éviter, réduire, compenser 3
- **Nouvelles des Régions**
 - Auvergne-Rhône-Alpes • Bourgogne-Franche-Comté • Bretagne 4
 - Centre-Val-de-Loire • Grand Est • Hauts-de-France 5
 - Île-de-France • Normandie • Nouvelle Aquitaine 6
 - Occitanie • Pays de la Loire • Provence-Alpes-Côte d'Azur 7
- **Articles thématiques**
 - Mobilités du quotidien : Le baromètre des mobilités de Wimoov 8
 - Cyclistes et Mobilités • Regards sur l'Europe 9
- **Événement**
 - Congrès de la Fnaut à Tours - 20-22 novembre 2026 10

Sobriété et transports collectifs

Parking
Vélos
Cycles • © N.S.

Le mot même de « sobriété » peut rebuter. La Fnaut défend une vision de la sobriété qui allie droit au déplacement et responsabilité écologique et sociale. La sobriété ne signifie pas renoncer à la mobilité, mais mieux se déplacer : en optimisant cette mobilité (voir page suivante), en développant et optimisant l'usage des transports collectifs, et en favorisant les modes doux (vélo, marche), tout cela pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et avoir une meilleure sobriété énergétique. L'objectif est de concilier accessibilité pour toutes et tous et réduction de l'empreinte environnementale, en privilégiant des solutions équitables, efficaces et durables, sans sacrifier la liberté de mouvement.

Par Dominique Romann

Les transports collectifs et les projets d'infrastructures contribuent-ils à la pollution ?

Les activités humaines ont un impact fort sur l'environnement, en particulier les transports, qui produisent en France un tiers des émissions de gaz à effet de serre (Chiffres-clés des transports, 2024, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>), et sont significativement responsables du réchauffement climatique.

Mais cela concerne-t-il les transports collectifs (TC) terrestres ? Ils consomment une très faible part de l'énergie utilisée dans les transports, et leur impact par voyageur-kilomètre est faible comparé à l'automobile ou à l'avion. Le transport ferroviaire est particulièrement peu énergivore du fait de frottements limités. Un bus, car ou train régional peu rempli est-il polluant ? Non, il faut sans cesse rappeler que des services en heure creuse entraînent l'utilisation de d'autres heures et limitent l'utilisation et l'achat de véhicules individuels. La source principale de pollution de nos déplacements, c'est la voiture avec un seul passager, qui représente une écrasante majorité des déplacements automobiles. Le transport collectif permet de mutualiser la réponse aux besoins de déplacement, ce qui est une solution très efficace, surtout en zone dense.

Du tramway au TGV, les rares nouveaux tracés d'infrastructures de transports publics font l'objet de critiques. La Fnaut soutient une grande majorité des projets de TC, mais n'est pas systématiquement favorable à toute extension ou nouvelle ligne. Elle a par exemple dénoncé le projet de LGV Poitiers Limoges, ou des projets de métro là où un tram suffit. La construction de nouveaux axes ferroviaires

participe à la recherche de sobriété quand la desserte locale ou à plus longue distance est bridée par le manque de sillons, ou quand il est possible de reprendre des parts de trafic importantes au routier ou à l'aérien. Une fois mis en service, le nouvel axe ferroviaire réduit les impacts environnementaux grâce au trafic qui y est transféré, contrairement aux investissements routiers et aéroportuaires qui les aggravent.

Courtes distances, intermodalités et abonnements

60 % des trajets de 2 à 5 km sont faits en voiture, alors qu'on pourrait utiliser un mode « actif », marche ou vélo, combiné à des transports en commun (TC). Les voitures assurent encore plus de la moitié des déplacements dans la grande majorité des agglomérations françaises, devant la marche et, hors Paris, moins de 20 % des déplacements sont en transports publics. La Fnaut a toujours défendu une amélioration de l'offre de TC pour les rendre plus attractifs. Les villes doivent aussi mettre en place des mesures de réduction de la « commodité automobile », à commencer par la réduction des possibilités de stationnement (trop souvent gratuit ou abusif dans les espaces publics comme professionnels).

La marche et le vélo sont certes plus « sobres » que le transport collectif, mais sont en fait complémentaires. La sobriété et l'efficacité est améliorée par la redistribution des espaces de la voirie au bénéfice des piétons, des vélos et du transport collectif. Un choc d'offre est nécessaire, avec des SERM performants dans les grandes agglomérations et les zones péri-urbaines. En zones rurales, des dessertes de car efficaces peuvent se combiner avec le vélo et l'autopartage pour là aussi améliorer la sobriété.



