

## Édito

### Comment faire mieux avec l'existant

« Et si l'ensemble des taxes, TVA, redevances, péages autoroutiers et autres contributions du transport étaient attribuées à sa modernisation et à sa décarbonation ? On l'ignore trop souvent : ce secteur contribue largement au budget de l'État, sans compter les bénéfices de « SNCF voyageurs » qui lui rapportent 1 milliard 700 millions par an, payés par... les passagers.

On ne le sait pas assez non plus : la France est le pays européen où le passager du train contribue le plus à l'entretien du réseau ferré. Si l'État jouait son rôle pour le ferroviaire comme il le fait pour la route, le prix des billets de TGV pourrait baisser de 30 %, et les régions proposer un service de TER de bien meilleure qualité, et un choc d'offre. Mais pour que le train profite d'un report modal, il doit être d'un usage simple, avec, entre autres, une harmonisation des correspondances et des réductions liées aux cartes commerciales nationales.

Malheureusement le pire est à venir avec le TER : les régions sont trop souvent étanches les unes par rapport aux autres. Le nouveau ministre des transports a décidé de s'atteler au problème, en créant un club des régions afin que leurs responsables se rencontrent et unifient leur politique d'achat de matériel ainsi que le système de distribution et mettent fin par exemple au chaos de leurs 42 cartes de réduction, aux noms de marques locales des plus improbables (Zou, Lio, Fluo...).

Le chantier de la décarbonation du transport (gros émetteur de gaz à effet de serre) passe donc en très grande partie par le ferroviaire. La marge de progression du train sur la voiture est énorme. A condition qu'on lui donne les moyens de réussir ce pari... »

**François Delétraz**



## Les relations transfrontalières de proximité

Leman Express © Marc Debrincat

L'intégration européenne a permis aux citoyens de circuler facilement à travers l'Europe en train ou en avion mais il s'avère que les « petites lignes » ferroviaires transfrontalières ont été les grandes oubliées de cette évolution. Dans les espaces transfrontaliers le franchissement des frontières se fait en effet le plus souvent au profit de la voiture.

Ce que déplore la Fnaut qui plaide pour la complémentarité entre les lignes structurantes (LGV et Intercités) et les lignes régionales. Heureusement des initiatives transfrontalières, telle que le « Leman Express », montrent l'exemple et illustrent la nécessité d'une volonté politique pour améliorer les dessertes de proximité et le report modal.

## Sommaire

- **Dossier** - Les relations transfrontalières de proximité ..... 2 à 5
- **Dossier** - Le Comité Economique et Social de la Grande Région : Quésaco ? ..... 6
- **Actualités** - Quel « héritage » des J.O. pour les transports en Ile-de-France : un compte...de fée ? ..... 7
- **Actualités** - Le scandale des TER « complets » ou à réservation obligatoire ..... 8 et 9
- L'actualité ralentie des SERM ..... 9
- **Regards sur l'Europe** - Une initiative législative européenne pour un système de réservation et de billetterie ferroviaire unique ... 10
- Adoption du Règlement sur le Réseau transeuropéen de transport .. 10
- La Banque européenne d'investissement finance Kevin Speed ..... 10
- Espagne : 37 % d'augmentation de la fréquentation du réseau TGV .. 10
- Les 100 ans du S-Bahn Berlin ..... 10
- **Le coin du cycliste** - Les trains transfrontaliers trop souvent inaccessibles aux cyclistes ! ..... 11
- **Nouvelles des régions** - Ils ont manifesté en pyjama ! ..... 12



# Les relations transfrontalières de proximité

Gare de Lausanne

**Il fut un temps où il était possible d'aller et venir en train d'un pays à l'autre dans les espaces transfrontaliers. Paradoxalement l'Europe qui a ouvert les frontières a vu disparaître nombre de ces relations de proximité\*. La situation est cependant contrastée en fonction de facteurs géographiques, historiques, économiques et politiques.**

L'histoire du train et des Etats est à prendre en compte depuis la Révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle pour comprendre la situation actuelle. Elle est un fil conducteur de la réflexion, comme la géographie, l'économie et la politique. En suivant les frontières nationales, du nord au sud, nous rencontrons des régions à la topographie beaucoup plus favorable à l'activité humaine de Dunkerque à Mulhouse qu'entre Genève et Nice, sans mentionner la fermeture pyrénéenne de Perpignan à Bayonne. Les situations seront donc très diverses en fonction des territoires. Les discontinuités représentées par une frontière ont eu tendance à s'effacer avec le temps et sous la pression des grands courants d'échange. L'Union européenne et l'espace Schengen symbolisent ce processus d'intégration économique, sociétale et politique.

## Les relations ferroviaires transfrontalières suspendues

Par le passé, les relations transfrontalières étaient plus nombreuses. Les principales causes de suspension sont économiques, militaires ou liées à un manque d'anticipation et surtout de volonté politique. Le tableau 1 recense des relations transfrontalières de proximité suspendues, en fonction de la remontée du curseur dans le temps, d'autres auraient pu être ajoutées. Plusieurs de ces relations ont été condamnées pour des raisons économiques comme Evian - Saint-Gingolph en 1938 ou Bellegarde - Divonne - Nyon en deux phases (1962 et 1980), Givet-Dinant en 1988.

C'est souvent à l'issue d'un « pourrissement » de la situation que la décision tombe avec un sursis de quelques années pour le fret. La fermeture de la circulation entre Canfranc et Pau en 1970 suite à un accident provoquant une détérioration importante de l'infrastructure, est également d'ordre économique. D'autres relations furent fermées lors des deux grands

conflits mondiaux, telles Colmar - Freiburg et Haguenau - Rastatt abandonnées à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. Enfin, n'oublions pas les destructions (Modane) ou les endommagements importants (Tende) des infrastructures ferroviaires qui pénalisent actuellement les liaisons entre la France et l'Italie.

**Tableau 1 : Quelques relations locales transfrontalières suspendues**

Relations transfrontalières	Particularités
Quiévrain - Valenciennes-Mons (B)	Fermée 1984
Givet - Dinant (B)	Fermée 1988
Aulnoye - Mons (B)	Fermée 2022 circulation IC Bruxelles-Paris 2024
Thionville - Perl (D)	Circulation les samedis et dimanches (sinon en car)
Colmar - Freiburg (D)	Fermée depuis fin 2 <sup>e</sup> Guerre mondiale
Mulhouse - Müllheim (D)	Rouverte 2012, (assurée actuellement en car)
Bellegarde - Divonne-Nyon (CH)	Fermée 1962 (Nyon-Divonne) 1980 fermeture totale
Evian - Saint-Gingolph (CH)	Fermée 1938, projet CFF réouverture Genève-Valais
Nice - Cuneo (I)	Rouverte en 1979, (suspendue pour travaux)
Oloron-Sainte-Marie - Canfranc (E)	Fermée depuis 1970, projet réouverture

