

## Édito

### Le chemin de fer va-t-il dans le décor ?

“ Et si tout le système ferroviaire français implorait ? Une prophétie ? Malheureusement non. Plutôt une réalité qui se rapproche chaque jour un peu plus. Par la conjonction d'une loi LOM qui n'avait pas envisagé certaines dérives, par la volonté de certaines régions de se concentrer sur les déplacements locaux sans penser à l'Inter régional et au national, par l'Etat qui proclame qu'il faut, décarbonation oblige, prendre le train mais n'y met pas les moyens.

Tout ceci, la Fnaut le martèle à toutes les réunions, que ce soit avec la SNCF, les différents opérateurs, les instances dirigeantes. Inlassablement nous répétons que 80% des voyages au-delà de 150 km se font en voiture, dont la moitié en autosolisme. 15 % sont effectués en train, et 1 % en avion. La marge de progression du train sur la voiture est immense. Mais pour qu'il y ait report modal, trois critères sont nécessaires : en premier l'offre, puis la facilité d'usage, enfin le prix.

Un choc d'offre est difficile mais indispensable même s'il nécessite de très gros investissements en particulier au niveau du matériel.

Faute de consensus entre l'Etat, les régions, la SNCF et les différents opérateurs, la vie des voyageurs est chaque jour un peu plus compliquée. Et pourtant la facilité d'usage, c'est ce qui est le moins coûteux !

La Fnaut demande aux autorités organisatrices et aux opérateurs de s'entendre, afin d'unifier tarification, distribution, et prix du billet. A défaut, l'Etat sera obligé de légiférer pour y mettre bon ordre et pour satisfaire enfin la demande des voyageurs : obtenir un seul titre de transport de bout en bout de leur trajet, quel que soit le transporteur, comme le réclame notre Convention collective des usagers. ”

**François Delétraz**



## Le coût réel d'une voiture

Paris © Frantz Rein

La présence de la voiture reste très forte sur tout le territoire malgré les progrès constatés dans certaines villes. Pourtant la voiture a un coût important, c'est ce que montre Bruno Cordier (cabinet ADETEC) dans le dossier.

Un développement de modes alternatifs est d'autant plus urgent que le pouvoir d'achat est un facteur déterminant pour beaucoup de Français. Hélas force est de constater que le retard est immense comme le montrent certains exemples dans ce numéro : le Pass'Rail est encore à améliorer, l'emport des vélos dans le train reste difficile et comme le montre l'enquête menée par la Fnaut les attentes des voyageurs sont grandes quant aux prix et à l'offre.

## Sommaire

- **Dossier** - Combien coûte votre voiture ..... 2 et 3
- Report modal : deux études encourageantes ..... 3
- **Actualités** - SERM : des avancées positives  
mais des incertitudes financières ..... 4
- **Actualités** - Le Pass'rail, choisi par le gouvernement,  
mis en musique par la SNCF ..... 5
- Transports pendant les J.O. .... 5
- **Actualités** - Concurrence et croissance de l'offre en Pays de Loire .... 6
- **Forum** - Plaidoyer pour l'auto/ train ou le train auto-couchettes ..... 7
- **Nouvelles des régions** - Défendons les « petites gares » rurales ! ..... 8
- **Le coin du cycliste** - Bientôt l'été : les cyclotouristes vont-ils  
pouvoir mettre leurs vélos dans les trains ? ..... 9
- **Regards sur l'Europe** - Succès du « Deutschland-Ticket » pour la DB .... 10
- Grande Bretagne : des trains mixtes voyageurs-fret  
entre Londres et l'Ecosse ..... 10
- La Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo ..... 10
- Fédération européenne des voyageurs (FEV) :  
ses priorités pour le Parlement et la Commission ..... 10
- **Actualité juridique** - La médiation SNCF : un service à solliciter ..... 11
- **Note de lecture** - Blablacar et son monde,  
enquête sur la face cachée du covoiturage ..... 12

# Combien vous coûte votre voiture ?

© Adobe Stock

**En matière de coût de possession et d'usage de la voiture, de nombreux chiffres circulent souvent erronés. C'est pourquoi il apparaît utile de présenter des chiffres fiables. L'article qui suit traite uniquement des coûts à la charge de l'automobiliste mais il ne faut pas oublier que la voiture a par ailleurs un coût élevé pour la collectivité (voirie, pollution, bruit etc..) qui fait l'objet d'autres études accessibles sur le site d'ADETEC, <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>**

## En moyenne 3 763 € par an

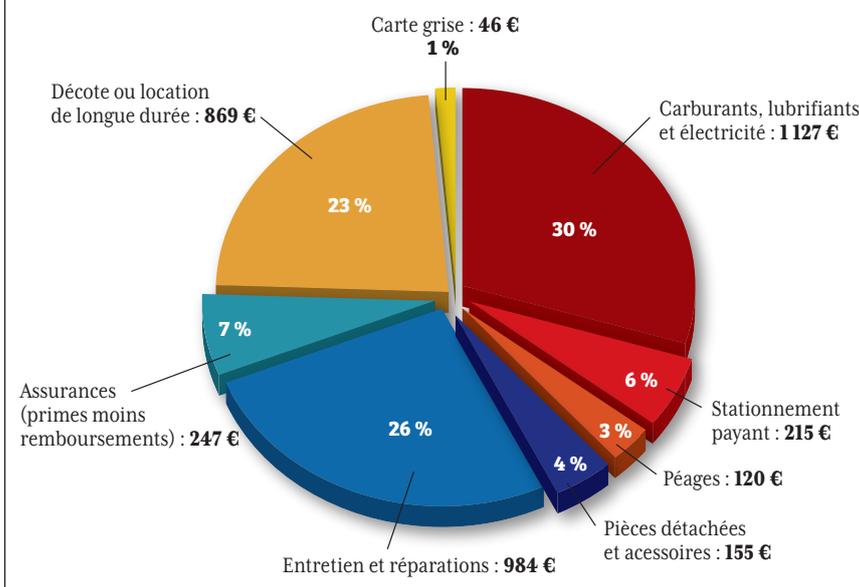
**E**n 2022, le coût de possession et d'usage d'une voiture est en moyenne de 3 763 €.