© N.S.

Avoir un abonnement est pratique. Est-ce que ne pas payer chaque déplacement contribue à « trop se déplacer » ? Nous avons déjà évoqué la question de la gratuité (voir [Fnaut-Infos 313](#)). On entend souvent que tout abonnement, qu'il soit payant ou « gratuit », entraîne parfois une sur-utilisation du TC au détriment de la marche ou du vélo, et cause une surcharge sur les tronçons centraux des TC dans les grandes villes. L'abonnement permet surtout un changement de cadres et d'habitudes, en élargissant les possibilités de mobilité et d'intermodalité. En particulier, l'abonnement de transport collectif est vertueux quand il conduit à ne pas posséder de voiture (ou de seconde voiture), et plus généralement à organiser ses trajets autour de complémentarités entre le TC, la marche et/ou le vélo.

Moyennes distances : donner plus de moyens au transport collectif

Les distances intermédiaires se parcourent en grandes lignes, TGV ou Intercités, en TER. Même si plusieurs régions ont fait des investissements conséquents les dernières décennies, nos réseaux régionaux TER pourraient avoir une meilleure offre, que cela soit en terme de fréquences ou de fiabilité. Le transport collectif y est assuré par le TER, des cars (voir [Fnaut Infos 316](#)), des Intercités, avec une forte proportion des voyageurs en « cabotage », etc...

La sobriété énergétique est d'abord à chercher par le transfert modal depuis la voiture, qui devrait payer ses vrais coûts. Une grande partie du réseau (auto-)routier national, voire départemental, est surdimensionné (routes à 2x2 voies) et gratuit, donc financé par les contribuables.

Longue distance : d'abord soumettre les différents modes aux mêmes taxations

Les liaisons internationales ferroviaires se redéployent à un rythme lent. Les durées jugées acceptables s'allongent, d'autant plus s'il y a des relations de nuit, et les liaisons se multiplient, d'autant qu'elles autorisent des trajets intermédiaires. Les liaisons longue distance par car, bien que limitées par leur lenteur et leur inconfort sont prisées pour leur bas coût... qui masque, là encore, un coût d'usage plus élevé.

Le transport international longue distance est dominé par l'avion, qui bénéficie d'un subventionnement public de certains aéroports ou de certains vols, d'un carburant détaxé, de la médiocrité de la commercialisation des offres ferroviaires, et d'une exemption de TVA sur les vols internationaux. La conjonction de tarifs très réduits et de l'accès à des pays offrant des séjours au soleil économiques a multiplié les vols longue distance, à forte consommation d'énergie et facilite le voyage échappatoire, le voyage court d'agrément (voir ci-contre). La détaxation du transport aérien est absolument anachronique. La taxation du kérosène serait aussi nécessaire pour faire émerger d'autres énergies moins polluantes. Le problème doit être traité à l'échelle européenne.

La sobriété consisterait donc à développer et à mieux commercialiser un réseau européen grande vitesse et par train de nuit, et à agir sur le transport aérien, d'abord en mettant fin aux privilèges fiscaux dont il bénéficie. Attaquer tous ces chantiers permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre avec une meilleure mobilité.

Optimiser la mobilité, le nombre et la longueur des déplacements

Par Mathieu Giraud et Dominique Romann

La stratégie “Éviter, réduire, compenser” mise à avant par le Ministère de l'écologie est un guide pour de nombreuses actions publiques. L'aménagement ou le déplacement le plus écologique est d'abord... celui qui ne se fait pas ! Une meilleure offre de transports collectifs conduit à un report modal qui réduit les impacts environnementaux et sociaux. Mais est-il possible d'avoir une mobilité durable qui limite certains déplacements ?

Urbanisme, proximité, temps de travail et de loisirs

Les déplacements les plus nombreux sont les mouvements pendulaires domicile-travail et domicile-études. Le télétravail apporte déjà une diminution de ces déplacements, cependant le lien social doit être préservé.

Inspiré des banlieues américaines, le modèle du XX^e siècle de la maison individuelle sur son terrain avec un garage ne répond pas aux enjeux actuels. En s'éloignant des centres, l'investissement des ménages peut sembler réduit, mais les coûts et impacts des déplacements sont augmentés. Un urbanisme durable demande des centre-villes et des zones péri-urbaines denses qui laissent aussi la place à la nature.