Sources : Atlas historique des Chemins de fer français

Sur les 34 points-frontière que compte le référentiel officiel du Réseau Ferré National, 32 touchent des relations transfrontalières locales, seules deux sont des LGV (Lille-Bruxelles et Perpignan-Figueras), n'entrant pas dans notre propos. Plusieurs de ces points-frontière ne voient plus passer de train. Quelques-uns sont ouverts seulement au trafic fret (Bouzonville). Dans cette ville,

signalons qu'une fois par an, pour la foire du Vendredi Saint, des circulations ferroviaires spéciales proviennent de Sarrebrücken (Photo 1). Dans ce cas, l'infrastructure est entretenue et utilisée pour le fret, pourquoi ne pas la rétablir ? Dans les Hauts de France, avec la création en 2024 d'un train géré par Ouigo, reliant Bruxelles à Paris via Mons et circulant par Aulnoye, les

\*Dans cet article sont uniquement prises en compte les relations / jour en train régional dans les territoires transfrontaliers. En revanche ne sont volontairement pas retenues les liaisons ferroviaires entre les grandes agglomérations européennes (TGV, ICE, Eurostar...) de même que les liaisons routières par car quelquefois présentes.

relations régionales transfrontalières pourraient reprendre.

Dans des bassins de vie qui disposent encore d'une infrastructure ferroviaire ne serait-il pas plus pertinent, au vu des enjeux climatiques et des conditions de déplacement actuelles, de recourir au fer, au lieu de se lancer encore dans des projets routiers ou autoroutiers (Machilly - Thonon) ?



Photo 1. Train spécial du Vendredi Saint 2024 Sarrebrück-Bouzonville

### Les relations ferroviaires transfrontalières actuelles

Au-delà de la liste des relations substantantes (Tab.2) il est pertinent de s'intéresser à leur évolution. Aujourd'hui, nous comptons 25 points-frontière ouverts à la circulation ferroviaire, 2 sont fermés pour travaux sur l'infrastructure. Ils se répartissent de la façon suivante : les Hauts de France (3), le Grand Est (8), Bourgogne-Franche Comté (5), Auvergne-Rhône Alpes (3), Provence Alpes Côte d'Azur (2), Occitanie (2) et Nouvelle Aquitaine (1). L'importance de ces points-frontière varie considérablement. Si nous observons les différentes relations ferroviaires locales, la plus importante est celle de Genève-Annemasse (119) loin devant Metz-Luxembourg (47), Sarreguemines-Sarrebrücken (33), Nice-Vintimille (33) ou Mulhouse-Bâle (31). A l'opposé, d'autres n'enregistrent que peu de circulations : Pontarlier-Neuchâtel (3), suivie de Frasn-Vallorbe (3), Latour de Carol-Puigcerda (5)...

Parmi ces relations transfrontalières, deux groupes se distinguent. D'une part les vraies relations transfrontalières qui ne s'arrêtent pas à la frontière dans des bassins de vie comme Metz-Luxembourg (55 km), Longwy-Luxembourg (28 km), Annemasse-Genève-Coppet (29 km), Genève-Annecy (79 km), Lille-Courtrai (26 km) et Lille-Tournai (23 km). D'autre part, les circulations qui se terminent à la gare frontière

sans poursuivre leur parcours (Strasbourg, Vintimille, Hendaye).

Or la démultiplication des effets d'un réseau transfrontalier est due à sa continuité en lien avec d'autres offres de mobilités greffées sur

le ferroviaire. Dans le cas de l'Eurométropole rhénane, ne serait-il pas envisageable de créer des liaisons Baden-Baden - Sélestat ou Offenbourg - Strasbourg - Saverne par exemple ?

Tableau 2 : Les relations transfrontalières en 2024

Relations transfrontalières	Nb AR	Particularités
Lille-Tournai (B)	17	
Lille-Courtrai (B)	17	
Maubeuge-Charleroi (B)	9	
Longwy - Luxembourg (L)	14	
Metz-Luxembourg (L)	47	
Forbach - Saarbrücken (D)	19	
Sarreguemines - Saarbrücken (D)	33	
Lauterbourg - Wörth (D)	18	
Wissembourg - Neustadt (D)	15	
Strasbourg - Saarbrücken (D)	5	
Strasbourg - Offenbourg (D)	26	
Mulhouse - Bâle (CH)	31	
Belfort-Delle-Porrentruy (CH)	11	2024 : toutes liaisons en correspondance
Morteau-Le Locle (CH)	5	1984/85 : 3 AR
Pontarlier-Neuchâtel (CH)	3	
Frasne-Vallorbe (CH)	3	
Bellegarde-Genève (CH)	29	1984/1985 : 13 AR
Annemasse-Genève (CH)	119	1984/1985 : 16 AR (Eaux-Vives)
Evian-Genève (CH)	22	Via Annemasse, dont 14 directs, 1984/85 : 0
Annecy-Genève (CH)	22	Via Annemasse, dont 14 directs, 1984/85 : 0
Saint-Gervais-Genève (CH)	23	Via Annemasse, dont 6 directs, 1984/85 : 0
Chamonix-Martigny (CH)	11	Ligne métrique touristique, 1984/85 : 5 AR (Vallorcine correspondance)
Modane-Bardanechia (I)	0	Ligne en travaux
Breil-Cuneo (I)	0	Ligne en travaux, 1984/85 : 11 AR
Vintimille-Cuneo (I)	0	Ligne en travaux, 1984/85 : 8 AR
Nice-Vintimille (I)	33	1984/85 : 12 AR
Perpignan-Port Bou (E)	8	1984/85 : 4 AR + 2 intercity de desserte locale
Latour de Carol-Puigcerda (E)	5	
Hendaye-San Sebastian (E)	32	Euskotren voie métrique

Sources : horaires ferroviaires des CFF, Lemanis, SNCB, SNCF

### Des choix économiques et politiques

Les différences techniques et réglementaires des réseaux sont un frein à l'interopérabilité. Elles peuvent être plus ou moins facilement surmontées, mais il en reste une, plus délicate à dépasser, à savoir les différences d'écartement qui concernent les relations avec la péninsule ibérique. Face aux dif-

férences d'interopérabilité des réseaux, le développement économique d'un territoire favorisant des flux de frontaliers importants (Luxembourg, Bâle, Genève), peut permettre de corriger ces défauts. L'économie et la démographie, si elles sont dynamiques, jouent en faveur des relations transfrontalières.

Que ce soit pour desservir des pôles économiques et financiers (Genève et Luxembourg) ou encore touristiques (la Riviera entre Nice et San Remo, le Pays basque) par exemple, les relations ferroviaires transfrontalières sont indispensables.

Malheureusement dans certains territoires, le train est quasiment abandonné pour franchir la frontière (Delle, Pontarlier, Le Locle, Vallorbe) ou arrêté comme à Saint-Gingolph. Toutes ces petites villes sont pourtant proches de cantons suisses connaissant un développement économique très soutenu et

demandant la présence d'une main d'œuvre frontalière. Mais d'un côté de la frontière, on investit dans le ferroviaire, de l'autre, on l'oublie et on construit des voies routières...