Les dépenses peuvent être regroupées en 3 grandes familles :

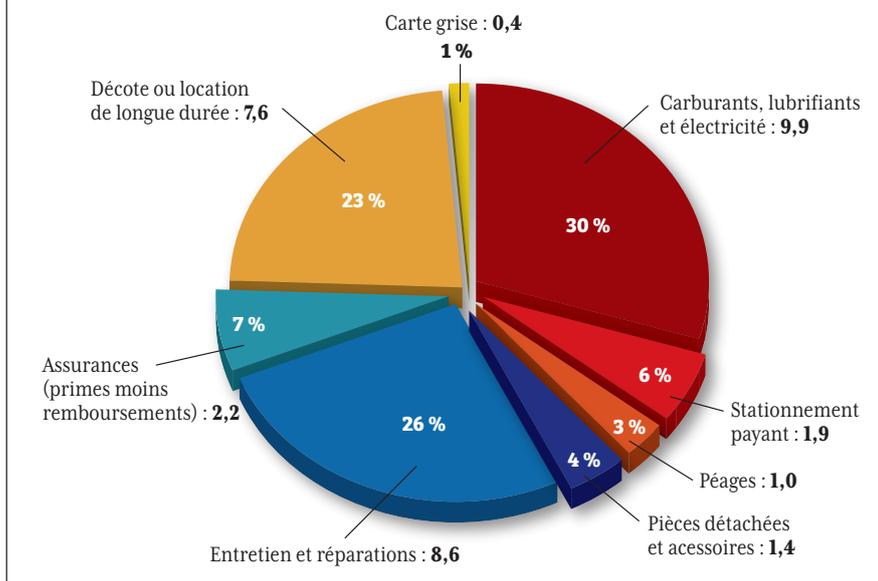
- en rouge sur le graphique, les dépenses directes, dont l'automobiliste a le plus conscience ;
- en bleu, les dépenses épisodiques ;
- en jaune, les dépenses liées à l'achat (ou, marginalement, à la location de longue durée).

**Le carburant (et marginalement l'électricité pour les voitures électriques et hybrides) représente le plus gros poste, avec 1 127 € (30 %), suivi de l'entretien et des réparations avec 984 € (26 %) et de la décote (et marginalement la location longue durée) avec 869 € (23 %).**

Coût annuel moyen par poste d'une voiture en 2022



Coût kilométrique moyen par poste d'une voiture en 2022 (en centimes)



## En moyenne 33 centimes par kilomètre

**P**our connaître le coût kilométrique moyen de possession et d'usage d'une voiture, il suffit de diviser le coût annuel moyen par le kilométrage annuel moyen (11 405 km).

En 2022, une voiture coûte en moyenne  $3\,763 / 11\,405 = 0,330$  €/km, soit 33 centimes par kilomètre.

Le classement et les pourcentages restent bien entendus les mêmes que pour le coût annuel.

**Le carburant et l'électricité coûtent en moyenne 9,9 centimes par km, l'entretien et les réparations 8,6 centimes par km et la décote 7,6 centimes par km.**

## Comparaison avec d'autres sources

### Le barème fiscal le surestime de 48 à 121 %

En 2022, pour une voiture de 6 CV, le barème varie, suivant le kilométrage annuel, entre 44,7 et 66,5 centimes par km. Les éventuels péages et frais de stationnement peuvent être ajoutés à ce montant. L'écart par rapport au coût moyen hors péages et stationnement (30,1 centimes par km) varie entre 48 et 121 %.

### L'Automobile Club le surestimait de 75 à 143 %

Les chiffres publiés jusqu'en 2019 par l'Automobile Club dans son « Budget de l'automobiliste » étaient eux aussi largement surévalués.

Pour 2019, les coûts annoncés variaient entre 57,7 et 80,1 centimes par km suivant les modèles, soit 75 à 143 % de plus que le coût réel moyen.

### A contrario, de nombreux automobilistes sous-estiment le coût de leur voiture

A contrario, de nombreux automobilistes ont tendance à sous-estimer le coût de leur voiture, en ne comptant que le carburant, les péages et le stationnement voire l'assurance. Ils oublient souvent d'y inclure l'entretien, les réparations et les pièces détachées et presque toujours d'intégrer la décote.

### Méthodologie :

Les chiffres figurant dans cet article ont été calculés par nos soins à partir de données fiables et exhaustives. Voici nos principales sources :

- INSEE, 2023 - Comptes Nationaux 2022.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023 - Bilan annuel des Transports 2022.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023 - Parc des véhicules particuliers.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023 - Parc des véhicules utilitaires légers.

Les coûts indiqués sont des coûts moyens par voiture. En moyenne, les voitures des particuliers ont une puissance fiscale de 6 CV, sont âgées de 11 ans et parcourent 11 405 km par an. Les données disponibles ne permettent pas de calculer le coût moyen par type de véhicule (citadine, berline, SUV...), par motorisation (essence, diesel, électrique, gaz) ou par âge.

**Pour plus de détails...** Un article plus détaillé est consultable en ligne sur [www.adetec-deplacements.com/etudes.htm](http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm).

**Bruno Cordier - ADETEC**

## Report modal : deux études encourageantes

### Parc automobile du Grand Paris

Une étude menée par l'atelier parisien d'urbanisme sur l'évolution du parc immatriculé dans la métropole du Grand Paris en confirme la baisse.

Entamée en 2018, la diminution du nombre de véhicules immatriculés s'accroît en 2023 avec 31 000 voitures particulières (VP) et 6000 véhicules utilitaires légers (VUL) de moins sur une année. (<https://www.apur.org/fr>)

### Report modal en Ile de France : en progrès mais peut mieux faire

Une enquête de l'Institut Paris Région menée entre octobre 2022 et mars 2023 sur la mobilité des Franciliens auprès de 3300 volontaires qui ont enregistré leurs déplacements pendant 6 mois a donné les résultats suivants : « **La voiture reste le premier mode motorisé à l'échelle de la région, avec une forte prépondérance en grande couronne en corrélation avec les modes de vie et une desserte insuffisante en transports collectifs mais pour Paris et la petite couronne les transports collectifs constituent le mode motorisé principal et le vélo s'est clairement imposé** »



Paris © Frantz Rein

Autre donnée intéressante : les personnes alternent entre les différents modes de transport au cours d'une semaine. Il faut donc analyser finement les différents usages pour proposer aux habitants ce dont ils ont besoin pour qu'ils renoncent à leur voiture. (<https://www.institutparisregion.fr>)

## SERM : des avancées positives mais des incertitudes financières

© MD

Lors d'une réunion rassemblant les différents acteurs locaux concernés ainsi que le GART et la Fnaut, et qui s'est tenue le 23 avril dernier au Ministère des Transports, la procédure d'attribution du statut de SERM a été présentée.

### Elle comprendra deux étapes :

● Une première phase de labellisation prévue d'ici l'été 2024. Elle se fera sur la base de dossiers minute présentant la structuration du service. La lettre d'intention devra préciser le périmètre proposé et la gouvernance envisagée ainsi que les études en cours ou programmées.