Toute mesure d'urbanisme qui rapproche habitats, services et emplois conduit à long terme à une optimisation des mobilités, comme par exemple lors d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). On peut citer les Disques de Valorisation des Axes de Transports dans la métropole de Lille, qui favorisent les constructions à proximité des moyens efficaces de transport. Des mesures agissant sur les marchés fonciers et immobiliers sont aussi les bienvenues.

Les temps de travail et de loisirs peuvent être parfois légèrement décalés pour conduire à une meilleure répartition horaire et éviter les surcharges. Un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou des discussions avec les employeurs publics et privés sont des excellentes occasions d'optimiser la mobilité sur un territoire.

Déplacements longs professionnels et vacances

L'aérien à bas coût a engendré de mauvaises habitudes. Selon [l'enquête 2025 de la Direction Générale de l'Aviation Civile](#), 40% des trajets aériens sont pour des motifs professionnels ou familiaux, et 48% sont pour des vacances ou des loisirs.

La visio-conférence et d'autres outils permettent d'organiser des activités professionnelles ou associatives. Le lien social est important,



mais il peut être préservé sans recourir systématiquement au déplacement physique.

Plus d'un-e Français-e sur trois ne part pas en vacances, en très grande majorité pour des raisons financières (Enquêtes 2025 et 2026 du Crédoc, <https://www.credoc.fr/>). Et moins 10% des français indiquent l'environnement comme l'un des critères principaux pour leur vacances. Seuls 20% partent plusieurs fois par an. Ce sont les plus privilégiés qui voyagent beaucoup, alors que c'est l'ensemble de la société qui ressent les effets du réchauffement climatique, et que les plus précaires en souffrent davantage.

Urbanisme, travail et études, loisirs... Que ce soit pour des déplacements professionnels ou personnels, les pistes d'amélioration sont à la fois d'utiliser des transports plus vertueux, mais aussi... quand c'est possible, d'organiser mieux les déplacements : au lieu de partir deux fois, peut-on partir une seule fois plus longtemps, en ayant plus de temps de qualité à notre destination ? La sobriété dans les déplacements échappe en bonne part à la politique des transports. Les contraintes réelles à ces changements sont limitées, à condition de faire évoluer nos imaginaires, trop souvent basés sur les kilomètres parcourus.



Sécuriser la desserte TGV de Grenoble

Par Jérôme Rebourg

L'association "ADTC - Se déplacer autrement", membre de la Fnaut AuRA, alerte sur le futur des dessertes TGV Paris-Grenoble. Déjà fragilisée par des suppressions de liaisons et des arrêts à Lyon-Saint-Exupéry pour améliorer les taux de remplissage, cette desserte voit maintenant son dernier TGV du jeudi soir menacé. Le rapport Bussereau 2026 indique pour cette ligne « trafic suffisant,

mais axe déficitaire ». Sans réduction des péages, cette ligne, essentielle pour des déplacements professionnels et personnels, risque de disparaître.

L'association souligne que Grenoble, grande ville touristique et économique, mérite une desserte pérenne. Pour faire baisser les péages, une solution existe : considérer les derniers

kilomètres de ligne classique comme "ligne d'aménagement du territoire, et ainsi exonérer la redevance de marché sur cette portion de ligne.

[Lire la suite](#)

Optimiser le tramway de Besançon plutôt que de l'étendre

Par Bernard Gournay

Le tramway de Besançon a été inauguré en 2014 avec un coût très limité (17 M€ au kilomètre). Les deux lignes, avec un tronc commun, sont très utilisées, avec plus de 40 000 voyages par jour. Désormais le réseau est géré par Keolis. Face à la saturation du tronc commun et à l'augmentation de la fréquentation, Grand Besançon Métropole a

choisi d'optimiser le réseau existant plutôt que de créer de nouvelles lignes.

Depuis fin 2025, c'est ainsi 8 nouvelles rames Alstom Citadis X05 (32 mètres, 201 places) qui sont progressivement intégrées au réseau, permettant de renforcer les fréquences (jusqu'à 5 minutes sur le tronc commun). En 2027, un 4^{ème} terminus à Brûlard, sur le tronc

commun, permettra de dissocier les deux lignes pour une offre adaptée aux flux réels

La Fnaut Bourgogne Franche-Comté soutient cette approche, mais attend une offre globale de mobilité répondant aux défis actuels.

