

Édito

Déplacement et décarbonation

« Depuis la nuit des temps, l'humain a eu le désir ou l'obligation d'aller voir ailleurs. En France, la liberté de se déplacer est même devenue à la Révolution un droit constitutionnel.

Malheureusement, les voyages sont de gros pourvoyeurs de gaz à effet de serre. Il faut donc adapter les modes de déplacements au changement climatique. Mais comment ?

Vouloir les limiter drastiquement sous prétexte de décarbonation est une mesure pour le moins dictatoriale et vouée à l'échec. Pour une décarbonation rapide et vertueuse, pas d'autre choix que l'usage massif du transport public et du ferroviaire, surtout sur les courtes et moyennes distances. Les déplacements en voiture, dont la moitié s'effectue en autosolisme, s'y taillent hélas la part du lion, comme le prouve notre enquête (voir pages 2 à 5).

Il serait vain et stérile de déclencher une guerre entre les mobilités : vélo contre bus, avion contre train, tram contre voiture. Il faut construire une complémentarité : train, bus, vélo, marche, et même voiture ou avion si nécessaire.

Les politiques s'accordent tous pour proclamer haut et fort « le train, le train, le train ! » tout en lui refusant les moyens de devenir ce qu'il doit être : l'ossature des mobilités. Pourtant l'organisation de l'intermodalité est d'un faible coût : en utilisant au mieux l'existant, en facilitant les correspondances entre bus et trains avec, bien sûr, un billet unique de bout en bout. Sans oublier en gare les abris vélos gratuits et sécurisés ou les parkings d'accès facile ou tout simplement, la création d'un trottoir pour accéder à la gare sans danger... Ce sont ces freins à un report modal de la voiture vers le train que notre grande enquête a pointés.

Toutes ces mesures, modestes et pourtant très efficaces, exigent que les élus, les autorités organisatrices de toutes tendances (et qui souvent s'ignorent superbement), les opérateurs, se mettent autour d'une table pour connecter enfin les différents modes de transports.

Est-ce si difficile ?

François Delétraz



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

Gare de Paris Montparnasse © Frantz Rein

L'appétence des Français pour les trains est réelle et la SNCF s'en réjouit mais combien de voyageurs auront voyagé cet été dans des trains bondés, combien de jeunes n'auront pas réussi à utiliser le pass rail ou à caser leur bicyclette ?

Les attentes des voyageurs sont immenses comme le montre le dossier présenté dans ce bulletin et pour qu'il y ait report modal et renoncement à la voiture polluante et onéreuse, il faut d'urgence et à la fois des prix attractifs, une offre renforcée et fiable et une plus grande facilité d'utilisation.

Sommaire

- **Dossier** - Les Français et le train : leurs attentes, leurs choix et leurs critiques 2 à 4
- **Actualités** - Les sites de la SNCF : trop nombreux et trop complexes. . 5
- **Dossier** - Aller travailler en voiture et déduire ses « frais réels » : fait-on vraiment des économies ?..... 6 et 7
- **Actualités** - Ligne Clermont-Ferrand - St-Etienne. S'opposer au goudronnage des passages à niveau... 8 et 9
- **Pass Rail 2024** : quel bilan ? 9
- **Actualités** - Les SERM entrent dans la phase active 10
- **Audition de l'ART à l'Assemblée Nationale** 10
- **Nouvelles des régions** - Menaces sur la ligne des Hirondelles (Haut-Jura). 11
- **Serqueux-Gisors** : suppression des trains de voyageurs en plein été, sans préavis !..... 11
- **La vie de la Fnaut** - 23^{ème} congrès de la Fnaut à Mulhouse..... 12

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

© Jean-Marie Beauvais

La Fnaut qui défend les voyageurs depuis des décennies connaît leurs attentes. Et elles sont nombreuses : pouvoir acheter facilement un billet sur internet, pouvoir facilement réclamer une indemnisation en cas de retard, pouvoir trouver facilement une place de stationnement à la gare. Acheter des billets de TGV moins cher, avoir du personnel à bord et en gare, être sûr que les trains ne soient pas annulés, être sûr que les trains arrivent à l'heure, être assuré de trouver une place assise et de la place pour les bagages, avoir des toilettes propres à bord des trains, disposer d'une connexion wifi performante à bord, être informé en cas de perturbation, etc.

Mais il faut bien reconnaître que cet inventaire à la Prévert n'a rien d'opérationnel. Lorsque la Fnaut rencontre les Autorités organisatrices ou les transporteurs, elle doit être force de proposition et alors c'est sur une **hiérarchisation des attentes des voyageurs** qu'elle doit s'appuyer. Et pour être encore plus pertinent, sur une hiérarchisation par type de train car les attentes ne sont pas forcément les mêmes selon qu'il s'agit des TGV, des Intercités ou encore des TER.

Ce que la Fnaut connaît moins bien, ce sont les attentes des non-utilisateurs du train. Peut-être que les non-utilisateurs du train n'ont pas les mêmes priorités ? Or l'enjeu est important quand on sait qu'une personne sur deux n'a pas pris le train durant les 12 derniers mois et qu'un report modal de la voiture vers le train ou de l'avion vers le train permettrait de réduire enfin les émissions de carbone du secteur des transports de voyageurs (1).

D'où le double intérêt de l'enquête confiée à l'IFOP (2) : non seulement de connaître les attentes des non-utilisateurs du train comme celles des utilisateurs, mais aussi de hiérarchiser ces attentes.

Les résultats qui suivent ne représentent qu'une petite partie de ce que contient l'étude de l'IFOP. Ici, seule la question des attentes est abordée. L'étude, elle, traite

aussi des comportements en matière de mobilité en général, de la satisfaction des voyageurs, de l'image du train, etc. C'est pourquoi cet article n'est que le début d'une série d'articles qui seront publiés dans les mois qui viennent dans Fnaut Infos.

Dans cette analyse, nous nous sommes d'abord focalisés sur ce qui est le plus important pour les voyageurs. Dans ce premier cas, l'attente qui arrive en tête correspond à celle que le plus grand nombre de voyageurs place parmi les 5 critères les plus importants.