● Dans une seconde phase, sur présentation d'un dossier complet, le statut de SERM pourra être attribué à partir de la fin 2024. En lisant le document de presse distribué à cette occasion, on remarque le glissement du projet de SERM vers une ambition plus large que celle contenue dans la loi : il s'agit de repenser l'ensemble des mobilités à l'échelle d'une région métropolitaine (sans définition précise du terme), de relier plus efficacement les villes petites et moyennes à la métropole et d'articuler aménagement du territoire et urbanisation. Une telle ambition suppose de longues études et de multiples réunions de concertation/coordina-

tion entre les nombreux acteurs concernés pour élaborer le dossier de seconde phase. Est-elle compatible avec une obtention rapide du statut qui conditionnera l'apport financier de l'Etat? Combien de dossiers seront prêts fin 2024 ?

La réunion a également traité de manière très succincte, la question du financement. La Conférence ad hoc prévue par la loi SERM se tiendra d'ici la fin de l'été « pour identifier les moyens permettant aux Régions et AOM locales de financer cette augmentation de l'offre ». Une telle information laisse dubitatif et soulève de nombreuses questions sur cet évènement :

- quels participants (invitation de la Fnaut comme le prévoit la loi) ?
- quelle forme pour la conférence : (une journée ou lancement d'ateliers) ?
- quels documents préparatoires (une mission de réflexion sur ce sujet doit être confiée aux Inspections des Finances et de

l'Environnement mais n'a toujours pas débuté),

- comment limiter la problématique du financement aux seuls SERM sans parler des autres besoins ?
- quels financements de l'Etat et sous quelle forme (investissement et fonctionnement, subvention, à quel taux, etc...)

**Ce constat suscite de fortes inquiétudes quant à la volonté de l'Etat d'avancer rapidement sur ce dossier. Des considérations financières expliquent-elles la lourdeur des procédures retenues ? En effet, l'addition sommaire des besoins de financement exprimés par les projets qui émergent, font apparaître des montants dépassant largement les 800 millions d'euros prévus par l'Etat au titre du CPER 2023/2024.**

**Alain Roux**

## Les Français et le train : leurs attentes, leurs choix et leurs critiques

Face à des comportements de mobilité en pleine évolution, la Fnaut a réalisé avec l'IFOP une étude sur les attentes des voyageurs et non voyageurs en matière de transport ferroviaire. Nous publions ici les tableaux présentant les mesures incitatives nécessaires pour « nous faire aimer le train », TER, TGV et Intercités.

L'ensemble des résultats de l'étude est consultable sur le site de la Fnaut (<https://www.Fnaut.fr>)

**Ce qui inciterait les non-utilisateurs à utiliser le train : les mesures incitatives prioritaires**



# Le Pass'rail, choisi par le gouvernement, mis en musique par la SNCF

Gare de Paris Montparnasse © Frantz Rein

**Le 5 juin 2024 a vu la mise en route du Pass Rail à grand renfort de médias, concrétisant une idée de génie du Président de la République à l'automne dernier, déjà évoquée précédemment notamment par Karima Delli.**

**M**ais depuis l'automne, de l'eau a coulé sous les ponts et la baudruche s'est sérieusement dégonflée par rapport à l'objectif de réaliser notre propre « Deutschland Ticket » : seul le prix est le même, 49 € par mois !

Pour rappel cette formule en Allemagne est ouverte à tous, toute l'année, concerne tout le territoire, et inclut tous les autocars de dessertes locales et les métros, trams, bus de toutes les villes !

Rien de tel en France puisque seuls les TER et les Intercités sont autorisés ; sont exclus tous les transports urbains, tous les autocars (y compris les cars TER pour la moitié des Régions), tous les RER et Transiliens, tous les trajets internes à l'Île de France, ainsi que les TER-GV en Hauts-de-France et les OUIGO trains classiques pourtant similaires à des Intercités... ! Et la mesure ne bénéficie plus qu'aux jeunes (mais pas trop quand même : de 16 à 27 ans ; ceux de moins de 16 ans continuent de payer !), et en juillet Août. La même formule qu'il y a 3 ans donc, mais à 49 € au lieu de 29 €... Saluons le fait que cette offre tarifaire soit coordonnée au plan national, à contre-courant de la dispersion des offres tarifaires devenues illisibles, propres à chaque Région.

La capacité des TER français n'a rien à voir avec ceux d'outre Rhin, aussi bien en fréquence qu'en places disponibles. On peut donc s'attendre à quelques surcharges. La Fnaut est néanmoins favorable à un système de Pass facilitant l'accès aux transports publics. Sauf que la formule qui résulte finalement du brainstorming SNCF ne répond pas à cette simplification car nous avons eu la surprise de découvrir dans les « conditions générales de vente » dévoilées la veille au soir (quatre pages rien que pour le mode d'emploi!)... qu'il était nécessaire d'acheter des billets à ... zéro euro imposant l'horaire pour chaque train utilisé, avec des contraintes (pas plus de 6 trajets à l'avance, un seul billet par jour au départ d'une même ville, etc.

Dans certains cas le billet retour ne peut être acheté qu'après avoir fait l'aller, à un moment donc où le train a des chances d'afficher « complet » ! ) C'est en fait une réservation obligatoire qui ne dit pas son nom : nous sommes très loin de l'usage « illimité » annoncé. Ce Pass Rail va réussir à rendre le TER aussi compliqué que le TGV ...

Les achats de tickets ne sont possibles que par Internet : aucun achat de billet Pass Rail en gare ni auprès des contrôleurs, qui par contre auront toute latitude pour verbaliser les impétrants munis d'un Pass Rail mais sans billet gratuit pour le bon train ... Cette numérisation forcée

permet à la SNCF de tout savoir et notamment de bloquer l'accès à un train si elle l'estime trop fréquenté, ce qui arrive déjà régulièrement en toute opacité avec les passagers payants sur certains TER pourtant non soumis à réservation !

**Bref, une offre limitée, assortie d'une usine à gaz presque aussi compliquée que pour mettre son vélo dans un TER... Ce pass rail ayant permis aux Autorités Organisatrices de Mobilité une première offre commune, espérons que la mouture 2025 sera améliorée sur tous ces points, et sera élargie !**

**Gilles Laurent**

## Transports pendant les J.O. Les impacts sur les voyageurs du quotidien doivent être absolument limités !

Anticipez vos déplacements pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques ! Voilà le message diffusé auprès des usagers. En effet, l'affluence dans les transports en commun, la fermeture de stations de métro et de nombreuses voies de circulation impacteront fortement les déplacements des franciliens. Oui, mais ...

### Des fermetures trop longues et très gênantes

Alors que les Jeux Olympiques ne commenceront que le 26 juillet, plusieurs stations de métro au cœur de Paris sont fermées depuis le 17 mai et cela jusqu'au 21 septembre. De même, de nombreuses lignes de bus sont déviées ou exploitées en plusieurs tronçons pendant tout l'été.