L'image des politiques ferroviaires en France est en effet très contrastée. Les succès côtoient les échecs. Le TGV a rapproché les métropoles de la capitale et offre une alternative intéressante à l'avion, mais il a détricoté l'ancien réseau ferroviaire abandonnant des territoires entiers alors qu'une complémentarité serait possible entre les LGV et les autres lignes. La SNCF malgré une transformation impor-

tante n'a pas le soutien que les gouvernements successifs lui ont promis pour répondre aux enjeux écologiques et sociétaux. Les régions ne sont plus toutes dans une dynamique de sauver et encore moins de développer les lignes sur lesquelles ne circulent que quelques TER. La politique ferroviaire de la France (51 €/hab.) est globalement à la traîne par rapport aux autres pays et très loin par exemple du Royaume-Uni (215 €/hab.), de l'Autriche (336 /hab.) et surtout de la Suisse (477 €/hab.).

## Deux exemples de réseaux transfrontaliers

### Le réseau Lémanis autour de Genève

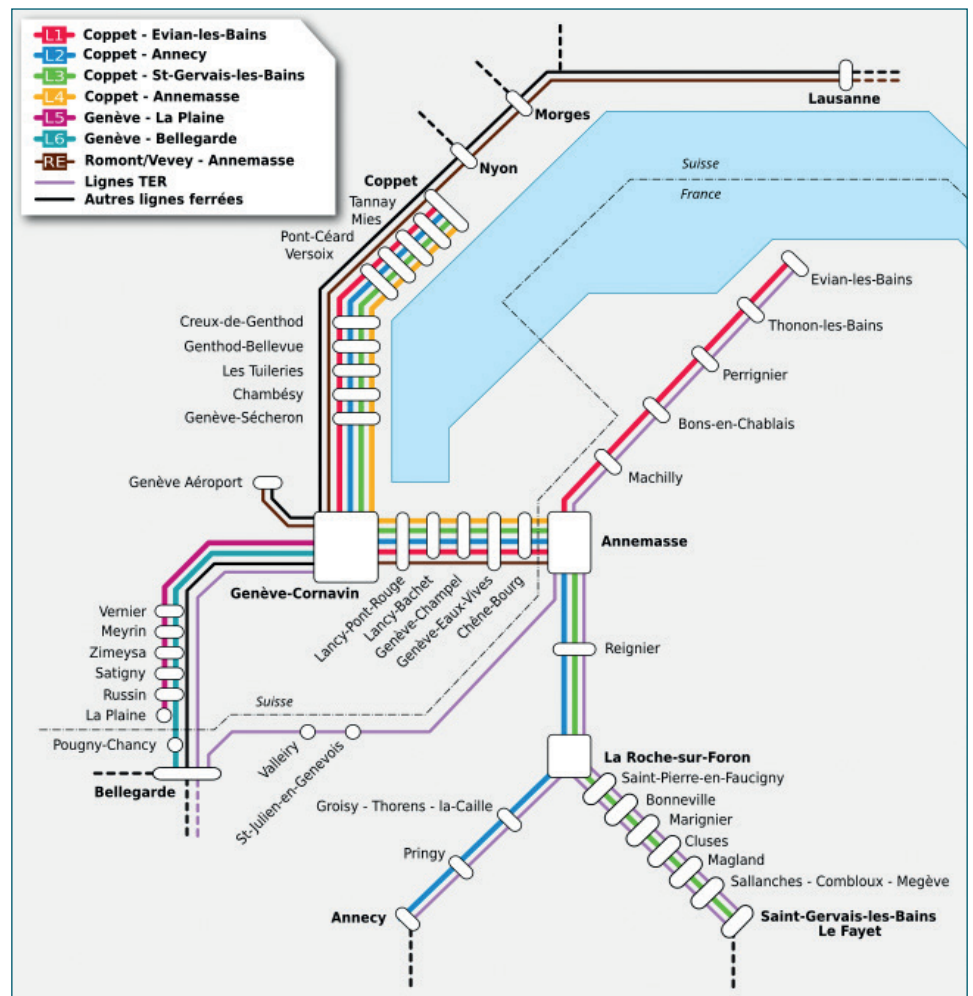
En 2019 est lancé le Léman Express (LEX), après la réalisation du CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) qui a permis de prolonger, de moderniser et de doubler la ligne à voie unique venant d'Annemasse (Fig. 1) et aboutissant à l'ancienne gare en cul-de-sac des Eaux-Vives à proximité du centre de Genève et desservie par quelques rares compositions de la SNCF (16) en 1984/85. Cette nouvelle ligne de 16 km construite en grande partie enterrée, selon les normes helvétiques (courant électrique, signalisation, sécurité) a été l'occasion de créer de nouvelles gares souterraines de type RER en Suisse et autour desquelles des programmes immobiliers sortent de terre. C'est non seulement une alternative à la voiture, un accélérateur des temps de déplacements, mais surtout l'occasion de réorganiser les mobilités dans un territoire qui englobe le nord-est de l'Ain, toute la Haute-Savoie et une grande partie du canton de Vaud.

La société Lémanis filiale à 60 % des Chemins de Fer Fédéraux et à 40 % de la SNCF travaille avec les autorités organisatrices des cantons de Genève et de Vaud et avec la région Auvergne-Rhône-Alpes. Après un démarrage délicat (grève à la SNCF et pandémie de coronavirus), les 50 000 passagers/jour qui étaient l'objectif visé ont été largement dépassés, avec à partir de février 2024, 80 000 usagers/jour. Le réseau se compose de 6 lignes (230 km) desservant 45 gares. La section Annemasse-Coppet (L4), longue de 29 km via Genève Cornavin constitue la colonne vertébrale du LEX sur laquelle circulent 5 lignes différentes, qui à partir

d'Annemasse se dirigent vers Annecy, Evian et Saint-Gervais-le-Fayet. Les trains circulent de 04h20 à 01h20 en semaine entre Annemasse et Coppet et depuis le 2 septembre 2024 tous les quarts d'heure. Une 7<sup>ème</sup> ligne, en dehors du LEX, relie Saint-Maurice à l'entrée du Valais à Annemasse en passant par le nord du lac Léman.

Ce projet exemplaire a été porté essentiellement par la Ville de Genève, le Canton éponyme, la Confédération et les CFF, pour offrir une alternative non seulement aux frontaliers mais aussi aux Genevois pour se déplacer dans la grande région genevoise. La mise en place de ce réseau par un pays n'appartenant pas à l'UE a des conséquences multiples en termes

Fig. 1 : Le réseau du Léman Express



Source : Lémanis

de gouvernance des transports par des acteurs aux cultures différentes, mais aussi sur des demandes nouvelles dans le Grand bassin genevois. Des études sont lancées pour rouvrir des lignes suspendues et en partie déferées. Les CFF souhaitent la réouverture de la ligne sud du Léman entre Evian et Saint-Gingolph pour avoir un itinéraire complémentaire par la Haute-Savoie en direction du Valais. Ce canton a déjà promis une contribution financière pour la réouverture. Il existe aussi des projets de construction de segments ferroviaires pour relier des zones résidentielles à des parcs d'activités en direction de Gex, ou pour raccourcir les distances entre Genève et Annecy. Enfin le Canton s'oppose au projet autoroutier entre Thonon-les-Bains et Machilly qui entre en concurrence avec la politique globale des transports de Genève.