Principales attentes concernant les TGV

Hierarchie des attentes	Utilisateurs du train	Non-utilisateurs du train
1 ^{ère}	Prix des trajets	Des prix moins élevés
2 ^{ème}	Rapidité des trajets	Des prix attractifs même à la dernière minute
3 ^{ème}	Fréquence des trains	Davantage de destinations desservies
4 ^{ème}	Fiabilité et ponctualité	Meilleures fiabilité et ponctualité
5 ^{ème}	Confort à bord	Des correspondances qui soient respectées
6 ^{ème}	Trajets sans correspondance	Possibilité de modifier son billet ou de se faire rembourser
7 ^{ème}	Facilité d'achat des billets	Plus de stationnement en gare et moins cher
8 ^{ème}	Facilité d'accès à la gare	Moins de grèves
9 ^{ème}	Sûreté à bord des trains et en gare	Des transports en commun pour rejoindre la gare
10 ^{ème}	Propreté à bord des trains	Un titre unique pour plusieurs modes successifs
11 ^{ème}	Possibilité de modifier son billet ou de se faire rembourser	Des gares plus proches de chez moi ou de mon travail
12 ^{ème}	Des informations en cas de retard avec propositions de solutions alternatives	Un processus d'achat des billets plus simple

(1) Le secteur des transports est le seul ne pas avoir vu ses émissions de GES baisser entre 1990 et 2022, de telle sorte qu'il représentait 22% des émissions totales en 1990 et en représente 32% aujourd'hui. Source : CITEPA.

(2) L'enquête a été réalisée entre le 3 et le 16 avril 2024 auprès d'un échantillon de 2.003 personnes représentatif de la population française de plus de 18 ans qui ont répondu de manière auto-administrée par internet à un questionnaire portant sur le TGV, l'Intercités et le TER.

Ensuite, on a recherché ce qui serait le plus incitatif pour faire venir les non-utilisateurs vers le rail. Dans ce second cas, l'attente qui

arrive en tête correspond à celle qui recueille le plus de réponses positives (3). Dans tous les cas, on s'est limité aux 12 premières at-

tentes sur un total d'une vingtaine. Il s'agissait de rester lisible, c'est-à-dire de pas trop charger les tableaux, tout en présentant une liste assez longue pour voir apparaître des nuances, tant entre publics qu'entre types de train.

Une dernière précision ; relèvent de la catégorie des non-utilisateurs du train les personnes qui n'ont pas utilisé le train (ni le TGV, ni l'Intercités, ni le TER) durant les douze derniers mois (4).

Principales attentes concernant les Intercités

Hierarchie des attentes	Utilisateurs du train	Non-utilisateurs du train
1 ^{ère}	Prix des trajets	Des prix moins élevés
2 ^{ème}	Rapidité des trajets	Des prix attractifs même à la dernière minute
3 ^{ème}	Fréquence des trains	Des correspondances qui soient respectées
4 ^{ème}	Confort à bord	Meilleures fiabilité et ponctualité
5 ^{ème}	Fiabilité et ponctualité	Moins de grèves
6 ^{ème}	Trajets sans correspondance	Davantage de destinations desservies
7 ^{ème}	Facilité d'achat des billets	Possibilité de modifier son billet ou de se faire rembourser
8 ^{ème}	Sûreté à bord des trains et en gare	Plus de stationnement en gare et moins cher
9 ^{ème}	Facilité d'accès à la gare	Un titre unique pour plusieurs modes successifs
10 ^{ème}	Propreté à bord des trains	Des gares plus proches de chez moi ou de mon travail
11 ^{ème}	Disponibilité de places assises	Des transports en commun pour rejoindre la gare
12 ^{ème}	Mode respectueux de l'environnement	Une durée de trajet plus courte

Principales attentes concernant les TER

Hierarchie des attentes	Utilisateurs du train	Non-utilisateurs du train
1 ^{ère}	Prix des trajets	Des prix moins élevés
2 ^{ème}	Rapidité des trajets	Meilleures fiabilité et ponctualité
3 ^{ème}	Fréquence des trains	Des correspondances respectées
4 ^{ème}	Fiabilité et ponctualité	Moins de grèves
5 ^{ème}	Confort à bord des trains	Davantage de destinations desservies
6 ^{ème}	Trajets sans correspondance	Plus de stationnement en gare et moins cher
7 ^{ème}	Facilité d'achat des billets	Trouver facilement des places assises
8 ^{ème}	Facilité d'accès à la gare	Des fréquences plus élevées
9 ^{ème}	Sûreté à bord des trains et en gare	Un titre unique pour plusieurs modes successifs
10 ^{ème}	Propreté à bord des trains	Des durées de trajet plus courtes
11 ^{ème}	Disponibilité de places assises	Des gares plus proches du domicile ou du travail
12 ^{ème}	Mode respectueux de l'environnement	Des transports en commun pour rejoindre la gare

(3) Somme des réponses « oui, certainement » et « oui, probablement ».

(4) Cette convention est celle retenue dans l'enquête de Transport Focus « Britain's railway : what matters to passengers, 2022 ». Ainsi les comparaisons seront possibles.

Prix, offre et fiabilité

Pour les TGV

Ce qui arrive au même niveau dans la hiérarchie des attentes, aussi bien des utilisateurs que des non-utilisateurs, c'est le prix (1^{ère} position dans le tableau) ainsi que la fiabilité et la ponctualité (4^{ème} position).

Mais c'est aussi l'offre, même si elle s'exprime de manière différente. Pour les utilisateurs qui bénéficient donc déjà d'une offre ferroviaire, cela s'appelle « rapidité des trajets » (2^{ème} position) et « fréquence des trains » (3^{ème} position). Pour ceux qui ne bénéficient pas toujours d'une offre, le préalable c'est, bien sûr, « davantage de destinations desservies » (3^{ème} position).

Ce que les utilisateurs placent plus haut dans la hiérarchie des attentes que les non-utilisateurs, c'est la « facilité d'achat des billets » (7^{ème} position contre 12^{ème} position). Probablement parce qu'ils sont confrontés plus fréquemment à ce problème alors qu'une partie des non-utilisateurs, elle, a déjà renoncé.

Ce que les non-utilisateurs placent plus haut dans la hiérarchie des attentes, c'est la possibilité de modifier son billet ou de se le faire rembourser (6^{ème} position contre 11^{ème} position).

Pour les Intercités

Qu'est-ce qui est comparable dans la hiérarchie des attentes ? Le prix, qui arrive en première position aussi bien chez les utilisateurs que chez les non-utilisateurs

La fiabilité et la ponctualité arrivent aussi en bonne position dans les deux publics. Sous plusieurs rubriques pour les non-utilisateurs :

« respect des correspondances », « meilleure fiabilité et ponctualité » et « moins de grèves ». Sous la seule rubrique « fiabilité et ponctualité » pour les utilisateurs.

Les habitués placent plus haut dans leur liste la rapidité des trajets (2^{ème} position) alors que les non-utilisateurs ne placent la durée des trajets qu'en douzième position. L'écart est ici vraiment significatif.