La fermeture de stations de métro majeures, sans possibilité d'y effectuer des correspondances, ainsi que les perturbations que subit le réseau de bus bien avant le début des jeux, affectent très fortement les déplacements

des usagers et usagers franciliens. Elles induisent détours et allongements de trajets, pendant plus de 3 mois.

**L'AUT-Fnaut Île-de-France a demandé instamment au préfet de police, au comité d'organisation des Jeux Olympiques, à Île-de-France Mobilités et aux opérateurs :**

- de limiter la fermeture des stations de métro impactées par les J.O. à la stricte durée des événements et surtout, en y rendant possibles les correspondances.
- de confirmer que les lignes de bus pourront traverser les zones d'épreuves olympiques.
- de communiquer aux usagers toutes les fermetures de stations de métro et déviations de lignes de bus et de les intégrer aux applications.

Suite à ces protestations, le Ministre des Transports a annoncé une réduction des impacts avec notamment une fermeture de la station Champs-Élysées Clemenceau réduite de 12 à 6 semaines. **A suivre ...**

# Concurrence et croissance de l'offre en Pays de Loire

TER en gare de St-Gilles Croix de Vie © MD

## Une offre améliorée pour le premier lot

**Le premier lot pour l'exploitation de trains TER, attribué à l'entité « SNCF-Voyageurs Loire-Océan », regroupe 30 % de l'offre de la Région, soit les tram-trains circulant sur deux lignes électrifiées autour de Nantes (Nantes / Châteaubriant et Nantes / Clisson) et l'ensemble des TER en Sud Loire, avec du matériel essentiellement thermique.**

À la mise en service, l'offre serait fortement renforcée : + 26 % fin 2026, et + 30 % fin 2030 par rapport à 2024, ce qui bénéficiera en particulier aux TER en Sud Loire, qui seront de plus tous accompagnés par un contrôleur. Le matériel restant quasiment le même, l'offre serait surtout renforcée en WE, en heure creuse et espérons le, le soir, ce qui ne serait pas de trop : le dernier train pour Nantes quitte Pornic à 17h54 ! Ce qui ne permet pas d'envisager des activités en fin d'après-midi ou à des salariés de prendre le train.

Les mises en exploitation des 3 autres lots de TER régionaux s'étaleraient jusqu'en 2032, s'accompagnant d'un renforcement du matériel roulant. Les engagements de la Région sont clairs : passer de 580 trains / jour actuellement à plus de 800 prévus en 2032 dans le cadre de la « Stratégie Régionale des Mobilités 2030 ». La grande majorité des arrêts disposerait d'au moins un train par heure et par sens, de 6h à 20h. La mise en concurrence de l'exploitation aiderait à assurer la montée en puissance de l'offre.

### Questions sur la mise en concurrence

Les usagers s'interrogent sur la capacité de la SNCF à offrir des services très renforcés avec le même matériel, les mêmes équipes, pour un coût resserré.....La filialisation ne doit pas passer par un cadre social dégradé (sous-traitance mal formée et mal encadrée...), qui ne fournirait pas un service de qualité aux voyageurs.

L'agent commercial dans chaque train sera apprécié, à condition que cela ne se fasse pas au détriment de la présence en gare, déjà limitée, et qu'il ne soit pas plus incité à la verbalisation qu'à l'appui au voyageur.

Quelles seront les conséquences de la scission du matériel et des équipes entre au moins 4 structures qui ne pourront s'épauler ? Les difficultés liées au manque de disponibilité de matériel en cas d'incident ne vont pas s'améliorer, mais la réactivité de structures plus proches du terrain devrait progresser.

### Maintenance et distribution des titres

Chaque opérateur disposerait d'un centre de maintenance spécifique ; 2 sont budgétés au CPER 2023-2027 (Nantes et le Mans), financés entièrement par la Région, qui en restera propriétaire. Ils auront l'avantage de rapprocher la maintenance des liaisons assurées et devraient répondre à l'augmentation des besoins.

Le site de maintenance placé à l'entrée Est de Nantes, déjà très chargée en circulations, traite actuellement les TER, mais aussi les TET Nantes / Bordeaux et Nantes / Lyon, et éventuellement un Nantes / Lille via le Mans et Rouen. Le site va être redécoupé pour insérer le nouveau centre de maintenance TER Sud Loire, et donc un ou plusieurs futurs centres de maintenance pour d'autres lots TER. Il est dit que toutes ces contraintes d'implantation et de localisation sont maîtrisées ; mais avec des hypothèses restrictives. Ainsi l'esquisse actuelle de SERM nantais envisage une desserte chaque demi-heure, ce qui est insuffisant.

Du fait de la coexistence de différents opérateurs, la Région a fait le choix de se charger de la distribution des titres, qu'elle confiera à une structure indépendante ; elle indique qu'elle est prête à vendre les billets d'autres opérateurs. La SNCF vendra aussi les titres des opérateurs régionaux. Le succès dépendra

de la facilité d'utilisation pour tous les types d'utilisateurs, qu'ils utilisent le numérique ou non. La multiplication des intervenants et des logiciels d'interface clients est déjà pénalisante pour les voyageurs occasionnels et pour ceux dont le déplacement ne se déroule pas comme prévu, en particulier s'il est assuré par différents opérateurs et régions.

### Des compétences régionales et des coopérations entre Régions à renforcer

La passation des contrats mobilise les équipes techniques de la Région, qui doivent coordonner force bureaux d'étude spécialisés. La Région devra se renforcer pour piloter et superviser les opérateurs, ne pouvant plus déléguer autant à SNCF-Voyageurs. Elle devra se donner les moyens d'acquérir de nouvelles compétences. C'est le cas par exemple pour les horaires afin que chaque futur opérateur ne donne pas la priorité à ses propres enjeux commerciaux ou de rotation de matériel, au détriment des correspondances.

La complexification du fonctionnement ne doit pas être ressentie par l'utilisateur, d'autant plus que les régions avancent en ordre dispersé, sans cadre commun.

La mise en concurrence, qui engendre pour la Région des coûts d'organisation et de supervision, devrait cependant permettre une diminution du coût au km, qui serait réinvestie dans l'accroissement de l'offre. Croissance nécessaire pour mettre fin à la sur-occupation actuelle et répondre aux demandes sociales et environnementales.

**Dominique Romann**

## Plaidoyer pour l'auto/train ou le train auto-couchettes

© MD

### La solution d'avenir pour la protection de l'environnement et la sécurité routière pour les trajets longue distance.

**En décembre 2019, la SNCF a mis fin à la dernière liaison auto-train qui au départ de Paris desservait Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus/Saint Raphaël et Nice. Pour mémoire, il y a un peu plus de 10 ans, ce n'est pas moins de 20 villes françaises qui étaient desservies par cette prestation, qui plus est en plein accroissement sur les destinations du sud-ouest suite à la mise en service du TGV Paris-Bordeaux !**

Toujours pour mémoire, à ses débuts, il y a plus de 60 ans, ce service s'est développé dans sa première forme : « trains-auto-couchettes », les véhicules étaient chargés sur des wagons porte-autos pendant que les voyageurs empruntaient le même train de nuit.

