

Édito

Mobilité : un grand besoin de cohérence et de stabilité

« D'un côté, l'Etat affirme qu'il faut décarboner, (on sait que le seul moyen de décarboner le transport, un des plus gros émetteurs de CO², est le rail), de l'autre, il multiplie les bâtons dans les roues...du train. Lors d'une réunion à laquelle assistait la Fnaut, l'ex-ministre Durouray a livré des chiffres calculés sur les kilomètres parcourus : 82 % en voiture et 12 % en train ! La marge de progression du train est immense. À une condition, et pas des moindres : il faut des trains ! Or, les trains, nous ne les avons pas ! En vérité, le système ferroviaire français est dirigé par le Ministère des finances qui veut réduire au maximum ses coûts. La France est le pays d'Europe le moins disant : lorsque l'Etat investit 50 € par Français dans son système ferroviaire, l'Allemagne investit plus de 100 € et la Suisse... 450 €. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Or les usagers et l'état du climat exigent des décisions fermes et cohérentes. Quelles sont les priorités ? Veut-on décarboner ? Si oui, il faut que les décisions prises naguère soient appliquées, que les financements suivent et qu'une vraie stabilité soit de mise au Ministère des transports.

Le rôle de la Fnaut consiste à aborder les problèmes structurels, afin de préparer le transport de demain mais elle a tout autant à cœur d'alerter les pouvoirs publics comme les voyageurs sur chaque détail pratique, chaque incohérence, ainsi l'hérésie des TER à réservation obligatoire ou la question de la dimension des bagages.

Pour améliorer le report modal, il faut à la fois stabilité et cohérence dans les décisions de l'Etat et des collectivités et écoute des usagers au quotidien.

Faisons le vœu que 2025 soit l'année d'une mobilité durable au service des voyageurs... »

François Delétraz



Le 23^e congrès de la Fnaut à Mulhouse a été l'occasion de rencontres avec des élus locaux et régionaux ainsi qu'avec des experts de la mobilité sur le thème des relations transfrontalières. L'accent a été mis sur la nécessité de simplifier l'usage du train et de renforcer les transports du quotidien, étant donné les flux massifs entre pays voisins.



Sommaire

- **Dossier :** 23^e congrès de la Fnaut. 2 à 5
- **Actualités :** Concurrence : pour les sites de maintenance aussi !. 6
- Numériser pour simplifier la vie 7
- SERM 8
- Améliorer la fiabilité et la ponctualité 8
- **Le coin du cycliste** 9
- **Regards sur l'Europe** 10
- **Nouvelles des régions** 11
- **Actualités :** Hausse des violences sexistes et sexuelles dans les transports 12

Et si le train était réellement transfrontalier ?

Gare de Mulhouse © M.D.

Le 23^e congrès de la Fnaut s'est tenu les 15, 16 et 17 novembre 2024 à Mulhouse dans les locaux de la Maison de la Région Grand Est, très bien située pour les fnautistes, puisqu'à proximité de la gare.

Plus de 100 personnes y ont assisté et participé aux activités organisées en marge des séances plénières (visites techniques et réunions de réseaux thématiques).

L'organisation de ce congrès a été coordonnée par Florent Manrique, Président de l'AUT Sud-Alsace avec l'aide de Marc Debrincat, délégué général de la Fnaut, de Nina Soto, chargée de communication ainsi que de la Fnaut Grand Est.

Elle a reçu le soutien de la ville de Mulhouse, de la communauté d'agglomération M2A, de la Région Grand Est, de la SNCF, de Soléa, Trireno et EuroBasilea.

Le 15 novembre, veille des débats, les congressistes ont pu participer à l'une des trois visites techniques proposées : visite du Tram-Train de Mulhouse, de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ainsi que celle du RER de Bâle (Voir entretien avec Alain Groff).