Inversement les non-utilisateurs insistent sur la nécessité d'avoir plus de destinations desservies (6^{ème} position) alors que cette attente n'apparaît pas dans la liste des utilisateurs peut-être bénéficiaires d'une offre qui couvre déjà les destinations qui les intéressent, comme on l'a vu dans le cas du TGV.

Pour les TER

Quels éléments sont comparables dans la hiérarchie des attentes ? Là encore, c'est le prix. Suit ce qui tourne autour de la fiabilité et de la ponctualité : pour les non-utilisateurs, « meilleures fiabilité et ponctualité » arrive en 2^{ème} position, « des correspondances respectées » en 3^{ème} position et « moins de grèves » en 4^{ème} position. Pour les utilisateurs, « fiabilité et ponctualité » arrive en 4^{ème} position.

Ce que les habitués placent plus haut dans la liste, c'est la rapidité des trajets (2^{ème} position) et la fréquence des trains (3^{ème} position) alors que les attentes correspondantes des non-utilisateurs « davantage de destinations desservies », « des fréquences plus élevées » et des « durées de trajets plus courtes » arrivent respectivement en 4^{ème}, 8^{ème} et 10^{ème} position.

Inversement, les non-utilisateurs placent l'attente « trouver facilement des places assises » en 7^{ème} position alors que la disponibilité des places n'arrive qu'en 11^{ème} position pour les utilisateurs. Peut-être les premiers ont-ils vécu une mauvaise expérience un jour de pointe ?

4 attentes essentielles

La présentation des résultats qui vient d'être faite permet de mettre en évidence les ressemblances et les différences dans la hiérarchie des attentes selon qu'il s'agit

d'utilisateurs du train ou de non-utilisateurs et ceci pour chaque type de train (TGV, Intercités, TER). Dans la conclusion, au contraire, nous nous proposons, quitte à paraître réducteur (5), de faire ressortir les principales attentes qui, en quelque sorte, transcendent tous ces clivages.

Par ordre d'importance, on peut en retenir 4 :

● **Des prix plus abordables.** Cette attente arrive en tête aussi bien des utilisateurs que des non-utilisateurs, et ce, quel que soit le type de train.

● **Une offre plus étoffée (6),** c'est-à-dire plus de destinations desservies et des fréquences plus élevées.

● **Un service plus fiable,** c'est-à-dire moins de grèves, moins de suppressions de trains, moins de trains en retard, des correspondances assurées.

● **Plus de simplicité autour du billet (7),** c'est-à-dire avoir un processus d'achat des billets plus simple, pouvoir modifier son billet plus facilement, pouvoir se faire rembourser facilement, pouvoir bénéficier de tarifs attractifs même au dernier moment, avoir un titre unique pour plusieurs modes successifs.

Revenons sur le prix puisqu'il arrive en tête de toutes les attentes. Que les prix des trains soient élevés, c'est bien la perception qu'en

ont les Français, particulièrement en cette période de contraction du pouvoir d'achat. Cette perception est renforcée par ce que ressentent les voyageurs et certainement encore plus les voyageurs occasionnels, à savoir que les prix d'appels peuvent paraître bon marché mais on sait que très peu de places sont à ce prix et qu'elles partent très vite ou alors il faut être souple sur le jour et heure de départ. En revanche, si l'on recherche un jour et un horaire particulier les prix peuvent flamber.

Cette perception rejoint largement la réalité économique. En effet, le TGV est plus cher que l'avion à bas coûts, que l'autocar SLO, et que les offres des plateformes de co-voiturage. Par rapport à la voiture, qui reste le principal concurrent surtout sur les courtes et moyennes distances, le TGV est plus cher dès lors que la comparaison entre les modes ignore les coûts fixes de la voiture (8) et prend en compte deux voyageurs ou plus. Mais c'est beaucoup moins vrai si on considère les utilisateurs du TER qui mettent cette attente en première place alors que beaucoup d'entre eux sont abonnés et bénéficient de tarifs très subventionnés !

Pour plus de détails, l'étude complète est à retrouver sur le site de la Fnaut :

<https://www.fnaut.fr/uploads/2024/06/a-diffuser-IFOP-pour-Fnaut-support-Conference-de-presse-V2-hors-IDF-Lcompressed.pdf>

**Jean-Marie Beauvais
et Michel Quidort**



Gare de Toulon © Jean-Marie Beauvais

(5) Ces ainsi que les attentes en matière d'accès à la gare, de sûreté, de propreté et d'information ne sont pas évoquées, ce qui ne veut pas dire qu'elles n'importent pas.

(6) Comme réponse à cette attente, la Fnaut rappelle la nécessité d'un véritable choc d'offre.

(7) Voir la Convention collective de l'usager qui pointe la complexité croissante du parcours du voyageur ce qui dissuade une partie de la population d'utiliser le train.

(8) Le coût variable (qui comprend le carburant, le lubrifiant, l'électricité, le stationnement payant et les péages) ne représente que 13 centimes par kilomètre sur un coût total de possession et d'utilisation de 33 centimes par kilomètre. Source : Combien vous coûte votre voiture ? Bruno Cordier. Fnaut Infos 307, juillet-août 2024.

Les sites de la SNCF : trop nombreux et trop complexes

Gare d'Annecy © ARDSL

La Fnaut déplore la quantité de sites internet de la SNCF à la disposition des usagers. On peut dénombrer en effet 14 sites pour le groupe SNCF, 12 sites pour les TER des Régions (sauf la Corse) et 7 applications mobiles... Un imbroglio que la Fnaut tente d'éclaircir en expliquant le rôle de chacun dans un tableau récapitulatif ci-dessous.

Un parcours client simplifié, c'est ce qu'exige la « convention collective de la Fnaut ».

La convention collective de l'utilisateur présentée lors du colloque « Osons le train » du 23 mai 2023 (1) est née du constat de la complexification du parcours client. La Fnaut

constatait dans son étude que les opérateurs attendaient de l'utilisateur qu'il soit un expert alors que ce même utilisateur a besoin de simplification et de cohérence. Parmi les

23 exigences énoncées par la Fnaut, la cinquième « disposer d'une information claire et concise » est percutée par le grand nombre de sites internet que propose la SNCF.

La Fnaut demande une fusion d'un maximum de ces sites et applications (sauf celui de la Médiatrice SNCF) afin que le parcours client ne soit pas un véritable labyrinthe qui pousse les usagers à utiliser leur voiture plutôt que le train.