### Le réseau basque Bayonne - San Sebastian - Donostia envisagé

Un rapport de 2022 « Etudes sur l'offre intégrée multimodale, l'organisation et la gouvernance de la liaison ferroviaire transfrontalière » vise à améliorer les services du « Topo » (navette ferroviaire entre Hendaye et San Sebastian) mais sans véritablement répondre à la priorité d'unir Bayonne à San Sebastian.

### Un effet frontière persistant

Le projet de SERM actuel se cantonne à la partie française et cela, malgré l'affirmation d'une colonne vertébrale de Bayonne à San Sebastian. Au nord de la Bidossoa, frontière entre Hendaye et Irun, les dessertes ferroviaires locales en 2024 (13 AR Bayonne-Hendaye sont moins nombreuses qu'au sud entre Irun et San Sebastian (88 AR). L'asymétrie entre le nord et le sud correspond à des différences démographiques avec 110 hab./km<sup>2</sup> au nord (partie basque des Pyrénées atlantiques) et 310 hab./km<sup>2</sup> au sud (Euskadi). **Ajoutons à cela le fort engagement du gouvernement autonome basque à travers l'Euskotren, société publique basque de transports publics.**

Euskotren avec la ligne du Topo propose le service suivant sur une ligne à voie unique et métrique mais dont plusieurs tronçons sont dédoublés :

- 32 AR Hendaye-San Sebastian/jour/toutes les 30 minutes (5h30-22h30),
- 70 AR Irun-San Sebastian/sens/jour/toutes les 15 minutes (5h30-22h30),

- Cadencement de 5h37 à 22h37 (Irun-San Sebastian) 5h33 à 22h37 depuis Hendaye.

Au sud fonctionne donc un véritable RER, au nord est envisagé un projet de SERM basco-landais (Fig. 2) porté conjointement et à 50 % par le Syndicat des Mobilités de la région Nouvelle-Aquitaine et le Syndicat des Mobilités du Pays Basque-Adour. Il repose sur les points suivants :

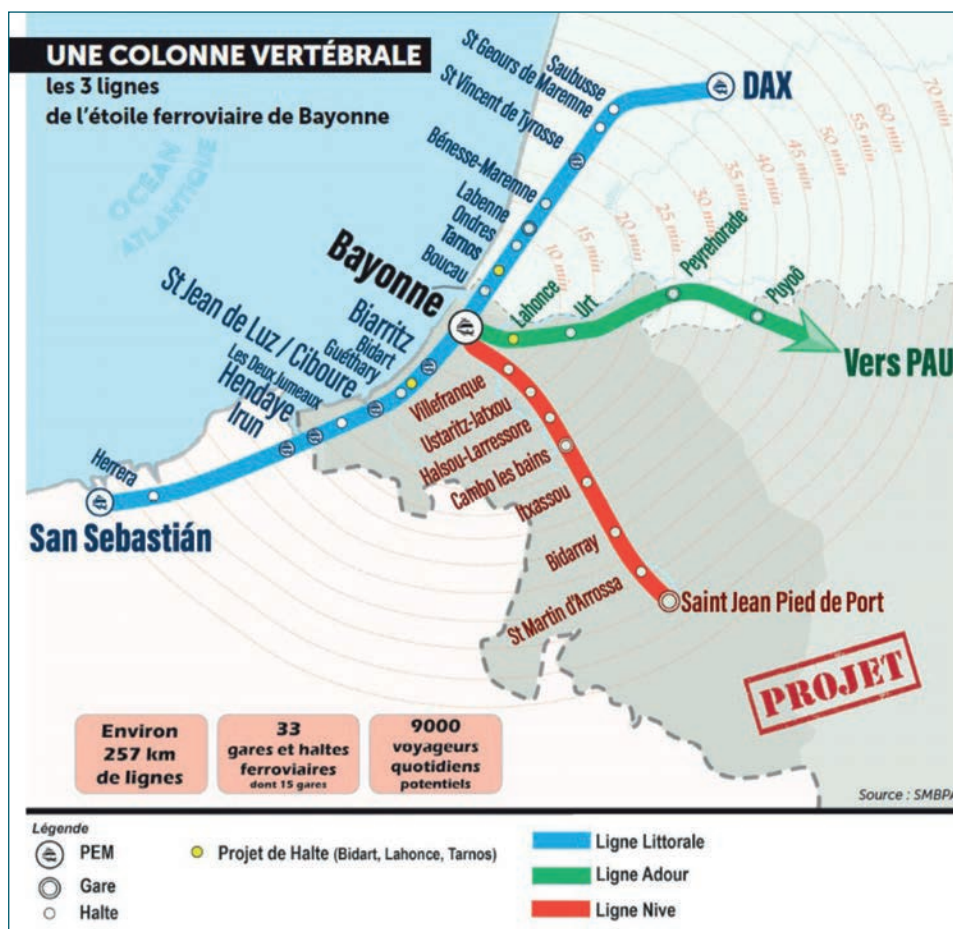
- Bayonne-San Sebastian, colonne vertébrale du projet transfrontalier en 2032,

- Mise en place de l'écartement UIC au sud de la Bidossoa ou matériel interopérable,

- Ouverture prochaine à la concurrence par la région Nouvelle-Aquitaine de la ligne TER Bordeaux-Hendaye qui laisse espérer une nouvelle dynamique ferroviaire favorable aux relations transfrontalières,

- Réduction du coût kilométrique de la SNCF pour les nouveaux services.

Fig. 2 : Le projet de SERM basco-Landais



Source : Région Nouvelle Aquitaine

## Une vision politique nécessaire

Le développement des LGV, des lignes aériennes et des autoroutes a certes rapproché les grandes métropoles européennes, mais au détriment des lignes ferroviaires classiques desservant les territoires frontaliers. La conséquence en a été le détricotage des lignes locales et un accroissement quasi obligatoire de l'utilisation de la voiture dans les bassins de vie transfrontaliers. L'imbrication des activités économiques et des populations dans ces territoires de vie s'est effectuée en oubliant le train...

Les éléments géographiques, démographiques, économiques jouent comme on l'a vu un rôle non négligeable pour la suspension et encore plus pour la réouverture d'une relation transfrontalière. Mais la volonté politique, de l'échelon local à celui transnational, est encore plus déterminante.

Jean-Pierre Wolff

# CESGR : qu'est-ce que c'est ?



© Marc Debrincat

**Le Comité Economique et Social de la Grande Région ( CESGR ) est la seule structure en Europe représentant les différents partenaires sociaux sur un espace transfrontalier. Il est composé du Grand Est (anciennement de la partie Lorraine), de deux Länder allemands (Sarre et Rhénanie-Palatinat), du Luxembourg et de la région belge de Wallonie.**

## Quatre groupes de travail constituent le comité : économie et développement durable, marché du travail, transports et santé.