Les débats du samedi ont été ouverts par François Delétraz, Président de la Fnaut, qui a mis l'accent sur le ferroviaire comme ossature d'une mobilité durable, à condition

cependant qu'il réponde aux attentes des voyageurs. Plusieurs questions essentielles restent non résolues pour la France :

- Importance du ferroviaire pour décarboner les transports mais offre de trains insuffisante : le train est la solution clé pour réduire à court terme les émissions de CO² dans les transports, mais pour que les gens choisissent le train, il faut une offre abondante et accessible. Le système ferroviaire

La première table ronde a été introduite par un état des lieux des relations transfrontalières de proximité présenté par J.P Wolff, elle a réuni S. Auconie - Vice présidente de l'ART, D. Berli - CFF, P. Perennes - Trans' Missions, F. Delétraz - Président de la Fnaut

Les échanges ont porté sur la facilité d'usage nécessaire au niveau européen, comme au niveau national : titre unique et information suffisante sur l'ensemble du trajet.

David Valence, maire de Saint-Dié et membre du Conseil d'orientation des infrastructures, rappelle d'abord que le transport public ne se limite pas au ferroviaire, et que le rapport du COI met la priorité sur les déplacements du quotidien et la régénération du réseau. Le transfrontalier devrait

être développé là où il y a des flux avérés et non pour faire des liaisons à grande vitesse entre grandes villes européennes.

Selon Sophie Auconie, Vice-Présidente de l'ART, un travail sur les choix du matériel ferroviaire doit être mené au niveau de l'Europe, où la France se retrouve très affaiblie. Elle envisage une enquête de l'ART sur le manque de capacité des fournisseurs. Il faut veiller également à la complémentarité des outils : les autocars peuvent être parfois une solution.

Le report modal ne se fera que si les voyageurs ont confiance dans le train : fiabilité et ponctualité sont déterminantes et Dimitri Berli, responsable adjoint du trafic voyageurs des CFF en a montré l'importance à travers l'engagement des CFF à indemniser le voyageur sur l'ensemble d'un trajet réalisé avec plusieurs opérateurs, et non seulement sur le train en retard.

La seconde table ronde portait sur les relations transfrontalières dans la région trinationale de Basel-Freiburg-Mulhouse, avec S. Haas - Eurobasilea, T. Philipps - Vice président Région Grand Est, Y. Goepfert - Vice Président M2A, E. Barth - Trireno, A. Lott - Président Fnaut Grand Est

Les échanges se sont concentrés sur la nécessité de travailler avec les pays voisins afin d'anticiper les besoins et harmoniser le matériel.

La mise en place d'un directeur de projets « supranational » est importante pour mener à bien les projets (RER Bâlois,...). Grand Est a acheté du matériel suisse pour ce RER, et gèrera par délégation les futurs contrats

des lignes transfrontalières vers Karlsruhe, Neustadt, Trier, Offenbourg et Fribourg. La coopération transfrontalière se révèle plus simple qu'avec d'autres régions françaises !

L'accent a été mis sur la simplicité de l'achat du billet transfrontalier : alors que l'automobiliste oublie la frontière, l'usager du train butte sur l'obtention du titre de transport (ex : aucune destination étrangère sur

les distributeurs de billets!). Il faut arrêter les sur-études et construire concrètement. Surprise du nouveau Vice-Président Grand Est, usager des transports lui-même, de « découvrir des études sur des études pour ré-étudier les études »...

Les différentes contributions seront disponibles dans les actes du 23^e Congrès à paraître prochainement.

en France manque cruellement de trains, avec des statistiques montrant que l'essentiel des déplacements se fait encore en voiture (82% des km parcourus). Les décisions passées, comme l'élimination de certains trains (ferraillage prématuré d'une centaine de rames TGV) ou leur absence sur des lignes stratégiques, compliquent la situation.

● **Problématique de financement et de gestion du système ferroviaire :** l'Etat, principal actionnaire de la SNCF, impose des exigences contradictoires. Il veut réduire les coûts tout en exigeant des bénéfices prélevés sur les Régions et les passagers des TGV.

En conséquence ce sont les passagers qui financent indirectement l'infrastructure, ce qui est unique en Europe (sur 100 € d'un billet TGV, 40 € financent le réseau, 10 € la TVA, et une partie des 50% restants est reversée à SNCF Réseau).