Entité	Site internet	Application mobile	Intérêt
Groupe SNCF	www.groupe-sncf.com		Site institutionnel qui présente le groupe et propose des offres d'emplois
SNCF Réseau	www.sncf-reseau.com	InfoTravauxIDF	Exposer la mission de SNCF Réseau et les caractéristiques du réseau français national
SNCF voyageurs	www.sncf-voyageurs.com		Accéder aux horaires de trains sans acheter de billet ni passer par SNCF Connect et suivre en temps réel de son train
Gares et Connexions	www.garesetconnexions.sncf	MaGareSNCF	Trouver les services disponibles dans toutes les gares (notamment les guichets) (2)
SNCF Connect	www.sncf-connect.com	SNCF Connect	Acheter des billets et suivre son train le jour du départ, une fois le billet acheté
TGV Inoui	www.tgvinoui.sncf/prehome		Accéder aux services à bord des trains, à la gamme tarifaire et aux programmes de fidélité. Intègre désormais le programme fidélité des grands voyageurs (3)
TGV Inoui PRO		TGV INOUI PRO (4)	Permet le suivi du trajet, les informations en temps réel et le suivi des échanges et remboursements des billets pros exclusivement. Attention, ne permet pas d'acheter de billets mais permet l'échange des billets sans frais et sans supplément de prix pour les billets au tarif carte Liberté ou de billets au tarif Pro entreprise
Toutoui SNCF	www.tout-oui.sncf.com		Discuter avec un robot conversationnel (Chatbot) qui permet une assistance instantanée mais qui ne redirige pas vers un téléconseiller. Pour cela, il faut appeler le 3635
TER SNCF	Les 12 sites TER de chaque région (sauf la Corse)		S'informer du réseau TER : horaires des trains, trafic en temps réel, achats de billets, offres et services en gare
Transilien SNCF	www.transilien.com		Accéder aux plans des lignes et gares, fiches horaires, calendrier des travaux mais attention, ne permet pas d'acheter de billets
OUIGO	www.ouigo.com	OUIGO	Acheter uniquement des billets OUIGO. Attention, par conséquent, les cartes de réduction SNCF ne s'appliquent pas
MA PLACE LIBRE	https://www.maplaceabord.com/		Permet de savoir les places restant disponibles à bord des TER à réservation obligatoire (certains TER en Normandie et Grand Est notamment) mais n'est accessible qu'aux abonnés de ces régions
Médiatrice SNCF	https://mediation.sncf-voyageurs.com/saisir-le-mediateur/		En cas de litige, sous certaines conditions, vous pouvez saisir la Médiatrice de SNCF Voyageurs.
TGV Lyria	https://www.tgv-lyria.com/fr/fr		Permet d'accéder aux horaires, d'acheter des billets et d'obtenir des informations sur la circulation des TGV Lyria
TGV Max jeunes	https://www.maxjeune-tgvinoui.sncf/sncf-connect/		Permet de souscrire à un abonnement TGV MAX et grâce à MAX PLANNER, anticiper sur les 30 prochains jours en parcourant les places disponibles dans les trains MAX
Junior et Cie	https://juniorcie.sncf-connect.com/	JUNIOR & Cie	Permet d'acheter un billet incluant le service d'accompagnement Junior & Cie proposé par TGV INOUI afin qu'il profite d'un voyage en groupe animé et en toute sécurité
Location AVIS	Lien vers une location Avis (5)		Permet de bénéficier de tarifs préférentiels sur une location de voiture Avis ou Budget grâce à votre billet de train. Attention, il vous sera demandé comme justificatif en agence. L'offre est valable jusqu'à 24h après l'arrivée de votre train.
Le Kiosque		Le Kiosque Salons TGV INOUI	Application dédiées aux Grands voyageurs et qui permet d'accéder à de la presse en ligne, gratuitement. Attention, exclusivement réservée aux Grands Voyageurs

(1) <https://www.fnaut.fr/convention-collective-de-lusager-p-perennes-trans-missions/>

(2) <https://www.fnaut.fr/bilan-mitige-sur-le-nombre-de-guichets-de-vente-de-billets-tgv-inoui-et-intercites/>

(3) <https://www.tgvinoui.sncf/actualites/actualitegrandvoyageur>

(4) Présentée comme étant une déclinaison du site www.tgvinoui.sncf/prehome (mais ne s'applique qu'aux billets pros)

(5) https://www.malocationavis.sncf-connect.com/?cid=sea-mla-detenteurscarte&wiz_medium=SEA&wiz_source=google&wiz_campaign=fr_fr_fm_conv_tr_multiproduit_nb_MLA&wiz_content=Encart%C3%A9s&wiz_term=p77701588164&&prex=SEA&gad_source=1&gclid=CjwKCAjwqf20BhBwEiwAt7dtXpcoi4Va7UNLDOARmnGEijYgHmcqFDgM6r5nWhcL-mFCv3DIDzXEBoCyE0QAvD_BwE&gclid=aw.ds#



Paris © Frantz Rein

Aller travailler en voiture et déduire ses « frais réels » : fait-on vraiment des économies ?

Impôt sur le revenu et « frais réels » Quelques éléments sur le calcul de l'impôt sur le revenu

Le calcul de l'impôt sur le revenu tient compte de la composition du foyer et du revenu net imposable.

Dans une première étape, on calcule le nombre de parts du foyer fiscal, sur la base de 1 part par adulte, 0,5 part par enfant jusqu'au 2e, 1 part par enfant supplémentaire à partir du 3e... Par exemple, un couple avec 2 enfants mineurs compte pour $1 + 1 + 0,5 + 0,5 = 3$ parts.

Dans une deuxième étape, on divise le revenu net imposable par le nombre de parts. Si le couple a un revenu net imposable de 42 000 €, le résultat est de $42\,000 / 3 = 14\,000$ €.

Dans une troisième étape, différents taux d'imposition (0 %, 11 %, 30 %, 41 % et 45 %) s'appliquent à chaque tranche du revenu.

En langage courant, on dit qu'un foyer est « dans la tranche à x % » si la partie supérieure de son revenu est dans cette tranche. De manière plus rigoureuse, on parle de « *taux marginal d'imposition* ».

Pour continuer sur l'exemple précédent, avec un revenu de 14 000 € par part, le couple avec 2 enfants est pour partie dans la tranche à 0 % et pour partie dans celle à 11 %.

Voici les tranches en vigueur en 2023 pour les revenus de l'année 2022, année sur laquelle ont porté nos calculs :

Tranche de revenu par part	Taux d'imposition
Jusqu'à 10 777 €	0 %
10 778 à 27 478 €	11 %
27 479 à 78 570 €	30 %
78 571 à 168 994 €	41 %
Plus de 168 994 €	45 %

Fig. 1

Source : www.economie.gouv.fr/particuliers/tranches-imposition-impot-revenu

Qu'est-ce que la déduction pour frais réels ?