L'association AUTAUT, qui milite depuis plus de 20 ans pour le développement de ce service, et, à présent, pour sa renaissance, souhaite que le redéploiement des trains de nuit soit l'opportunité de raccrocher les porte-autos aux voitures couchettes.

#### Un argumentaire contestable

Au moment de sa suppression, les principaux utilisateurs de l'auto-train étaient des personnes âgées, des motards, des familles, des personnes handicapées (avec leur véhicule spécifique) et des professionnels qui n'étaient pas obligés de voyager sur le même trajet et non des personnes « très aisées » comme estimé à tort par la SNCF.

Pour justifier la suppression de cette offre, la SNCF a prétexté que l'auto/train était « un marché de niche et déficitaire ».

L'association a toujours contesté cette argumentation, car ce service, avec la flambée du prix des carburants et l'inflation des péages des autoroutes, devrait offrir un bon rapport qualité prix aux utilisateurs et un équilibre financier à la SNCF.

Contestables également les méthodes de calcul de la SNCF : lorsqu'elle a arrêté ce ser-

vice, pour « prouver » qu'il était déficitaire, l'apport de la vente du billet des voyageurs n'était pas pris en compte ! La SNCF a préféré faire les promotions d'une société de locations de voitures plutôt que de valoriser sa prestation interne.

L'AUTAUT a d'ailleurs confié à une consultante experte ferroviaire, une étude de faisabilité d'un redémarrage des trains auto-couchettes ou d'un service auto/train et nous sommes en attente des résultats.

#### Des substitutions peu respectueuses de l'environnement

Après avoir supprimé ce service, la SNCF a eu l'audace de proposer de faire transporter les voitures ou motos par camion, avec des délais prohibitifs et à des prix exorbitants, au mépris de l'engagement de l'État à réduire les gaz à effet de serre ! Souvent critiquée pour son manque d'effort contre la pollution atmosphérique, la France dispose pourtant là d'un moyen efficace d'amélioration.

L'État lui-même est condamné par le Conseil d'État à payer une amende de 20 millions d'euros pour non-respect des normes européennes de qualité de l'air. Ces 20 millions ne seraient-ils pas mieux utilisés dans le développement du transport ferroviaire ? Ce montant à lui seul, aurait largement permis l'équilibre financier du service auto/train sur une décennie.

#### L'exemple de l'Allemagne et de l'Autriche

Une compagnie privée allemande « Urlaubs-Express » propose par exemple pendant l'été 2024 des liaisons auto-train entre Hambourg et Munich, Hambourg et Innsbruck, Hambourg et Villach, Düsseldorf et Innsbruck et les chemins de fer autrichiens (ÖBB) organisent des services auto-train entre plusieurs villes autrichiennes : Vienne et Feldkirch, Graz et Feldkirch, Villard et Feldkirch et entre Vienne et Split (Croatie).

Alors que les « COP » se succèdent, au niveau planétaire, il semble que les autorités politiques n'aient pas renoncé à la langue de bois. Est-ce que les décideurs vont enfin mesurer l'ampleur de la crise climatique et prendre des décisions courageuses ?

C'est dans cette perspective que l'association AUTAUT se mobilise pour la renaissance d'un service train auto-couchettes en association avec la reprise des trains de nuit.

Des milliers de personnes ont déjà signé les pétitions « Non à la suppression du service auto-train ! » sur [change.org](https://change.org) et « Écologie : pour le rétablissement des auto-trains ! » sur [mesopinions.com](https://mesopinions.com).

Plus d'info sur [www.autaut.fr](https://www.autaut.fr)

**AUTAUT**  
**(Association des Usagers du**  
**Transport Auto/Train ,**  
 **membre de la Fnaut**



## Défendons les « petites gares » rurales !

Gare de Lusignan (86) © Frantz Rein

**Beaucoup d'associations de la Fnaut déplorent la fermeture de haltes ou de gares dites petites alors qu'elles sont essentielles pour réduire l'usage de la voiture. La Fnaut a souvent souligné qu'elles étaient des éléments déterminants pour un aménagement du territoire rationnel favorisant par exemple la construction d'ensembles immobiliers autour d'elles, à l'opposé d'un mitage désordonné.**

**L'exemple de la gare de Brionne en Normandie est encourageant mais la situation entre La Roche-sur-Yon et la Rochelle montre a contrario qu'il reste beaucoup à faire !**

### Brionne\*, une gare normande rurale dynamique.



Gare de Brionne

La fréquentation des TER normands intra-régionaux stagne. En Normandie comme partout en France, de nombreuses gares rurales ont été fermées ces 10 dernières années. Plus de la moitié des gares rurales normandes connaît une baisse de la fréquentation (25 sur 47) entre 2015 et 2022 (source SNCF data). L'objectif de notre association : faire mentir l'idée reçue et selon laquelle « à la campagne, on ne peut se déplacer qu'en voiture ».

Notre moyen principal : l'information, la promotion du service auprès des non-usagers en toutes occasions et par tous moyens (marchés, manifestations diverses, commerçants, affichages, camping etc...), ceci par nos propres actions et avec le soutien de la municipalité (bulletin municipal, panneaux d'affichage, diffusion des fiches horaires en mairie et dans les services...), tant à Brionne que dans les communes voisines.

En 2023, nous avons obtenu l'installation d'un point de vente dans un bar brionnais qui, après quelques mois de fonctionnement, vend déjà 4 billets par jour en moyenne.

Le résultat est là : un triplement de la fréquentation entre 2015 (8200 v.) et 2022 (25300v.). Grâce à la mobilisation de la Fnaut-Normandie à laquelle notre association adhère, le nombre d'arrêts à Brionne a fortement augmenté en

2024, la région prenant enfin acte de la fonction de cabotage de la ligne Caen-Rouen (10 A/R quotidiens en semaine, 6 le WE). Tous les trains s'y arrêtent depuis le 10 décembre 2023. Au premier trimestre, nos comptages montrent que nous sommes sur une trajectoire de 47 000 voyageurs, soit de l'ordre de + 550 % de progression en 10 ans. Une gare sauvée, une gare utile et fréquentée !

Faisons de l'exception brionnaise la règle en Normandie (et ailleurs) : prendre le train en milieu rural lorsqu'il existe encore une gare, il faut en profiter ! Pour cela, il faut que les acteurs locaux se mobilisent pour faire la promotion du service.