Le CESGR reçoit sa lettre de mission du « Sommet de la Grande Région », organe politique transfrontalier et fait le rapport de ses activités auprès de celui-ci. En outre, il propose au Sommet les thèmes de travail qu'il souhaite examiner et peut notamment se saisir de tout débat d'actualité. Il en informe la présidence du Sommet et lui fait état de l'avancée des travaux.

Sa composition est tripartite : le premier collège est composé d'au moins un tiers des membres issus d'organisations représentant les travailleurs. Le deuxième collège est formé d'au moins un tiers des membres issus d'organisations représentant les employeurs. Enfin, le reste de chaque délégation constitue un collège composé selon la convenance de chaque région.

Le CESGR est chargé par la présidence du Sommet d'élaborer un rapport biennuel sur la situation sociale et économique de la Grande Région. Ce rapport a pour objectif de présenter des informations sur la situation socio-économique de la Grande Région

ainsi qu'une analyse comparative par rapport à d'autres régions européennes.

L'existence d'organes représentatifs tels que le CESER Grande Région témoigne d'une très grande intégration et interdépendance économique au sein de cet espace transfrontalier, tiré par une économie luxembourgeoise attractive en son cœur. Cette situation n'est pas sans provoquer quelques déséquilibres en termes de développement, de mobilité et d'urbanisme.

## Le groupe de travail « transports » du CESGR

Au sein de la Grande Région, la problématique des transports occupe une place majeure dans l'agenda politique transfrontalier. La qualité de service est en effet souvent insuffisante sur les liaisons transfrontalières.

**Un exemple :** la ligne du sillon lorrain entre Metz et Luxembourg est surchargée et de très mauvaises conditions de voyage sont à déplorer pour les frontaliers. Différents projets d'infrastructure sont prévus des deux côtés de la frontière pour améliorer la situation : la création d'une troisième voie ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg et le rallonge-

ment des quais pour accueillir de nouvelles rames TER plus capacitaires côté français.

**Les sujets de tarification transfrontalière** sont également débattus : les transports publics luxembourgeois sont désormais gratuits mais cette gratuité étant strictement limitée aux frontières nationales du pays, le CESGR a émis le vœu que cette gratuité aille jusqu'à la première gare de l'autre côté de la frontière

**Charles Monnais**  
Fnaut Grand Est, membre du CESGR depuis octobre 2023



Carte datant de la création de la Grande Région.

# Quel « héritage » des J.O. pour les transports en Ile-de-France : un « compte »...de fée ?

Métro parisien © Marc Debrincat

**Sans attendre la fin des J.O., médias et politiques ont investi le champ lexical, aussi bien du religieux (« célébration, communion, ferveur, œcuménisme ») que du conte (« parenthèse enchantée ») pour tenter de rendre compte du succès de ces deux manifestations.**

**A**cette exploration a succédé très vite une interrogation sur « l'héritage » des jeux, en particulier dans le domaine des transports en Ile-de-France. Aux inquiétudes plus ou moins documentées qui s'étaient exprimées de longue date a succédé un constat unanime : « tout s'est très bien passé » (hormis quelques incidents ponctuels). Comment cela a-t-il été possible et surtout, quelles conséquences concrètes peut-on tirer de cette expérience hors du commun ?

Sans attendre les retours d'expérience en cours d'élaboration par les opérateurs, quelques constats peuvent être d'ores et déjà partagés.

En premier lieu, il faut rappeler que le trafic dans les transports franciliens (4,3 millions de voyageurs) a été significativement inférieur aux 7 millions constatés habituellement hors vacances.

Si l'on considère ensuite tout le processus de transport, on peut noter quelques mesures :

## Préparatoires

*(qui d'ailleurs ont été évoquées spontanément par les opérateurs)*

- Anticipation de l'événement (reprogrammation de chantiers, entraînement à la gestion des incidents),
- Maintenance préventive renforcée sur les matériels roulants et les infrastructures
- Renfort inédit de personnel et de matériel afin de réduire le délai d'intervention des équipes de maintenance (trains et gares), notamment des équipes de « techniciens volants » limitant la nécessité de passer par les ateliers en cas d'incident,

## Opérationnelles :

- Présence accrue des forces de l'ordre et renfort des équipes cynophiles s'appuyant

sur le Centre de Coopération Opérationnelle de Sécurité (CCOS) coordonnant police, exploitants, IdFM, qui a permis d'améliorer la réactivité, en particulier dans la gestion des bagages abandonnés,

- Renfort des équipes et des prestations de propreté,

## Parmi les autres éléments facilitants, on peut citer :

- Déploiement de l'accueil et de la vente ambulante des titres de transports dans les gares. Il s'agit d'une demande ancienne de la Fnaut IDF au vu des longues files d'attente devant les distributeurs (éventuellement les guichets). Malheureusement, les files d'attente ont réapparu dès la fin des jeux.
- Signalétique concernant les lieux de compétition et les itinéraires conseillés pour les atteindre.
- Présence d'équipes pour fluidifier la circulation des voyageurs,
- Diffusion de messages adaptés et multilingues

Bien entendu, tout cela a un coût, de l'ordre de 200 M€, pour l'ensemble des mesures prises dont on ne sait pas à ce jour s'il sera couvert par la hausse des tarifs pratiqués pendant les JOP.

Il serait intéressant d'analyser cette somme afin d'évaluer le coût en année pleine de pérennisation des mesures évoquées ci-dessus. Pour reprendre une notion familière aux qualitatifs, il faudrait, à l'avenir, chiffrer le COQ (coût d'obtention de la qualité)... et ajuster en conséquence les budgets de l'autorité organisatrice et des opérateurs voire saisir l'occasion de la mise en concurrence, parée officiellement de tant de vertus, pour définir avec précision les prestations souhaitées, assurer le contrôle de leur exécution

et imposer aux opérateurs la mise en place d'une politique qualité tournée vers l'usager.

Il reste évidemment à traiter « la » grande question de l'accessibilité dans un esprit pragmatique. En effet, il reste beaucoup à faire en étant conscients que le métro historique ne pourra jamais être accessible aux personnes en fauteuil roulant en raison de lourdes contraintes techniques. La signature du pacte pour un métro accessible le 5 septembre dernier a été l'occasion de préciser que ce projet pourrait représenter un investissement de 20 milliards d'Euros. Cependant, la Fnaut IDF ne cesse, depuis plus de 10 ans, de réclamer davantage d'escalators en équipant, en priorité :

- Les escaliers de fort dénivelé
- Les stations desservant, par exemple, les hôpitaux et les gares.
- On pourrait ajouter, comme cela a été le cas pendant les JOP, le balisage d'itinéraires « malins », entre les gares par exemple, afin de limiter au maximum les dénivelés. Dans un rapport sur l'intermodalité entre les gares parisiennes, paru en 2016, la Fnaut IDF avait fait des constats éloquentes à cet égard : aller en métro de la gare d'Austerlitz à la gare Montparnasse nécessitait alors d'affronter un nombre de marches représentant la moitié de celui nécessaire pour atteindre le premier étage de la Tour Eiffel !