Les salaires sont soumis à l'impôt sur le revenu après déduction des frais professionnels. Pour cette déduction, ils ont le choix entre la déduction forfaitaire de 10 % et la déduction de ces frais pour leur montant réel.

Les principaux frais déductibles sont les frais de transport domicile - lieu de travail, les frais de double résidence liés au lieu de travail, les frais de repas, les frais de déplacements professionnels, les frais de formation, les locaux et équipements professionnels. Nous nous intéressons ici aux frais de transport domicile - lieu de travail, qui représentent 87 % du montant total des frais réels donnant lieu à déduction.

Frais réels de transport domicile - lieu de travail en voiture

Pour les revenus de l'année 2022, le barème applicable aux automobiles est le suivant :

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au delà de 20 000 km
3CV et moins	$d \times 0,529$	$(d \times 0,316) + 1\,065$	$d \times 0,370$
4 CV	$d \times 0,606$	$(d \times 0,340) + 1\,330$	$d \times 0,407$
5 CV	$d \times 0,636$	$(d \times 0,357) + 1\,395$	$d \times 0,427$
6 CV	$d \times 0,665$	$(d \times 0,374) + 1\,457$	$d \times 0,447$
7 CV et plus	$d \times 0,697$	$(d \times 0,394) + 1\,515$	$d \times 0,470$

Fig. 2

Exemples :

- Pour 4 000 km parcourus pour les trajets domicile - travail avec un véhicule de 6 CV, un salarié peut faire état d'un montant de « frais réels » de $4\,000 \times 0,665 = 2\,660$ €.
- Pour 6 000 km avec un véhicule de 6 CV, les « frais réels » sont de $6\,000 \times 0,374 + 1\,457 = 3\,701$ €.

D'autres barèmes kilométriques, que nous ne traiterons pas ici, s'appliquent aux deux-roues motorisés.

Pour en savoir plus : www.impots.gouv.fr/portail/particulier/frais-de-transport

Le barème fiscal surévalue largement le coût de la voiture. Ainsi pour une voiture moyenne, c'est-à-dire de 6 CV, le tableau (Fig 2 page précédente) montre qu'il varie entre 0,447 € par km (distance supérieure à 20 000 km) et 0,665 € par km (distance inférieure ou égale à 5 000 km). Cela représente 48 à 121 % de plus que le coût réel moyen d'une voiture, qui est de 0,301 € par km, hors éventuels intérêts d'emprunt, péages et stationnement (<http://www.adetec-deplacements.com/cout-reel-voiture-ADETEC%20%286%29.pdf>).

Présentation des calculs sur un exemple

Une personne ayant un certain montant de frais réels n'économise pas cette somme sur son impôt sur le revenu. En effet, il ne s'agit pas d'une réduction d'impôt, mais d'une déduction sur le revenu net imposable.

Nous allons l'illustrer à travers un exemple, celui d'un salarié habitant à 25 km de son lieu de travail (soit 50 km aller-retour), s'y rendant 210 jours par an avec sa voiture de 6 CV et ayant un salaire net imposable annuel de 20 000 € (soit 1 667 € par mois) et un taux marginal d'imposition de 11 %.

Economie générée par les frais réels

Notre salarié effectue annuellement $50 \times 210 = 10\,500$ km.

Ses frais réels sont de $10\,500 \times 0,374 + 1\,457 = 5\,384$ €. Son économie d'impôt est donc de $11\% \times 5\,384 \text{ €} = 592$ €.

S'il adoptait la déduction forfaitaire, celle-ci serait de 10 % de 20 000 €, soit 2 000 €. Avec un taux marginal de 11 %, son économie d'impôt serait alors de $11\% \times 2\,000 \text{ €} = 220$ €.

Par rapport à la déduction forfaitaire, les frais réels lui permettent donc d'économiser $592 - 220 = 372$ € sur l'impôt sur le revenu.

Dépenses réelles et dépenses nettes pour aller travailler

Si ce salarié n'a ni intérêt d'emprunt, ni péage ni frais de stationnement, aller travailler en voiture lui coûte en réalité $10\,500 \times 0,301 = 3\,160$ € par an.

L'économie d'impôt (372 €) représente seulement 12 % de cette somme. Autrement dit, il garde 88 % de ses frais de transport à sa charge.

Ses dépenses nettes sont de $3\,160 - 372 = 2\,788$ € par an, soit 232 € par mois. Cela représente une part significative de son salaire (12 %).

Résultats pour 126 exemples représentatifs

Nous présentons sur <http://www.adetec-deplacements.com/frais-reels-ADETEC%20%281%29.pdf> les résultats pour :

- 6 niveaux de salaire (15 000, 20 000, 25 000, 30 000, 35 000 et 40 000 € par an),
 - 7 distances entre le domicile et le lieu de travail (10, 15, 20, 25, 30, 35 et 40 km),
 - les 3 premiers taux marginaux d'imposition (0, 11 % et 30 %), dans lesquels se trouve la quasi-totalité des foyers fiscaux (98,7 %).
- soit au total $6 \times 7 \times 3 = 126$ exemples représentatifs.

Dans ces 126 exemples :

- Le salarié dépense entre 1 264 et 5 057 € par an (105 à 421 € par mois) pour ses trajets domicile-travail.
- Les frais réels lui permettent d'économiser entre 0 (56 cas) et 1 872 € (0 à 156 € par mois).

Il reste à sa charge :

- 1 264 à 5 057 € s'il est dans la tranche à 0 % (105 à 421 € par mois).
- 1 122 à 4 645 € s'il est dans la tranche à 11 % (93 à 387 € par mois).
- 876 à 3 935 € s'il est dans la tranche à 30 % (73 à 328 € par mois).

Ce reste à charge :

- dépasse 15 % du salaire dans 36 cas.
- dépasse 20 % du salaire dans 11 cas.
- représente 34 % du salaire dans le cas le moins favorable.

Conclusion

Bien que le barème fiscal surestime le coût de la voiture, aller travailler en voiture génère des économies d'impôt relativement limitées et dans tous les cas très nettement inférieures au coût réel de la voiture.

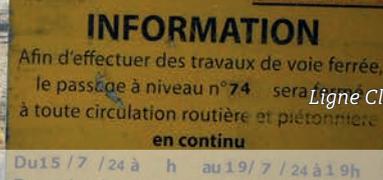
Même avec cette déduction fiscale, la part du salaire consacrée aux trajets dépasse 15 voire 20 % dans de nombreux cas. La situation est particulièrement difficile pour les salariés ayant un salaire bas à moyen et habitant loin de leur lieu de travail.