\*Brionne : 4400 habitants entourée de communes rurales de moins de 200 à 1000 habitants

**Association  
Brionne-Eco-Mobilités - Fnaut.**

### La Roche-sur-Yon/ La Rochelle : une desserte ferroviaire mais peu de haltes !

Sur l'itinéraire Nantes / Bordeaux, la desserte de la voie ferrée entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle, à cheval sur les Pays de la Loire et la Nouvelle Aquitaine, a été dévolue aux seuls Intercités Nantes / Bordeaux : 4 allers retours par jour, qui connaissent une forte croissance de la fréquentation, contre un seul TER / Nantes la Rochelle.

Ce n'est qu'en 2030 qu'une desserte par 3 TER journaliers est envisagée sur cette ligne, la Région se réfugiant derrière les arguments de la saturation de la gare de Nantes et des contraintes de la voie unique, dont le

doublement est toujours envisagé. Et sur ce tronçon de plus de 100 km, la seule gare desservie est Luçon !

Les deux Régions refusent la réouverture de haltes supplémentaires au prétexte qu'il serait trop coûteux de répondre à toutes les demandes des communes. La solution présentée par les associations, se limitant à la réouverture de 3 à 4 haltes pour la desserte TER (en particulier Champ St Père, Velluire, à relier par navette routière à Fontenay le Comte, et Marans) et donnant ainsi une halte tous les 20 km, n'est pas examinée.

Décision inacceptable pour ceux qui doivent se déplacer, qu'ils aient un budget contraint ou soient attentifs à l'impact sur le climat, car la desserte de substitution par car est peu attractive : inconfort, lenteur et correspondance obligée, elle encourage l'usage de la voiture.

Pour faire avancer le dossier auprès des Régions, il est indispensable que les élus locaux parlent d'une seule voix, en privilégiant des haltes prioritaires, en particulier celles non desservies par les réseaux urbains ou par les cars régionaux.

**Fnaut Pays de la Loire**

# Bientôt l'été : les cyclotouristes vont-ils pouvoir mettre leurs vélos dans les trains ?



Gare de Grenoble

## En France ? Euh non, pas tant que ça en fait !

Côté TER, l'initiative discutable de la Région Bretagne à l'été 2021, consistant à imposer une réservation vélo obligatoire sur tous ses TER en été (sauf pour les abonnés) fait tache d'huile : **Il est d'ores et déjà faux de dire qu'on peut sereinement prendre son vélo avec soi gratuitement à bord des TER !** Les aléas sont interdits puisque l'horaire du train est imposé. De plus une solide compétence géo-ferroviaire, point fort du Français moyen comme chacun sait, est indispensable pour savoir quelles Régions on va traverser sur son trajet, puis une recherche internet s'impose sur chaque Région concernée pour savoir s'il y a des restrictions ou des réservations imposées... d'autant plus si on veut prendre un TER interrégional !

## Un parcours du combattant

Trouver le précieux sésame relève du parcours du combattant, aussi bien pour deviner sur quels trajets une réservation est requise, que pour se la procurer train par train à travers des applications ou sites internet disparates et presque toujours distincts de ceux où l'on achète son billet. De plus cette « facilité » dissuasive est réservée à ceux qui sont connectés : ni les guichets ni les contrôleurs ne la fournissent ! Il est au final plus compliqué et contraignant de faire un trajet en TER avec son vélo que de réserver une place en TGV... Dernière innovation en date aux Pays de la Loire qui demandent d'imprimer une étiquette à coller sur le guidon du vélo, comme si les cyclotouristes se déplaçaient avec une imprimante dans leur sacoche !

En tout petit il est prévu qu'on puisse la faire imprimer au guichet (dans combien de gares ?) ou se contenter de la résa sur smartphone (mais alors pourquoi cette complication?) ...

Imaginez vous une seconde le cyclotouriste étranger aux prises avec ce système qui est déjà incompréhensible pour le touriste français... ? Car évidemment cette idée de réserver une place vélo sur un train régional imposé n'existe nulle part ailleurs en Europe ! Le minimum serait que, dès lors qu'on coche la case « vélo », les logiciels calculent directement le besoin ou non de réservation vélo et l'intègrent directement dans le billet du voyageur ! On met de l'intelligence artificielle partout mais ça, l'informatique SNCF ne sait toujours pas faire !

## Un nombre de places insuffisant pour les vélos

Toutes ces usines à gaz pour prendre un simple train régional sont dues à un seul problème, le manque de capacité de nos trains pour l'emport des vélos (et même parfois des voyageurs : la SNCF déclare de plus en plus souvent « complets » des TER, ce qui empêche l'achat du billet – au détriment des voyageurs et des Régions concernées !). Un peu de tourisme dans les pays voisins, notamment en Europe centrale, met en évidence notre colossal retard dans ce domaine.

Pourtant, ces dernières années, des avancées ont été réalisées : grâce à la loi, les nouveaux TGV en commande disposeront de huit places pour les vélos ; les logos vélos sur les trains ont été agrandis ; les places vélos dans les TGV sont mieux signalées et défendues contre les bagages y compris par les contrôleurs, etc. Mais depuis un an ce frémissement marque le pas : quasiment aucun train grandes lignes inter-

national depuis la France y compris de nuit ne prévoit un accès aux vélos, la SNCF suspend à sa guise les ventes de places vélos dans les TGV (voire les TER) les jours de pointe précisément là où on en aurait besoin, plusieurs liaisons TGV n'acceptent toujours pas les vélos, les nouvelles règles des bagages réduisent le nombre de sacoches possible, ... et le dialogue avec les associations de cyclotourisme s'est évaporé !

**Ce ne sont pas les vélos qui sont trop nombreux mais les trains qui sont insuffisants.** Nos décideurs font une erreur en considérant que le stationnement des vélos en gares ou la disponibilité de Vélos en Libre Service (loin d'être suffisants par ailleurs), ou le choix de vélos pliants, résoudre tout. En particulier pour les usages touristiques, mais pas seulement, le transport des vélos dans les trains répond à d'autres besoins, c'est un enjeu majeur de l'intermodalité, le système ferroviaire devrait y avoir un rôle central qu'il ne veut pas jouer, et sans cela il n'y aura ni première place de la France parmi les nations du tourisme à vélo (objectif 2028 pour le gouvernement!), ni abandon massif de l'automobile pour les vacances.

**La SNCF s'abrite souvent derrière des solutions compliquées, alors que les cyclistes lui demandent une solution simple, des espaces multi-usages dégagés et banalisés. Souhaitons que le train intègre qu'il est écologique de servir ses clients au lieu de les refouler : au moment même où on va lancer les Systèmes Express Régionaux Métropolitains, il serait temps de changer de braquet pour une vraie intermodalité train + vélo !**

**Gilles Laurent**

## Succès du « Deutschland-Ticket » pour la DB

Un an après l'arrivée de l'abonnement « D-Ticket » à 49 €/mois, l'opérateur DB Regio enregistre à la fois une augmentation du nombre de passagers et une poussée des achats numérisés.