[Lire la suite](#)



Pourquoi des TER BreizhGo en PACA ?

Par Isabelle Le Roux-Meunier

Cet été, alors que plusieurs dizaines de services TER ont été supprimés en Bretagne pour « indisponibilité de matériel » ou pour pannes, des rames BreizhGo ont été repérées... en région PACA. La Coordination Ferroviaire Bretonne (COFERBZH), dont l'association Autiv est membre, s'interroge : pourquoi ces nouvelles rames, achetées par la Région Bretagne, ne sont-elles pas utilisées

pour renforcer l'offre locale et améliorer les conditions de transport des voyageurs ?

Ces rames auraient pu suppléer un matériel vieillissant, souvent source de pannes, et offrir plus de places assises, et aussi d'emplacements pour les bagages et les vélos. La coordination demande des explications. La Fnaut nationale souligne que, si des prêts/locations entre

régions (et demain, entre opérateurs) peuvent être parfois pertinents, cela ne doit jamais être fait au détriment d'un service régional.

[Lire la suite](#)



Transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps : enfin du concret !

Par Vincent Degeorge

La gare de Saint-Pierre-des-Corps est vieillissante et saturée, avec des quais bondés et un tunnel piéton trop petit. Avec 8 branches TER et des liaisons TGV, Ouigo, Intercités vers Paris, Lyon, Bordeaux ou Nantes, elle accueille plus de 4 millions de voyageurs par an, ce qui est déjà le double de ce qui avait été prévu à sa construction. Sa fréquentation se renforcera encore

dans les prochaines années avec l'arrivée du SERM et de nouvelles lignes dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Des travaux lourds de modernisation sont prévus dans les prochaines années, pour 130 M€, incluant une mise en accessibilité, une passerelle et un nouveau bâtiment voyageurs. La Fnaut Centre-Val-de-Loire apporte sa contribution à la concertation

publique qui se tient jusqu'au 18 octobre. Elle souligne l'importance du projet et des défis en terme d'intermodalités et d'équipements.

[Lire la suite](#)

Strasbourg : le stade de la Meinau mieux desservi

Par David Wendling

Après trois ans de travaux, la rénovation du stade de la Meinau s'achève. Le stade a désormais une capacité de plus de 32 000 places ainsi qu'une nouvelle "fan zone". L'Eurométropole de Strasbourg en a profité pour repenser l'accès en transports en commun, avec l'amélioration de l'accessibilité de plusieurs stations du tram-

way et la création d'une zone de stockage située derrière la rue de la Fédération. Cette zone peut accueillir six rames et rend possible un retournement.

Ces aménagements permettront l'augmentation des capacités les jours de match et bénéficieront également aux habitants, avec un confort accru, une amélioration

de l'inclusion des personnes à mobilité réduite, et un meilleur partage de l'espace public. Ils s'effectuent en lien avec le réaménagement et l'apaisement de l'avenue de Colmar, notamment avec le développement de la piste cyclable.

[Lire la suite](#)



Billets TER en ligne et cartes de réductions

Par Gilles Laurent

Depuis l'année dernière, les voyageurs titulaires de la carte "Ma carte TER Hauts-de-France" bénéficient du demi-tarif, tandis que les enfants accompagnants ont 75 % de réduction. Pourtant, sur SNCF Connect et Trainline, ces réductions ne s'appliquent pas automatiquement.

Sur Trainline, la réduction enfant n'est même pas encore disponible. Sur SNCF Connect, il faut créer un profil "accompagnant carte TER HDF" pour chaque enfant, une manipulation peu intuitive. Certains tarifs promotionnels excluent même ces réductions, obligeant à tout recommencer. Pour la Fnaut Hauts-de-France, cette

complexité peut décourager les usagers. La Fnaut nationale souligne que les parcours de réservation doivent être les plus simples possibles, avec les meilleures réductions proposées automatiquement en fonction de chaque profil.

[Lire la suite](#)



Île-de-France

Bouclage du T3 : des bus à optimiser

Par Jean-Loïc Meudic

L'AUT/Fnaut Île-de-France a mené une étude sur la desserte par bus des Portes d'Auteuil et de Saint-Cloud, étude commandée par la Direction de la Voirie et des Déplacements de la ville de Paris dans le cadre du projet de bouclage du tramway T3. Si la Porte de Saint-Cloud dispose d'un terminus bus bien structuré, celle

d'Auteuil souffre d'un manque de lisibilité, et comporte le défi supplémentaire de l'accès au métro 10 vers Paris en raison de la boucle de cette ligne.