Dans tous les cas, plus on fait de kilomètres, plus l'économie d'impôt est élevée, mais le coût de la voiture augmente encore plus vite, si bien que son coût net croît.

Pour réduire ses dépenses, il est préférable d'habiter à une distance raisonnable de son lieu de travail et d'avoir une petite voiture. Certes, l'impôt diminue un peu moins mais le budget automobile diminue beaucoup plus, si bien que le bilan est largement positif.

Il est encore plus économique, si on le peut, d'aller travailler à pied, à vélo, en transports en commun ou en covoiturage. Il faut noter en outre que les abonnements de transport en commun sont obligatoirement pris en charge à 50 % minimum par l'employeur et que le vélo et le covoiturage peuvent bénéficier d'une aide facultative de l'employeur, non imposable et non soumise à cotisations sociales jusqu'à 700 € par an.

Ligne Clermont-Ferrand-St Etienne. S'opposer au goudronnage des passages à niveau...



... un moyen essentiel pour garantir la perspective de réouverture.

Lundi 15 juillet 2024 à l'aube, au passage à niveau n°74 de la ligne Clermont-Ferrand - St-Etienne, sur la commune de Leigneux, se produit un événement extraordinaire : RIEN.

Pourtant, des panneaux annonçant une déviation en raison de travaux sur le passage à niveau à partir de ce 15 juillet étaient toujours en place. Les engins qui devaient être lancés par SNCF Réseau à l'assaut du passage à niveau ne sont pas venus. Que s'est-il passé ?

Un argumentaire fallacieux de SNCF Réseau

Ici, comme pour toute ligne sur laquelle le trafic est suspendu, les éléments de langage de SNCF Réseau sont toujours les mêmes : le passage à niveau est dangereux pour la circulation routière, plus particulièrement pour les cyclistes, et des travaux « d'urgence » s'imposent, à savoir des travaux « d'entretien » du passage à niveau (PN), travaux qui consistent à scier les rails, enlever traverses et ballast et à les remplacer par un enrobé.

Un bel enrobé tout neuf. Curieusement, SNCF Réseau dépense l'argent du ferroviaire pour assurer le confort des automobilistes, leur évitant notamment l'effet dos d'âne et leur permettant donc de rouler plus vite, au détriment de la sécurité.

Mais comme pour les affaires du goudronnage des passages à niveau d'Oyonnax ou du Bd de Doulon à Nantes, et de bien d'autres auparavant, les comptes-rendus de visites opérées auparavant par les agents de SNCF Réseau ne font état d'aucun risque pour la circulation routière, et ne mentionnent pas la question du passage des cyclistes. Et pour cause, les cyclistes ne s'opposent pas au maintien des PN, puisqu'ils bénéficient de leur effet ralentisseur sur la circulation automobile.

Une mobilisation citoyenne efficace

En l'espèce, le rassemblement organisé sur place pour s'opposer au démarrage du chantier par l'association citoyenne LETRAIN634269

(près d'une cinquantaine de personnes), a permis de faire d'intéressantes constatations visuelles. La circulation relativement intense, n'est manifestement pas gênée, ni substantiellement ralentie (d'ailleurs, aucune signalisation n'invite à une prudence particulière en raison de la dangerosité de ce PN. Outre les voitures particulières, on a pu voir passer des poids-lourds, des tracteurs, un car de tourisme, ainsi qu'un peloton d'une trentaine de cyclistes, sans incident ni ralentissement. D'ailleurs, la célèbre course cycliste « Le Critérium du Dauphiné » avait emprunté ce même PN quelques semaines plus tôt, sans que l'état de celui-ci ne retienne l'attention des organisateurs ni ne cause le moindre incident, alors qu'on sait que le niveau d'exigence sécuritaire des organisateurs est particulièrement élevé.

LETRAIN634269 avait invité la presse qui avait répondu présente (Le Progrès, France Bleu, France 3...) pour rappeler la nécessaire remise en service de cette ligne reliant 2 agglomérations de 300 000 habitants (Clermont-Ferrand et St Etienne), qui sont les seules à ce jour en France, avec autant d'habitants, à ne pas être reliées directement entre elles. SNCF Réseau, qui n'a même pas osé venir sur place défendre son point de vue lors de la conférence de presse, prétend que le goudronnage des passages à niveau ne remet pas en question la possibilité de réouverture de la ligne, puisqu'il faudra de toute façon renouveler l'infrastructure hors d'âge. D'un point de vue technique, c'est vrai. D'un point de vue politique et psychologique, c'est tout le contraire.

Goudronner les passages à niveau, c'est afficher symboliquement la disparition définitive de la ligne ferroviaire. Dans l'imaginaire des usagers privés de train, « c'est mort », et pour les élus, il en va de même, ils baissent les bras et ne pensent plus qu'à la future voie verte qui sera servie sur un plateau par SNCF Réseau dont ce n'est pas à l'évidence le rôle. C'est pourquoi, dans toutes les mobilisations pour les réouvertures de lignes, il est primordial de s'opposer aux goudronnages des passages à niveau comme ici à Leigneux dans la Loire.

L'action de la Fnaut au niveau juridique

La Fnaut agit depuis des années sur le sujet par la voie contentieuse. D'abord, certes sans succès, puis en 2014 le goudronnage de passages à niveau par le département de l'Isère sur la ligne Rives - St-Rambert à l'occasion de travaux de voirie routière a donné lieu à une condamnation. Mais c'est le goudronnage des passages à niveau d'Oyonnax, juste après la fin du trafic, qui a donné l'occasion à la Cour administrative d'appel de Lyon (CAA Lyon 21-9-23 n°021LY04213) de condamner les goudronnages de PN effectués par SNCF Réseau. La Cour a jugé, comme le soutenait la Fnaut, que le goudronnage d'un PN d'une ligne non déclassée est constitutif d'une contravention de grande voirie, en raison de l'atteinte au domaine public. Et il importe peu que SNCF Réseau en soit le propriétaire (ou aujourd'hui l'affectataire) et présente ces travaux comme de simples travaux d'entretien (qu'ils ne sont pas).

Se prévalant de ce succès de la Fnaut, l'association LETRAIN634269 a ainsi réussi à faire admettre à SNCF Réseau que « le chantier du PN74 (...) implique un risque juridique ». SNCF Réseau a même admis l'illégalité de son opération de goudronnage, tout en indiquant qu'elle aurait néanmoins lieu en 2025, contredisant ainsi l'urgence affichée.