Depuis mai 2023, le trafic sur ses lignes régionales a augmenté de 28 % et 2/3 des voyageurs utilisent ce sésame national, en particulier pour les trajets domicile-travail (50 % des utilisateurs). 20% utilisent le D-Ticket

pour parcourir de longues distances, les lignes les plus populaires étant Berlin-Mer Baltique, Karlsruhe/Stuttgart-Lac de Constance, Hambourg-Kiel/Westerland et Munich-Alpes Bavaroises, ce qui illustre l'attractivité de l'abonnement national pour les trajets touristiques et de loisirs.

Autre enseignement : 78 % des achats du D-Ticket ont lieu sur les sites bahn.de et DB Navigator, soit une augmentation de 50 % du

nombre des achats en ligne. L'application DB Navigator est particulièrement complète, puisqu'elle donne accès aux horaires d'une cinquantaine de réseaux de transport public, envoie des notifications aux abonnés quant aux horaires et aux modifications de services et propose en outre une cartographie des environs des gares avec l'emplacement des points d'arrêt de transport public.

## Grande Bretagne : des trains mixtes voyageurs-fret entre Londres et l'Ecosse

La compagnie ferroviaire en « open access » (Services librement organisés) Grand Union Trains a évoqué le lancement dès juin 2025 d'un service « voyageurs et marchandises légères et urgentes », qui pourrait utiliser l'espace disponible dans ses

trains de voyageurs. Les demandes de sillons, soutenues par le gestionnaire d'infrastructure Network Rail, portent sur quatre services quotidiens entre Londres-Euston et la ville de Stirling, située entre Edimbourg et Glasgow. Le régulateur des transports

britanniques ORR a donné son feu vert de principe à cette nouvelle relation, qui offrirait « plus de choix aux passagers » et « augmenterait le nombre de trajets directs » entre la capitale, les deux métropoles écossaises et le sud de l'Ecosse.

## La Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo

Le Parlement, le Conseil et la Commission européenne ont publié en avril dernier une « Déclaration sur l'utilisation du vélo » détaillée, qui souligne la place de la bicyclette dans la politique urbaine de mobilité « à tous les niveaux de gouvernance et d'investissement, d'études et de sensibilisation, d'allocation d'espace et d'infrastructures et de sécurité ». La Déclaration, qui insiste sur la place de l'industrie européenne du vélo (1 million d'emplois), a été signée par la

plupart des Etats membres de l'Union, et s'articule autour d'une série d'engagements. Tout d'abord, développer les politiques cyclistes en encourageant cette « mobilité inclusive et saine ». Ensuite, créer de nouvelles infrastructures cyclables de qualité et intensifier les investissements pour créer les conditions favorables à une utilisation du vélo, tout en améliorant la sécurité et la sûreté routières. La Déclaration insiste sur la nécessité de créer

des emplois de qualité au sein d'une industrie du cycle européenne de dimension mondiale. Enfin, la mobilité cycliste doit s'envisager dans une perspective multimodale, qui ne saurait être complète sans une collecte des données relatives à l'utilisation de la bicyclette.

Cette Déclaration est consultable sur le site du Journal officiel européen (JOUE) du 4 avril 2024.

## Fédération européenne des voyageurs (FEV) : ses priorités pour le Parlement et la Commission

Pour la FEV, le souci du voyageur doit figurer à l'ordre du jour de la nouvelle législature issue des élections européennes de juin. C'est indispensable pour réussir les ambitions affichées par le Pacte Vert pour décarboner les déplacements. Indispensable aussi pour donner aux Européens des transports en phase avec leurs besoins de mobilité et de qualité de vie.

Il faut d'abord « donner accès à un réseau de réseaux », en d'autres termes, faciliter le

voyage de bout en bout sans rupture. Ceci suppose une information et une billetterie intégrées qui permettent au voyageur de faire un choix informé parmi les possibilités de déplacement existantes, et ensuite d'organiser, réserver et payer son voyage auprès d'un guichet unique. Et lorsque les choses se passent mal, le voyageur doit être protégé par un ensemble de droits, partie intégrante du contrat de transport. L'efficacité du système de transport européen au service du voyageur commande

d'abolir les frontières administratives et techniques entre les réseaux. Le « choix informé » du moyen de transport nécessite une information sur les coûts réels de chacun des modes de déplacement, préalable à une égalisation des conditions de concurrence entre chacun d'eux. Enfin, l'attention portée au voyageur permettra de comprendre ses besoins et attentes pour assurer un transfert modal qui ne le laisse personne en chemin.

**Michel Quidort**

# La médiation SNCF : un service à solliciter

Gare de Paris Saint-Lazare © Frantz Rein

**La Médiatrice de SNCF Voyageurs a présenté son rapport d'activités au printemps 2024 concernant le traitement des litiges en 2023. Il est en effet possible de s'adresser à la Médiatrice lorsqu'un différend oppose un voyageur à SNCF Voyageurs et ses différents services, Thalys (marque qui a disparu au 1<sup>er</sup> octobre 2023), Eurostar et les Chemins de fer de la Corse.**

## Ces différends peuvent être de deux ordres :

- les litiges commerciaux (et la médiation entre alors dans le champ du code de la consommation et de la transposition de la directive européenne relative au règlement extrajudiciaire des litiges de la consommation) ;
- les contestations de procès-verbaux d'infraction à la police du transport ferroviaire pour les contraventions des quatre premières classes qui ont pu être constatées par les agents de SNCF Voyageurs.

## Conditions de la saisine

La Médiatrice ne peut être sollicitée qu'après une première saisine du service compétent du transporteur, qui n'aurait pas apporté une réponse satisfaisante, ou aucune réponse sous 30 jours. Le voyageur peut alors saisir la Médiatrice, par internet ou par courrier, dans des conditions strictes de délai (un an à compter de sa réclamation pour les litiges commerciaux, trois mois à compter de la verbalisation pour les contestations de procès-verbal).

## Des enseignements utiles

Le rapport d'activités de la médiation SNCF Voyageurs permet de connaître les grandes tendances des litiges ayant nécessité l'intervention de la Médiatrice, mais aussi de prendre connaissance de ses recommandations à destination de SNCF Voyageurs.

En 2023, la Médiatrice a reçu plus de 20 000 saisines, soit une augmentation globale de 23 %.

Après examen il est resté 12 236 dossiers relevant de sa compétence. Dans son rapport, la Médiatrice souligne : « il a été noté une complexification des réclamations qui requièrent davantage de mesures d'instruction et donc de temps pour émettre une proposition de médiation ». En moyenne les dossiers ont été traités et clos en 91 jours. Les deux tiers des litiges instruits concernaient une

réclamation commerciale, le tiers restant était relatif à une contestation de procès-verbal.