Le bouclage du T3 améliorera les liaisons nord-sud, mais son tracé et le positionnement des terminus restent à préciser. Quelles que soient les décisions,

l'association insiste sur la nécessité d'optimiser la desserte par bus : en tout premier lieu supprimer les points durs et rendre les dessertes plus efficaces, mais aussi améliorer les correspondances et promouvoir ce mode souvent délaissé.

[Lire la suite](#)

Un cadencement 2027 insuffisant face aux besoins

Par Daniel Grébouval



Normandie

En mars 2027, la Normandie verra une refonte partielle de son offre ferroviaire, en particulier autour de l'étoile de Caen sur les axes Rouen-Caen et Caen-Granville-Rennes. En 2028, la desserte Caen-Rennes passera elle de 2 à 4 allers-retours quotidiens. Cependant, ces améliorations ne concerneront que les

jours de semaine, sans progrès pour les week-ends.

Pour la Fnaut Normandie, ces mesures restent insuffisantes : les déplacements intra-régionaux restent peu attractifs, certaines correspondances étant mal organisées (Le Havre, Lisieux, Rouen). Sur de nombreuses liaisons, les derniers trains

partent souvent avant 19h. Au final, l'offre globale a stagné depuis 2015. La Fnaut régionale demande un cadencement horaire intégral sur les grands axes pour rendre le train plus compétitif.

[Lire la suite](#)



Nouvelle-Aquitaine

Le projet de lignes nouvelles enfin confirmé

Par Christian Broucaret

En juillet 2026, l'État a confirmé le financement du projet Lignes Nouvelles Sud-Ouest (LNSO), avec 40 % de subventions publiques, abandonnant le partenariat public-privé. La phase 1, prévue pour 2032, inclut la création de lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, avec un tronçon

commun de 50 km, 3 gares nouvelles (Brax, Bressols, Lucbardez-et-Bargues) et une halte à Escaudes. La phase 2 prévoira une ligne mixte Dax-Espagne (4 milliards d'euros).

La Fnaut a souvent évoqué ce projet. Il réduira le trajet Bordeaux-Toulouse d'une heure, désenclavera Toulouse

(1,3 million d'habitants) en la reliant au réseau LGV, et libérera des capacités pour les TER et Intercités.

[Lire la suite](#)



Occitanie

Du retard dans l'allongement des quais entre Nîmes et Montpellier

Par Christian Perrot

Prévus dans le CPER 2015-2022, puis reportés dans le CPER 2022-2027, les travaux d'allongement des quais des haltes de la ligne Avignon – Port Bou, entre Nîmes et Montpellier, n'ont toujours pas été programmés, malgré leur importance. Avec l'augmentation du trafic sur cet axe littoral TER Occitanie, les rames en unités multiples dépassent la longueur des quais,

obligeant les voyageurs à changer de voiture en cours de trajet pour monter ou descendre en sécurité.

La Fnaut Occitanie s'inquiète de ce blocage, imputable à des contraintes budgétaires persistantes : ces aménagements ne sont pas un luxe, mais une nécessité pour garantir à la fois le confort et la sécurité

du rail. Leur report continu révèle un manque criant d'investissement dans des infrastructures pourtant essentielles au développement des mobilités durables en région.

[Lire la suite](#)

Cholet–Les Herbiers, un projet mobilisateur

Par Dominique Romann



Pays de la Loire

Prévue pour 2030, la réouverture de la ligne Cholet–Les Herbiers présente un argumentaire unique : l'impulsion vient du Parc du Puy du Fou, qui apporterait aussi à la ligne plus de voyageurs que la desserte locale. Le parc financerait une nouvelle gare sur le parcours. La zone des Herbiers, très active, elle a aussi besoin de

liaisons ferroviaires vers Nantes ou Angers pour accéder au TGV vers Paris.

Si l'État et la Région ont prévu des financements dans le CPER, ceux-ci restent insuffisants. Pour aboutir, ce projet doit fédérer l'État, la Région, les collectivités locales et le Puy du Fou, afin de servir à la fois le parc et

les usagers régionaux. Une mobilisation de tous les acteurs est indispensable pour donner à cette ligne tous les atouts nécessaires.