L'argument financier de SNCF Réseau, selon lequel il faut économiser les deniers publics, et qu'un goudronnage coûte moins cher que le remplacement du platelage des PN ne tient pas, puisque ces platelages sont encore

en bon état pour accueillir la circulation. En fait, c'est précisément le contraire, SNCF Réseau dépense inutilement de l'argent pour goudronner des PN qui ne le nécessitent pas, dans le seul but de faire admettre aux populations et aux élus que cette ligne est définitivement enterrée.

Il faut espérer que grâce à la jurisprudence Fnaut et à la mobilisation exemplaire de l'association LETRAIN634269 sur la section suspendue depuis le 24 mai 2016 entre Thiers et Boën-sur-Lignon (ligne Clermont-Ferrand - St-Etienne),

les associations de défense des usagers comme de l'environnement s'opposent plus fréquemment à ces opérations de « sabotage organisé », afin que SNCF Réseau respecte les lois protectrices du domaine public, lui imposant son entretien et non sa destruction. Car de nombreuses réouvertures de lignes sont aujourd'hui nécessaires, et bien moins coûteuses, tant sur le plan économique qu'écologique, que des aménagements routiers équivalents.

Xavier Braud.

Pass Rail 2024 : quel bilan ?



Gare de Paris Montparnasse © Frantz Rein

Dans un précédent numéro de Fnaut Infos nous avons alerté sur le peu d'ambition de notre Pass Rail à la française et sur sa complexité d'utilisation. Quel bilan peut-on en tirer ?

La SNCF et l'État envisageaient d'écouler 700 000 Pass Rail. Las ! Le 9 août nous en étions à 205 000. Sachant que l'offre concerne les 16-27 ans, soit à peu près plus de 10 millions de jeunes sans compter d'éventuels touristes étrangers, seulement 2 % d'entre eux y a donc souscrit ! On est loin des plus de 10 millions d'abonnements « Deutschland-Tickets » à 49 € vendus en Allemagne, qui ont entraîné une hausse de 25 % du trafic sur les trains régionaux, et que certains médias français n'ont pas hésité à qualifier de « succès mitigé »...

Les réactions des utilisateurs ont été multiples, certains affichant avec enthousiasme le nombre de trajets effectués chaque mois (le record semble être 116 trajets en juillet pour l'un d'eux par exemple). Beaucoup plus nombreux sont ceux qui se sont plaints de la complexité des réservations obligatoires à 0 €, parfois introuvables. De là à imaginer

que sur certains trains usuellement déjà très chargés la SNCF n'en proposerait aucun, le pas est vite franchi, d'autant plus que le système informatique est d'une totale opacité. « *Quand t'anticipe pas assez ça bloque, mais comme tu ne peux pas réserver plus de 6 trains en avance, ni réserver 2 trains depuis la même gare, bah si t'anticipe trop ça bloque aussi... Faut juste avoir de la chance pour t'en servir finalement...* » « *Je voulais prendre un Intercite de nuit c'était pareil. J'ai dû prendre un TER pour rejoindre une autre ville avec une autre ligne Intercité de nuit...* » « *Les billets à 0 € à J-1 sont devenus presque inexistantes. La flexibilité mise en avant par SNCF Voyageurs n'est pas au rendez-vous...* » « *Le vendredi soir, il arrive que trois trains de suite soient au prix normal et non à zéro euro* ». Unaniment la notion de « trajets illimités » est très exagérée.

En revanche, ce Pass Rail est très apprécié d'un public de jeunes urbains ayant déjà l'habitude de voyager en train et ayant pré-

vu des déplacements cet été : stages, déplacements familiaux, etc.

Difficile de dire si le train a gagné de nouveaux clients. Il faut dire que, sans doute paralysées par le manque à gagner et le risque de surcharge des trains, ni la SNCF ni les Régions n'ont vraiment fait la promotion de ce Pass Rail, qui s'est donc vendu sur la lancée des annonces ministérielles début juin.

Que l'État ait réussi à mettre en place aux forceps un dispositif dont de nombreux acteurs ne voulaient pas était une prouesse institutionnelle, dommage qu'il ait eu si peu de succès... Espérons qu'après cette « expérimentation », la version 2025 sera plus facile à utiliser, ouverte à un plus large public, et inclura l'Île-de-France, voire quelques réseaux urbains !

Gilles Laurent

Les SERM entrent dans la phase active



Après le vote de la loi relative aux SERM (Services express régionaux métropolitains) qui prévoit l'attribution d'un statut, le ministère des transports a fixé les règles de la marche à suivre par les porteurs de projet, pour présenter leur dossier de candidature (conférence de presse du 23 avril 2024).

Une trentaine de demandes ont été déposées et 24 d'entre elles ont fait l'objet d'une « labellisation ». D'autres pourraient suivre...

En fait il s'agit pour les "labellisés" d'une autorisation à construire un dossier plus complet en vue de l'attribution du statut de SERM par arrêté ministériel. La lettre qui les informe de cette première reconnaissance contient également les points de vigilance dont ils doivent tenir compte pour finaliser leur demande définitive. A noter que malgré les demandes de la Fnaut, les critères retenus pour l'obtention d'une décision positive sont toujours inconnus.

Parallèlement la mission conjointe Inspection Générale des Finances/ Inspection Générale

de l'Environnement et du Développement Durable relative au financement des SERM annoncée depuis quelque temps déjà, a été lancée à la mi-juin.

La Fnaut sera auditionnée le 16 septembre : son objectif principal consiste à évaluer les ressources disponibles des AOM (Autorités organisatrices de la mobilité) et à réfléchir aux recettes fiscales locales mobilisables. L'exemple de la Société du Grand Paris est certainement dans toutes les têtes, mais les assiettes fiscales régionales espérées sont bien inférieures à celles de l'Ile de France.

L'échéancier des travaux de cette mission n'est pas connu, mais il est certain que la conférence de financement prévue par la loi SERM ne pourra être tenue qu'après la remise de son rapport.

Enfin un guide méthodologique (non public) a été adressé aux directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour que ces dernières aident les porteurs de projet à bâtir leur dossier définitif de demande.

Alain Roux



Audition de l'ART à l'Assemblée Nationale

Récemment nommé, le Président de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) a été auditionné le 29 mai 2024 par la Commission de l'Aménagement et du Développement Durable de l'Assemblée Nationale. Sur la base d'un rapport de cette même ART, il a exposé son analyse de la situation du réseau ferroviaire français.

Malgré les efforts de régénération considérables réalisés depuis 1995, le réseau risque une "paupérisation" liée en particulier à l'inflation qui vient diminuer le volume des travaux entrepris avec une dotation identique en euros.