De vastes chantiers sont donc à pérenniser ou à ouvrir pour capitaliser sur l'expérience positive des JOP en veillant à rester au plus près des attentes des usagers. Comme le déclarait le journal Le Monde dans son éditorial du 10 août dernier : « tout doit être fait pour prolonger ce cercle vertueux et doter la France de transports de classe olympique ».

**Jean-Loïc Meudic  
Fnaut Ile-de-France**

# TER à réservation obligatoire, TER dits « complets » ou comment ne pas vous faire aimer le train...

Gare de Paris Saint-Lazare © Frantz Rein

## Une réservation obligatoire multiforme pour limiter l'accès aux TER...

**La Fnaut a toujours souhaité que sur des trains de long parcours autrefois dénommés Intercités et pour partie déclassés depuis en TER, une réservation de place assise soit possible mais non obligatoire, ce qui permet à ceux qui le souhaitent de se garantir une place assise sans empêcher les autres de monter.**

**Bien au contraire, les usagers constatent de plus en plus de restrictions.**

Certains de ces trains devenus TER donc, sont désormais soumis à une réservation obligatoire, d'abord en Normandie sur les radiales au départ de Paris, puis depuis le 6 juillet dernier sur Grand Est pour Paris Strasbourg et Paris Belfort, ce qui n'est pas pratique du tout pour les usagers qui ne connaissent pas par avance leur heure de voyage, et ce qui, de plus, est difficile à gérer en gare car la position des voitures n'est pas indiquée sur les quais. À cause de ces nouvelles contraintes, les passagers quotidiens sont de plus en plus tentés par des alternatives moins écologiques...

**De nombreuses personnes qui prenaient le TER, prennent désormais la voiture.** C'est de la pollution en plus et c'est la négation même de toute volonté de report modal. Un train régional doit d'abord être simple et pratique d'utilisation, et c'est tout le contraire qui se met en place avec une complexité digne des TGV...

La SNCF a également mis en place dans plusieurs régions un système kafkaïen unique en Europe de réservation obligatoire pour l'accès des vélos à bord des TER. De plus les Régions ont introduit cet été pour les titulaires du Pass Rail une réservation complexe et obligatoire qui ne dit pas son nom, sous la forme de « billets à 0 € » un peu trop souvent introuvables d'ailleurs !

### Le scandale des « TER complets »

Les autres TER, qui ne sont pas à réservation obligatoire, peuvent néanmoins afficher...

« complet » ! De plus en plus souvent en effet, lors d'une recherche horaire par Internet, des TER apparaissent... « complets » ! Il arrive même que tous les trains à venir de la journée soient « complets », ce qui empêche complètement l'achat d'un billet valable pour ce jour-là ! (sauf aux distributeurs automatiques, non encore concernés par ce contingentement). Lorsqu'un TER affiche systématiquement « complets » et qu'on en a besoin pour aller se soigner sur une ligne desservie par trois AR/jour, comment fait on pour se rendre à son rendez-vous ou pour rentrer chez soi le soir ?

Comment est-ce possible sur des trains sans réservation ? Tout simplement parce que la majorité des usagers achetant leurs billets sur Internet, la SNCF est informée sur l'heure du train choisi. Il suffit alors d'ajouter le tout pour détecter une surcharge éventuelle et stopper les ventes plutôt que d'augmenter la capacité du train !! Exemple concret du « Sur Internet si c'est facile et gratuit c'est vous le produit »... A noter que les abonnés et les cheminots passent à travers les mailles du filet puisqu'ils n'achètent pas de billet !

Ajoutons un scandale dans le scandale : de nombreux témoignages montrent que ces trains « complets » ne le sont pas du tout en réalité, avec parfois des taux d'occupation des places assises inférieurs à 50 %. Pourquoi un tel rationnement au détriment tout à la fois des usagers (qui ne peuvent plus voyager), des Régions (qui perdent des recettes), et de l'environnement (puisque

devant le risque de train complet les usagers qui le peuvent font le trajet en voiture) ?

### Un argumentaire spécieux

Questionnée sur le sujet, la Direction TER Hauts-de-France de la SNCF répond que « afin d'éviter des situations non acceptables par nos clients en termes de confort et plus généralement pour des raisons évidentes de sécurité des personnes, nous avons mis en place fin 2022 sur les trains présentant un risque de sur-fréquentation un process de surveillance qui consiste à réaliser un suivi, les jours précédant la circulation, de l'avancement des ventes digitales des trains (en % des places disponibles). Dans le cas où le taux est élevé et au vu de l'historique d'accélération des ventes, le train est alors affiché complet sur les canaux digitaux à partir du lendemain. Cette situation n'est en aucun cas un refus de vente mais l'application d'un principe de précaution structuré de manière empirique à partir des données de comptage. » Et d'ajouter [concernant un des trains « complets » qui ne l'était pas tant que cela] : « le taux d'occupation (de places assises) 48h avant sa circulation était de 60%. S'agissant d'un jour de retour de vacances scolaires, il a été décidé de stopper les ventes de ce train de peur que les ventes ne s'emballent comme nous l'avons déjà observé en pareil cas. »

**Autrement dit, la SNCF panique parce qu'un train s'annonce rempli à 60% deux jours avant sa circulation !**

Quant aux Régions, Autorités Organisatrices des TER, on se demande si elles sont au courant de ces pratiques de la SNCF, ou si elles les cautionnent, ou si elles en sont à l'origine... le fait est que cela perdure malgré les nombreuses critiques à ce sujet.



On attend avec curiosité la mise en place d'un tel système « pour des raisons évidentes de sécurité des personnes » sur les RER et Transiliens en Ile-de-France ou sur le métro à Paris !

### Une pratique, cache-misère d'une offre insuffisante

La SNCF considère qu'il s'agit d'une « exception qui s'inscrit dans une stratégie de services sur mesure qu'elle met à la disposition des Régions », ce qui montre d'ailleurs que c'est bien la SNCF qui promeut ces contraintes (1).

Elle tente d'habiller cela avec une communication sur le « confort » et la « sécurité » mais personne n'est dupe : c'est bien - à de rares exceptions - l'indigence de l'offre qui dicte cette solution surréaliste, qui n'existe nulle part ailleurs. D'autres « services sur

mesure » pourraient être une tarification différente entre heures de pointe ou heures creuses, ou encore une « régulation du nombre de places vendues » (1). L'ingéniosité de la SNCF est sans limite dès qu'il s'agit de compliquer l'usage du train et on mesure ici l'écart qui se creuse chaque jour entre le sous-développement des TER français et les trains régionaux allemands (par exemple), qui, eux, desservent les territoires tous les jours et toutes les heures jusqu'à minuit en accès libre pour 49 € par mois !