[Lire la suite](#)



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Digne–Saint-Auban, une réouverture indispensable

Par Jean-Michel Pascal

La Fnaut PACA exprime sa stupeur face à l'annonce de la SNCF du 29 juillet, qui exclut la réouverture de la ligne Digne-les-Bains-Saint-Auban des travaux prévus pour 2030. La concertation avait pourtant révélé un soutien équivalent pour cette liaison et pour la rénovation Aix-en-Provence–Briançon.

Les arguments avancés par la SNCF sont contestables : la voie ferrée traverse bien l'usine Arkema sans risque (la voie est déjà ouverte, la sécurité étant à la charge de l'industriel), et les 22 km manquants pourraient être rénovés simultanément aux 230 km d'Aix-Briançon, sans délai supplémentaire.

Cette réouverture maillerait le réseau alpin (voir Fnaut-Infos 315) et le rendrait rentable en reliant Marseille, Nice et Grenoble à Briançon. Pour la Fnaut PACA, exclure ces 22 km, c'est gaspiller une partie des 500 millions d'euros de rénovation sans en tirer tout le bénéfice.

[Lire la suite](#)

Mobilités du quotidien

© N.S.

Le baromètre des mobilités du quotidien : un outil utile et éclairant

Par Christiane Dupart

Ce **baromètre** mis en place par Wimoov depuis 2020 suite à la Loi d'Orientation des Mobilités permet d'observer l'évolution des pratiques de mobilité des Français·es dans le temps et d'orienter les décideurs en matière de mobilité, en particulier en direction des publics les plus fragiles.

31% des Français en situation de précarité mobilité

La version qui vient de paraître met en avant que la « précarité mobilité » qui touche 17 millions de Français, conséquence de la précarité économique, est aussi la cause de la précarisation, puisqu'elle est un frein à l'emploi, à l'accès à la santé et aux services.

40% des Français ont déjà renoncé à au moins un déplacement du quotidien du fait de difficultés liées au transport. Cette donnée atteint même 47% pour les jeunes.

La mobilité devient un déterminant de la vie sociale et professionnelle et de la santé : 26% des demandeurs d'emploi ont renoncé à un emploi en raison d'impossibilité de se déplacer. 14% ont renoncé à des rendez-vous médicaux.

Une information déficiente

53% déclarent qu'ils n'ont pas connaissance des possibilités de réduction tarifaire pour se déplacer (aides à la mobilité, cartes, abonnements).

40% des automobilistes éligibles basculeraient vers les transports en commun avec des aides tarifaires, ils représentent 48% chez les moins aisés.

38% des Français se déplaceraient davantage s'ils avaient plus d'informations, ils sont 60% chez les jeunes. La demande porte sur les horaires, les lignes, les abonnements, les travaux.

Perception des transports en commun

Les usagers déplorent la fiabilité insuffisante, les lieux d'attente inadaptés et le sentiment d'insécurité, pour les femmes en particulier. Mais ils soulignent l'aspect pratique des transports en commun.

L'enquête révèle que, si la multimodalité est en hausse, en particulier entre voiture et transports collectifs, les difficultés persistent puisque les temps d'attente sont trop longs et les trains trop souvent en retard.

Cependant 63% des automobilistes estiment qu'en cas de défaillance de leur véhicule, il leur

serait difficile ou impossible de se déplacer par un autre mode de transport.

Les préconisations de la Fnaut

Les données produites par ce baromètre recoupent très largement les constats de la Fnaut et ses engagements pour développer les transports collectifs et favoriser le report modal.

Les associations locales adhérentes de la Fnaut déplorent le manque d'information des voyageurs dans les gares, dont les guichets sont trop souvent fermés, si la gare n'est pas purement et simplement fermée. L'utilisation des automates est parfois complexe ou peu ergonomique. Les arrêts des cars ou bus de leur côté sont mal signalés et mal entretenus.

La tarification est obscure et diffère d'une région à l'autre. Sans oublier les freins liés à l'illectronisme ou au manque d'accessibilité. L'offre reste insuffisante, voire inadaptée aux besoins quotidiens, en particulier dans les territoires ruraux.

C'est ce que la « convention collective de l'usager », proposée en 2023 par la Fnaut, a mis en avant à travers ses 23 propositions dont certaines répondent précisément aux difficultés soulignées par ce baromètre des mobilités, aussi bien en

termes d'information et de simplification d'utilisation que de qualité de service et de sécurité.