## Des avis positifs

En 2023, la Médiatrice a rendu des avis se répartissant ainsi : 59 % à la satisfaction du voyageur (20 % de satisfaction totale et 39 % de satisfaction partielle) ; 32,4 % refusant d'aller dans le sens de la demande du voyageur ; et enfin 8,6 % de dossiers réglés finalement par le service client.

Ce système de traitement de litiges permet donc aux voyageurs d'obtenir majoritairement satisfaction : il est important de faire connaître son existence et d'y avoir recours lorsque le service compétent de SNCF Voyageurs ne donne pas de réponse favorable.

## Quelques exemples de dossiers traités :

- « La cliente devait voyager à bord d'un TER entre Château-du-Loir et Caen en août 2023. À son arrivée en gare, elle a constaté que le TER qu'elle souhaitait emprunter avait été supprimé et qu'aucune solution de substitution ne lui était proposée.

*Elle a sollicité le remboursement de son billet inutilisé. Après avoir constaté que le TER supprimé était le dernier train de la journée et qu'aucune solution alternative n'avait été mise en place, la Médiatrice a proposé le remboursement intégral du billet. »*

- « Le client indiquait être titulaire d'un Forfait Navigo mensuel chargé sur son smartphone. En novembre 2022, alors qu'il se trouvait en gare de La Garenne-Colombes, un agent lui a demandé de présenter son titre mais son smartphone était alors déchargé.

*Il a dû régulariser sa situation au motif « sans titre de transport » et a sollicité le remboursement de la somme réglée. La Médiatrice a rappelé la règle de base selon laquelle le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable. Elle a, par ailleurs, indiqué que les condi-*

*tions générales de vente SNCF Voyageurs, prévoient que « le voyageur est tenu d'être en possession d'un téléphone mobile en bon état de fonctionnement et notamment de s'assurer qu'il a suffisamment d'autonomie afin de satisfaire à l'ensemble des obligations de contrôle... ».*

*Le client étant bien titulaire d'un forfait mensuel en cours de validité, la Médiatrice a proposé le remboursement de la moitié de la régularisation. »*

## Recommandations aux transporteurs

La lecture du rapport de la Médiatrice est l'occasion de prendre connaissance de ses recommandations auprès des transporteurs, afin de trouver des solutions à certains dysfonctionnements constatés. En voici deux exemples :

### ● Validité des billets TER.

Il a été constaté de nombreuses régularisations de clients achetant leur billet sur l'application SNCF Connect, après le départ, et ne comprenant pas l'infraction commise car ils disposent bien d'un billet et qu'il est utilisable sur tous les TER de la journée (conformément à ce qui est indiqué sur le billet).

La Médiatrice recommande que soit précisé sur les billets qu'ils sont valables sur tous les TER de la journée à compter de l'heure d'achat du billet ».

### ● « Échange de billets lorsque le nouveau billet est moins cher que l'ancien (Ouigo).

Certains clients ne comprennent pas pourquoi ils n'obtiennent pas de remboursement.

La Médiatrice recommande de faire apparaître clairement que dans un tel cas la différence n'est pas remboursée au client et est bien acquise au transporteur (conditions générales de vente Ouigo). »

Le rapport d'activités 2023 de la médiation SNCF peut être consulté sur le site <https://mediation.sncf-voyageurs.com/>.

**Anne-Sophie Trcera**

# Blablacar et son monde, enquête sur la face cachée du covoiturage,

Fabien Ginisty, Editions Le passager clandestin, 2024.

Cette enquête bien documentée permet de comprendre que Blablacar n'est pas une sympathique entreprise de rationalisation de l'autostop, au profit de la réduction du nombre de voitures en circulation. Créée par un businessman des plus classiques formé en école de commerce américaine, cette entreprise a procédé à de nombreuses « levées de fond » successives auxquelles ont participé des financiers plus attirés par les paradis fiscaux que par le partage des frais d'essence.

L'auteur se réfère aux études bien connues qui montrent que le covoiturage génère du trafic routier supplémentaire, mais il montre en plus comment Blablacar pousse « ses » conducteurs à rouler le plus possible pour lui permettre d'accroître son offre. Total ne s'y est pas trompée en faisant de Blablacar un partenaire important qu'elle finance à plus de 90 millions d'€ par an par l'intermédiaire de la véritable usine à

gaz que sont les « certificats d'économies d'énergie » sensés imposer aux gros émetteurs de gaz à effet de serre de financer des activités vertueuses.

Un parallèle tout à fait intéressant est fait avec le développement des VTC Uber au détriment des taxis. Avec certaines dérives facilitées par le prime covoiturage, il devient en effet parfois intéressant pour un conducteur de rouler spécialement pour être rémunéré grâce aux « participations aux frais » de trois passagers qui se cumulent. Le conducteur Blablacar commence donc à devenir un véritable VTC longue distance concurrent déloyal du train (c'est le cas depuis l'origine), qui, comme son « employeur » Blablacar ne paie ni fiscalité ni cotisations sociales pour ces prestations de service de transport.

Xavier Braud



## Pour jouer (et rire) un peu ...

**Fnaut Infos vous suggère un test de survie pour cet été.**

“ Il s'agit de réussir à faire le Tour de France uniquement en TER entre le 26 juillet et le 10 Août avec la tarification Pass Rail et l'emport de votre vélo dans le train, sans passer par Paris, le tout sans verbalisation et dans le temps le plus court. Passage obligatoire dans toutes les préfectures (sauf Ardèche, Ile de France et Corse), les gagnants auront un abonnement d'un an à Fnaut Infos. ”

*ndlr : les gagnants seront rares donc nous vous encourageons à vous abonner sans plus tarder ...*



## Congrès de la Fnaut



### La plateforme d'inscription est ouverte sur le site de la Fnaut

(inscription au congrès, aux visites techniques, à la visite du dimanche et informations sur l'hébergement)

- **15 novembre** : 4 visites techniques au choix (Bâle, Freiburg, Euroairport, tram-train) ;
- **16 novembre** : séance plénière et tables rondes ;
- **17 novembre** : réunions des différents réseaux thématiques et visite touristique.

### Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

**Directrice de publication :**  
Christiane Dupart

**Crédits photo :** F. Rein, Adobe stock, Marc Debrincat, Association Brionne-Eco-Mobilités

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 308  
ISSN : 0983-172 X

**Mise en page et Impression :**  
STUDIO TERRITOIRES  
Consortium Coopérative  
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

#### Abonnement papier 1 an :

Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes : 50 €  
Prix au numéro : 2 €  
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](mailto:contact@Fnaut.fr)  
Internet : <https://www.Fnaut.fr>