En particulier, sans effort financier supplémentaire, le développement de la CCR (Commande Centralisée du Réseau) et celui de l'ERTMS (Système européen de gestion du trafic ferroviaire) ne pourront être suffisants pour éviter une diminution des capacités du réseau et conduiront à une augmentation des coûts d'exploitation pour les opérateurs.

Alain Roux

Menaces sur la ligne des Hirondelles (Haut-Jura)

Morez © MD

La Fnaut alerte sur l'avenir de la ligne des Hirondelles. Cette ligne qui serpente à travers le Jura, de Dole, ville-berceau de Pasteur, à Saint-Claude, capitale de la pipe et du diamant, en passant par Arc-et-Senans, Mouchard et Morez est la « vitrine ferroviaire du département pour un tourisme vert ».

Une infrastructure vieillissante

Cette ligne historique longue de 72 km comporte de nombreux ouvrages d'art et a un urgent besoin de rénovation. Des travaux sont certes programmés. Le contrat Plan État-Région prévoit une enveloppe prévisionnelle de 5,5 millions d'euros en cas de dégâts qui remettraient en cause l'exploitation de la ligne et des crédits sont votés pour financer des études sur son avenir.

Un financement insuffisant

La somme prévue ne suffit pas si on veut pérenniser la liaison. Il faudrait entre 60 et

70 millions d'euros pour financer la rénovation. Les composants de la voie vieillissent et si des investissements ne sont pas effectués à court terme, il faudra recourir à des limitations de vitesse. Ce qui se traduit par une baisse de la fréquentation et une baisse du nombre de trains. « Et quand il n'y a plus de trains, on dit qu'il n'y a pas d'usagers et on ferme la ligne ». Aujourd'hui, entre Saint-Claude et Morbier, il n'est déjà pas possible de rouler à plus de 60 km/heure...

Et pourtant la fréquentation touristique a augmenté de 66 % en un an entre St-Claude et Dole. En 2023, presque 3 500 touristes

l'ont empruntée pour profiter des excursions guidées entre Dole et Saint-Claude. Et selon le maire de Saint Claude, ardent défenseur de la ligne, elle est « indispensable au désenclavement du Haut-Jura et constitue l'unique moyen de déplacement pour de nombreuses personnes, notamment les étudiants. »

**Kevin Taboada De La Fuente
Fnaut Arc Jurassien-APVEJ
et Fnaut AuRA**

Serqueux-Gisors : suppression des trains de voyageurs en plein été, sans préavis !



Gare de Serqueux, Navette Serqueux-Gisors et TER 848492 Rouen-Amiens-Lille le 28 mai 2021

La desserte ferroviaire voyageurs Serqueux - Gisors, 4 A/R du lundi au vendredi, avait été inaugurée le 29 mars 2021 (1), après l'achèvement des travaux de modernisation de la ligne, contribuant à une desserte mixte trains et autocars. Constatant une trop faible fréquentation, la Région Normandie a profité de la période estivale pour la supprimer à partir du lundi 22 juillet 2024 : les élus des communes concernées n'ont été informés que le jeudi 20

juillet lors d'une réunion organisée à Gournay. Cette desserte trop faible, avec des correspondances mal organisées à Serqueux vers Rouen et Amiens, ne prenait en compte, à minima, que les déplacements pendulaires vers Paris avec les trains Transiliens en correspondance en gare de Gisors. Les déplacements privés-loisirs étaient totalement ignorés avec l'absence de trains en journée et pendant les week-ends. Pire, la frontière tarifaire et billettique avec l'Île-de-France ne permet pas d'acheter un billet Paris - Gournay-en-Bray ou Serqueux sur les systèmes de vente, ce qui invisibilise la relation entre Paris et le Pays de Bray. Les usagers devaient se ruer pendant le court temps de correspondance sur les distributeurs en gare de Gisors pour acheter le billet vers Paris !

(1) Lors de la remise en place de la desserte Serqueux-Gisors, la navette vers Gisors partait à 18h59, juste une minute après l'arrivée du TER 848492 Rouen-Lille (Serqueux 18h58/18h59). La relation Rouen-Gisors était impossible. Comment capter des clients avec une telle incurie ?

La nouvelle desserte en totalité routière allonge les temps de parcours vers Paris, Rouen, Amiens, et ne permet que très difficilement les déplacements entre les localités du Pays-de-Bray et Dieppe.

Triste et scandaleux exemple où une desserte mal construite, trop faible, mal commercialisée et sans aucune promotion condamne le train pourtant essentiel pour desservir un territoire en difficulté.

La Fnaut Normandie demande le rétablissement d'une desserte plus étoffée et commercialisée de manière simple et lisible.

**Daniel Grébouval
Fnaut Normandie**



23^{ème} Congrès de la Fnaut

Mulhouse les 15, 16 et 17 novembre 2024



ET SI LE TRAIN ÉTAIT RÉELLEMENT TRANSFRONTALIER ?

Le 23^{ème} Congrès de la Fnaut se déroulera les 15, 16 et 17 novembre 2024 à la Maison de la Région située au 4 avenue du Général Leclerc, 68100 Mulhouse.

Un accueil est prévu pour l'ensemble des participants dans le hall de départ de la gare de Mulhouse les jeudi et vendredi. Pour les visites, les titres de transport seront fournis mais la Fnaut n'organise pas d'hébergement. Retrouvez toutes les informations relatives au programme en flashant le QR Code ci-dessous ou en vous rendant sur le site de la Fnaut : www.fnaut.fr/congres-de-mulhouse/.



PROGRAMME ET INSCRIPTION

[HTTPS://MY.WEEZEVENT.COM/FNAUT2024](https://my.weezevent.com/fnaut2024)

POUR TOUTE INFORMATION, RDV SUR LE SITE DE LA FNAUT



Les débats du 16/11

animés par la journaliste indépendante Sandrine Garnier, se répartiront en deux tables rondes :

• Quelles seront les mobilités transeuropéennes de demain ?

- Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART
- Dimitri Berli, responsable adjoint du trafic voyageurs international des CFF
- François Delétraz, président de la Fnaut
- Patricia Pérennes, consultante Trans'Missions

• Comment se mettront en place les futures relations transfrontalières dans la région trinationale de Basel-Freiburg-Mulhouse ?

- Stephan Haas, Eurobasilea
- Thibaud Philipps, vice-président de la région Grand Est
- Yves Goepfert, vice-président M2A
- Emmanuel Barth, Trireno
- André Lott, président de la Fnaut Grand Est

Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication :
Christiane Dupart

Crédits photo : F. Rein, JM Beauvais, ARDSL, Association LETRAIN634269, M. Debrincat,

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 309
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
Internet : <https://www.fnaut.fr>