- Trouver l'ensemble de l'information sur son trajet en un seul lieu, via la création d'un « guichet unique » multi-opérateurs.
- Disposer d'une information exhaustive et compréhensible sur l'accessibilité.
- Trouver l'information sur les modes en correspondance dans toutes les gares.
- Acheter facilement sur « un guichet unique » l'ensemble des titres.
- Avoir la certitude de payer le même prix, quel que soit le canal de distribution et disposer d'une information complète sur les tarifs disponibles.
- Voir sa carte commerciale nationale et les tarifs sociaux acceptés sur l'ensemble du territoire et pour tous les services.
- Être assuré de pouvoir se rendre jusqu'à sa destination en cas d'arrivée tardive consécutive d'un retard de son train.
- Pouvoir appeler un numéro d'alerte unique pour l'ensemble des trains.

Ce que l'édition 2026 révèle



Extrait du baromètre des mobilités disponible sur [le site internet de Wimoov](https://www.wimoov.fr)

Cyclistes et mobilités

La concertation entre la SNCF et les associations d'usagers cyclistes relancée

Par Gilles Laurent

Le collectif « Mon Vélo Dans Le Train » qui réunit 12 organisations de promotion du vélo et du train, a rencontré le PDG de la SNCF Jean Castex ce 15 juillet en compagnie de la FUB (Fédération des Usagers et Usagers de la Bicyclette), pour de fructueux échanges sur l'emport des vélos à bord des trains et leur stationnement en gares. Le Président de la SNCF, qui avait pris connaissance du Livre blanc du Collectif avant la réunion, a fait part de son intérêt pour la complémentarité de ces deux modes de transport. La principale avancée saluée par le Collectif est la relance de réunions régulières de concertation et d'échanges à ce sujet.

Les discussions ont (notamment) porté sur :

- le manque de places vélos à bord des TGV,

Ouigo, trains de nuit et trains internationaux,

- la difficulté accrue chaque année de réserver des places pour les vélos à bord des TER,
- l'accessibilité et le stationnement en gares qui sont aussi à améliorer ; ce sujet devrait conduire à l'extension au niveau national d'une labellisation du type « gare amie des vélos »,
- le cas particulier des Transiliens aux réglementations inadaptées et aux amendes abusives,
- l'accès très aléatoire des Personnes à Mobilité Réduite avec leur vélo adapté.

L'enquête menée par le Collectif en 2025 auprès de 1800 usagers cyclistes montre l'insatisfaction de nombreux usagers. Il y a urgence, dans un contexte climatique et énergétique très fragile nécessitant une réponse ambitieuse des pouvoirs publics, à

fiabiliser le système lorsque la réservation est imposée (place garantie, ...), à augmenter le nombre de places vélos dans chaque rame, à unifier et simplifier les systèmes de réservation et d'information en obligeant les opérateurs et les sites de vente en ligne à vendre l'ensemble des solutions couplant un voyageur et son vélo dans une même opération (y compris en cas de correspondance). (notre communiqué du 2 juillet).

Une enquête similaire lancée par l'AF3V est en cours pour la saison 2026. Nous proposons à la SNCF d'organiser, en lien avec le collectif « Mon vélo dans le train », une enquête robuste et de grande ampleur sur cette problématique.

Regards sur l'Europe

Mortalité routière en Europe : objectif zéro mort en 2050 ?

Par Michel Quidort

La Commission européenne maintient son objectif de diviser par deux le nombre de morts sur les routes d'ici 2030. Les premiers chiffres de 2025 font état de 19 400 tués, soit 3% de moins qu'en 2024, ce qui, selon la Commission, est appréciable compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules et de kilomètres parcourus. Une diminution particulièrement significative en Estonie (-38%) et en Grèce (-22%). Par rapport à l'objectif poursuivi, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark et la Pologne sont en phase, les routes les plus sûres de l'UE étant celles du Danemark et de la Suède, avec respectivement 20 et 23 morts/million d'habitants. L'enquête souligne que, pour un mort sur la route, on relève cinq blessés graves, soit 100 000/an. Notons toutefois que les 19 400 tués par an, ce sont 373 morts par semaine, soit le bilan

du crash hebdomadaire d'un avion de grande capacité... Sur la route, ce chiffre passe en dessous des radars.