### Un choc d'offre et de simplification nécessaire

**Les usagers du TER veulent pouvoir acheter leur billet même au dernier moment !** Les outils numériques dont disposent les opérateurs ferroviaires doivent être utilisés pour apporter de l'information aux voyageurs des TER et non leur dicter un

choix de train. La SNCF ferait mieux de les informer sur le niveau d'occupation du train, comme le fait la Deutsche Bahn en Allemagne, afin de décaler si possible le voyage si le train s'annonce bondé... mais en aucun cas de les empêcher de prendre le train !

La Fnaut a dénoncé ces pratiques néfastes dans deux communiqués de presse qui ont trouvé un très large écho (*TER : une épidémie de trains complets / Réserve obligatoire dans les TER : une aberration !*) (2)

La Fnaut réclame pour les trains régionaux une offre renforcée et un accès simple et facile sans réservation obligatoire, afin de nous faire vraiment aimer le train.

**Gilles Laurent**

(1) *Le Parisien* du 11 Mai 2024

(2) <https://www.fnaut.fr/type/communiqués-de-presse/>



**Depuis l'annonce de la labellisation (qui n'est qu'une première étape) de 24 projets de SERM en juin/juillet 2024 par le ministre des transports, la situation a peu évolué. L'absence de nouveau gouvernement jusqu'à la fin septembre explique certainement en partie ce constat.**

Un guide méthodologique pour aider les porteurs de projet à élaborer leur dossier définitif a certes été envoyé aux DREAL, mais la date d'échéance pour leur dépôt tout comme celle de la future conférence de financement (prévue par la loi pour être tenue avant la fin juin 2024) sont toujours inconnues.

Néanmoins la Fnaut a continué ses réflexions et entretiens sur le sujet. Elle a rencontré la SGP (Société des Grands Projets) pour mieux comprendre (et si possible faire qu'elles tiennent compte des préoccupations de la Fnaut) les propositions qu'elle développe auprès des AOM qui ont sollicité son appui pour élaborer leur dossier définitif. Les souhaits de la Fnaut ont été rappelés : progressivité dans la réalisation des projets,

mise en place d'une gouvernance forte et réactive, inclusion du futur SERM dans un projet de territoire prenant en compte l'urbanisme et indispensable association aux instances de pilotage des usagers dès l'amont des réflexions.

La Fnaut a également été entendue par la mission conjointe IGF/IGEDD chargée par le Premier Ministre (démissionnaire) de réfléchir au financement de ces nouveaux services. La Fnaut a fait part de son inquiétude sur l'importance des besoins financiers et de son peu d'appétit pour une taxation assise sur les contribuables locaux (RER Parisien financé sans taxes et nécessaire péroration nationale en raison des inégalités de capacité financière entre AOM).

Concernant plus particulièrement la conférence de financement citée plus haut la Fnaut s'est interrogée sur la possibilité de fixer des clés de participation des différents (et nombreux) acteurs sans connaître le montant prévisionnel des coûts des SERM (investissement et financement) et sur le traitement isolé du financement de ces projets alors que bien d'autres besoins existent dans le domaine des transports. Il est vrai que dans ses premières interventions, le nouveau ministre envisage plutôt le financement des mobilités comme une question globale. A suivre...

La mission prévoit d'achever ses travaux fin novembre.

**Alain Roux**

## Une initiative législative européenne pour un système de réservation et de billetterie ferroviaire unique

Dans le document « Orientations politiques pour la prochaine Commission européenne 2024-2029 » du 18 juillet 2024, la Présidente Ursula von der Leyen a condamné la fragmentation de la distribution des billets de train, jugée principal problème du système ferroviaire de l'Union. En particulier, les liaisons transfrontalières souffrent de

cette fragmentation, obstacle à la libre circulation des personnes au sein de l'Europe. En conséquence de quoi la Présidente souligne : « Le transport ferroviaire transfrontalier reste trop compliqué pour de nombreux citoyens (...). Nous proposerons un Règlement prévoyant un système unique de réservation et de billetterie numérique afin que les Européens puissent acheter un billet unique

sur une plateforme unique et bénéficier, pour l'ensemble de leur voyage, des droits accordés aux passagers ». Ainsi, comme elle l'avait promis, la Commission européenne a mis sa menace à exécution et va se substituer aux compagnies ferroviaires européennes, incapables de s'entendre pour mettre sur pied un système unique et intégré de billetterie.

## Adoption du Règlement sur le Réseau transeuropéen de transport

Le 23 mai 2024, le Parlement et le Conseil européens ont adopté le Règlement sur le Réseau TEN-T, dont l'objectif est de constituer un système de transport européen résilient et durable, colonne vertébrale indispensable du marché intérieur.

Pour le transport ferroviaire, le texte prévoit de nombreuses mesures concrètes comme

l'achèvement, en 2040 d'un réseau ferré structurant apte à 160 km/h minimum et équipé du système unifié de gestion du trafic ERTMS, destiné à renforcer la sécurité des circulations et à augmenter la capacité des infrastructures.

Le Règlement prescrit la connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse européen

des aéroports accueillant plus de 12 millions de voyageurs/an, ou encore la mise à l'écartement standard des réseaux hors norme pour leurs LGV.

Les 432 grandes agglomérations de l'UE situées sur ce réseau devront se doter de plans de mobilité urbaine soutenable prévoyant des déplacements à zéro ou très faibles émissions.

## La Banque européenne d'investissement finance Kevin Speed

La BEI participera à hauteur de 400 millions € au financement par la jeune pousse française Kevin Speed de son système à grande vitesse. Ce prêt aidera à l'acquisition des 20 rames TGV de 7 voitures et à la construc-

tion de leurs trois centres de maintenance. Kevin Speed prévoit de s'attaquer aux désertes entre Paris et Lyon, Lille et Strasbourg selon une trame à de forte fréquence agrégeant des villes petites ou moyennes, selon

le modèle des services librement organisés. Les premiers essais des services à bas coût commenceront en 2026. La grille tarifaire débutterait par un billet proposé à 3 € pour un trajet de 100 km en heure creuse.

## Espagne : 37 % d'augmentation de la fréquentation du réseau TGV

Selon la Commission espagnole des marchés nationaux et la concurrence (CNMC), la RENFE et ses concurrents français (Ouigo) et italien (Iryo) ont transporté sur les lignes LGV 32,4 millions de voyageurs en 2023,

soit une augmentation de 37 % par rapport à l'année précédente. La Commission note que les records de fréquentation ont été enregistrés sur les LGV où les voyageurs ont le choix entre plusieurs compagnies, et que la part de

marché du rail a augmenté sur l'ensemble des corridors à grande vitesse pour atteindre 86 % sur Madrid-Alicante, 81 % sur Madrid-Barcelone, 87 % sur Madrid-Séville et 93 % sur Madrid-Valence.

## Les 100 ans du S-Bahn Berlin

La grande réforme territoriale entreprise par la République de Weimar dans les années 1920 avait abouti à un vaste regroupement communal dans toute l'Allemagne, dont la superficie de la capitale a été démultipliée.