Les routes rurales sont les plus dangereuses (53% des décès), contre 38% en ville et 8% sur les autoroutes. En ville, cela n'est pas surprenant, les usagers les plus vulnérables (70% des décès) sont les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de deux roues motorisées ; 77% des victimes sont des hommes. Une évolution préoccupante : le nombre croissant de victimes jeunes (18-24 ans) et âgées de plus de 65 ans, en particulier chez les piétons et les cyclistes.

L'objectif de diviser par deux la mortalité routière n'est qu'une étape, puisque la Commission vise zéro décès en 2050. Pour satisfaire à cette ambition, la Commission recommande et encourage les mesures

prioritaires à mettre en place : investissements dans les infrastructures routières et les véhicules, ainsi que réviser les règles de délivrance du permis de conduite et intensifier les échanges de bonnes pratiques entre autorités locales transfrontalières pour le respect du code de la route.

Comme souvent dans le domaine de la mobilité, la Commission, dans les mesures qu'elle préconise, se concentre sur l'aspect technique et mentionne rarement le report modal. Or, si l'on souhaite diminuer drastiquement le nombre d'accidents mortels, le renforcement des transports publics en offre et en qualité est indispensable. Sans renforcement du transport public, l'objectif de zéro mort sur les routes risque de rester inatteignable.

24^e CONGRÈS DE LA Fnaut

 **20-22**
novembre 2026
 **Palais des Congrès
TOURS**

Comment rouvrir des lignes ferroviaires en France ?



Organisé par :



Avec le soutien de :



Inscrivez-vous !

<https://www.fnaut.fr/congres-tours2026/>

En exclusivité pour les adhérents Fnaut* :

- Vendredi 20 novembre : visites techniques (voyage à Loches en TER, visite du technicien industriel SNCF, voyage sur le réseau de transport urbain de Tours ou visite de l'usine SOCOFER & Ecotrain)
- Dimanche 22 novembre : ateliers thématiques (mobilités urbaines, accessibilité de la billétiqes, cars interurbains & gares routières et Intercités) et visite guidée de la ville

Inscrivez vous ici : <https://framaforms.org/>

[congres-fnaut-visites-techniques-ateliers-thematiques-visite-guidee-de-tours-1788443187](https://framaforms.org/congres-fnaut-visites-techniques-ateliers-thematiques-visite-guidee-de-tours-1788443187)

*membres d'une association adhérente à la Fnaut (régionale et/ou nationale)

Comment rouvrir des lignes ferroviaires en France ?

Tous les deux ans, la Fnaut organise un Congrès sur des thèmes d'actualité qui interpellent les acteurs du transport et de la mobilité. En janvier 2026, 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 à travers un Plan national de réouvertures de lignes ferroviaires (PNRL), disponible à l'adresse suivante : <https://www.fnaut.fr/plan-national-de-reouvertures-de-lignes-ferroviaires/>

Face aux retombées importantes de cette étude, la Fnaut, avec la Fnaut Centre-Val-de-Loire et l'Association de Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT), ont décidé d'organiser son Congrès biennal autour de cette thématique : « Comment rouvrir des lignes ferroviaires en France ? ».

Ce congrès s'organise en une grande journée de débats le samedi 21 novembre (exclusivement en présentiel) avec de nombreuses personnalités du secteur des mobilités au Palais des Congrès de Tours.

Le samedi 21 novembre, une journée riche en débats et en invités :

- Jean-Gabriel Ampeau & Philippe Berthier, SNCF Réseau
- Sophie Auconie, Vice-présidente de l'ART
- Mathieu Chabanel – PDG de SNCF Réseau
- Emmanuel Denis, Maire de Tours et Vice-président de Tours Métropole
- Philippe Fournié, Vice-président de la Région Centre-Val de Loire
- Bruno Meignien, Cerema
- Bruno Mercader, Transdev
- Manuel Sirven-Villars de NGE
- Cabinets FCL Gérer la Cité & Trans-Missions

Mais également de la Fnaut : Michel Quidort, Président, Alain Richner, Vice-président, Gilles Laurent, Président de la Fnaut Hauts-de-France, Xavier Braud rédacteur du PNRL et Jean-Pierre Wolff membre du Bureau National.

Consulter le programme :

<https://www.fnaut.fr/congres-tours2026/>

Fnaut infos Bulletin trimestriel d'information

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

Crédits photo : AREP, Marc Debrincat, Bernard Gournay, Gilles Laurent, Jean-Loïc Meudic, Raphaël Tomasini et Nina Soto

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>