Cette situation, conjuguée avec un ensemble de gares ferroviaires en cul-de-sac a conduit la municipalité à s'orienter vers un réseau ferroviaire urbain et régional traversant, acte fondateur du réseau de RER berlinois. La première liaison Est-Ouest en viaduc

(« StadtBahn »), rapidement achevée, a été suivie de la liaison Nord-sud dans les années 1930, ces deux axes étant dotés progressivement de nombreuses ramifications et d'une ligne de ceinture (« Ring »).

Affecté par de nombreuses vicissitudes liées à l'Histoire et aux divers contextes politiques, le S-Bahn Berlin, exploité par la DB, dessert aujourd'hui le Grand Berlin et les localités environnantes situées dans le Land de Brandebourg. Son autorité organisatrice

des transports publics, le Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), est constituée par un groupement des deux Länder.

Les 16 lignes du S-Bahn comptent 168 gares pour un réseau de 340 km et un trafic de 473 millions de voyageurs en 2023.

**Michel Quidort**

# Les trains transfrontaliers trop souvent inaccessibles aux cyclistes !

Train Coblença - Luxembourg © Gilles Laurent

**Que les frontières aient disparu à l'intérieur de l'Union Européenne paraît une évidence, mais c'est loin d'être le cas pour le transport ferroviaire en général et pire encore si le voyageur veut transporter son vélo, notamment pour passer les frontières françaises, comme le précise le guide « Voyager en Train avec son Vélo » de CycloTransEurope. (1)**

## Les trains internationaux longue distance ne connaissent pas les vélos...

- Vers la Grande-Bretagne, le transport des vélos n'est pas possible sur les Eurostar entre Paris et Londres. Seuls des Eurostar Bruxelles Londres prennent des vélos.
- Vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne du Nord, les Eurostar (anciennement Thalys) n'embarquent pas les vélos. Un programme de rénovation des rames était prévu avant 2020 mais n'a pas abouti. Les TGV Lille Bruxelles ne les prennent pas non plus. Petite éclaircie, le futur train Intercités Bruxelles - Mons - Paris par la ligne classique acceptera 2 vélos, voire plus à l'avenir.
- Vers l'Allemagne et le Luxembourg, les TGV et les ICE sont interdits aux vélos non démontés (La recherche horaire propose des TGV Paris Nancy puis des TER jusqu'à Luxembourg). Le train de nuit Paris-Strasbourg-Berlin/Vienne acceptera 3 vélos lors de sa remise en service 2024.
- En direction de la Suisse, les TGV Lyria Paris-Genève et Paris-Zurich n'ont plus d'espace vélos.

● Vers l'Italie, les TGV de la SNCF et de Trenitalia sont interdits aux vélos non démontés.

● En direction de l'Espagne, ce n'est pas mieux sur les TGV aussi bien SNCF que RENFE.

## Pour passer la frontière, restent certains trains régionaux... ou le vélo lui-même !

● Les trains Lille-Tournai, Lille-Courtrai et Maubeuge-Charleroi gérés par la SNCB

(Chemins de fer belges) embarquent les vélos mais sans espace réellement prévu pour cela. Il faut prendre un billet (4 €) dans le train, dans les gares belges ou sur le site de la SNCB.

- Les TER frontaliers avec l'Allemagne et le Luxembourg acceptent les vélos.
- Les TER les embarquent aussi sur toutes les lignes vers la Suisse.
- Et les TER sont pour ainsi dire inexistantes vers l'Italie et l'Espagne...
- Vers l'Espagne, les trains d'Euskotren (réseau du Pays Basque) au départ d'Hendaye prennent les vélos.

Si on ajoute à cela que le franchissement de frontière est souvent surtaxé et mal desservi, faire une connexion à vélo entre la dernière gare française et la première gare étrangère peut être un bon plan...

Mais découper un trajet international pour passer les frontières en train régional allonge de beaucoup les temps de trajet, et complique sérieusement la recherche horaire.

## InterRail : pas pour les cyclistes !

Les concepteurs du Pass InterRail (carte permettant la circulation en illimité sur les réseaux ferroviaires européens) ont oublié les cyclistes : aucune information n'est disponible sur l'application ou sur le site InterRail concernant la possibilité d'emporter des vélos à bord des trains choisis.

N'est donc pas non plus indiquée la tarification supplémentaire applicable à l'emport de vélos. Or, celle-ci varie selon le pays, le type de train (train régional, train longue distance, train à

grande vitesse), et même la région ! Plusieurs tarifs vélo peuvent même se cumuler : par exemple, en Allemagne ou en Suisse, il faut se munir d'une carte vélo journalière + réserver un emplacement vélo sur les InterCités. (2)

## Faciliter l'intermodalité train - vélo à travers l'Europe

**Il est urgent que les opérateurs ferroviaires s'entendent et prennent en compte les besoins des cyclistes dans leurs déplacements transfrontaliers. Si l'on veut réduire la place de la voiture et favoriser le report modal pour se déplacer en Europe, il faut aussi développer l'intermodalité transports collectifs-vélo. N'oublions pas que la France ambitionne d'être la première destination vélo-touristique d'Europe !**

(1) <https://eurovelo3.fr/wp-content/crzm-uploads/pdf/guide-train-velo-fevrier24.pdf>

(2) <https://eurovelo3.fr/pass-interrail-pour-le-voyage-en-train/>



IC Berlin-Budapest © Gilles Laurent

Pas de difficulté de passage de frontière en Europe Centrale

**Gilles Laurent**

## Ils ont manifesté en pyjama !

L'association AuterVR, membre de la Fnaut, a organisé le 9 septembre 2024 une manifestation aussi originale que marquante: un défilé d'usagers en pyjama s'est dirigé à la nuit tombée vers la gare de Vienne (Isère).

Les militants du train ont ainsi rappelé en fanfare que cette sous-préfecture n'est plus desservie par les trains au-delà de 21h40 (dernier départ de Lyon : 21h20).



Cette offre indigente en soirée est d'autant plus inacceptable pour l'association que pendant le festival « Jazz à Vienne », les horaires de trains sont adaptés avec des navettes spéciales.

C'est toute l'année que les habitants de Vienne ont besoin de se déplacer en train en soirée. Ils n'ont pas à être contraints à recourir à la voiture, ce qui est un non sens face au dérèglement climatique.

Plus généralement l'association se mobilise pour améliorer la qualité des transports sur la rive gauche de la vallée du Rhône et, en ce qui concerne la rive droite, elle ne cesse de manifester pour le retour des trains voyageurs (rappelons que seul le fret circule sur la rive droite).

**Espérons que la Région AURA entende enfin les usagers !**



### 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

## Et si le train était réellement transfrontalier ?

Retrouvez toutes les informations relatives au programme en flashant ce QR Code ou en vous rendant sur le site de la Fnaut : [www.fnaut.fr/congres-de-mulhouse/](http://www.fnaut.fr/congres-de-mulhouse/)



Maison de la Région - 4 avenue du Général Leclerc - 68100 Mulhouse

### Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart • Crédits photo : M. Debrincat, F. Rein, G. Laurent, Adobe stock, AuterVR

• 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>

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 310 - ISSN : 0983-172 X