● **Balkanisation du système ferroviaire :** la France connaît une fragmentation croissante des réseaux régionaux de transport. Ce manque d'harmonisation des systèmes de transport entre régions et entre opérateurs rend l'usage du train plus complexe et dissuasif, contrairement à des pays comme la Suisse qui ont adopté un système intégré.

● **Accessibilité et simplicité d'utilisation du train :** la facilité d'usage est cruciale pour favoriser le transport ferroviaire. La complexité des systèmes de paiement et des règles de réservation, notamment pour les TER, est un frein à l'adoption du train. Il faut simplifier l'expérience utilisateur pour encourager l'abandon de la voiture.

● **Taille des bagages et conception des TGV :** le manque d'espace pour les bagages dans les TGV est une question importante car elle est en contradiction avec la nouvelle règle

éditée pour le transport de bagages SNCF. Avec humour, le Président invite tous les usagers à se munir d'un mètre ruban et à mesurer les espaces bagages pour prouver que le problème est inhérent à la construction même des trains !



Entretien avec Alain Groff, Directeur de la mobilité Canton de Bâle



Alain Groff
Directeur de la mobilité Canton de Bâle

Fnauf infos : Comment expliquez-vous cette politique favorable au développement des mobilités durables à Bâle, alors que l'évolution est beaucoup plus lente en France ?

Alain Groff : Je me rappelle que dans les années 70, il était déjà facile de vivre sans voiture à Bâle et de s'y déplacer en TC ou à pied. On ne peut donc pas parler d'un changement rapide de la politique ou des habitudes, mais plutôt d'une évolution continue. Ces dernières années c'est surtout le vélo qui a gagné des adeptes, alors que le trafic motorisé est en constante régression dans les rues de Bâle.

La démocratie directe y est sans doute pour quelque chose: dans les votations au niveau national, la population suisse exprime régulièrement son souhait d'investir dans un transport public de qualité. Et la moitié des ménages bâlois ne disposant pas d'une

voiture privée, la population résidente a inscrit des objectifs ambitieux (neutralité carbone, transports durables) dans la loi et dans la constitution cantonales.

Et dans une ville où il fait bon marcher, prendre le vélo ou se faire conduire en tram, les responsables politiques comprennent les effets positifs sur la qualité de la vie d'une politique de mobilité qui mise sur les modes durables.

F.I. : Quels sont selon vous les critères les plus importants pour les usagers des transports ?

A.G. : Je pense que les deux éléments les plus importants sont la simplicité et la fiabilité. Une personne qui n'a pas l'habitude des transports en commun doit s'y retrouver sans trop de peine. La tarification intermodale a une tradition de plus de 160 ans en Suisse, elle permet d'acheter des billets de bout à bout sans égard aux modes de transport utilisés et aux entreprises concernées.

Mais simplicité veut aussi dire: réseau dense et facilement lisible, cadences régulières, correspondances faciles.

Ensuite la confiance dans un mode de transport est essentielle. Car nous rechignons tous à changer nos habitudes, craignant de perdre le contrôle et de nous voir confrontés à des surprises désagréables.

Il est donc impératif que les temps de parcours soient fiables, les correspondances assurées, les passages fréquents, et les services offerts 7 jours sur 7, du matin très tôt jusque tard dans la soirée.

Répartition modale Canton de Bâle

L'étude européenne «SUMP Awards» de juin 2019 donne la répartition modale suivante pour Bâle, vainqueur du challenge européen :

- transports publics 27%
- marche 33%
- vélo 17%
- voiture particulière 22%

La parole à Stéphanie Dommange, Directrice TER Grand Est

Gare de Mulhouse © M.D.

Stéphanie Dommange nous a fait l'honneur et le plaisir d'assister aux débats du congrès, elle a accepté de répondre à nos questions.

F.naut infos : Vous occupiez le même poste en Pays de la Loire auparavant. Quelle différence constatez-vous avec le Grand Est ?

Stéphanie Dommange : Dans les deux Régions, il y a une volonté de développer le transport public, mais dans le Grand Est s'y ajoute un attachement au ferroviaire très important. Et Grand Est, c'est avec 2 fois plus de départements et seulement 46 % de population en plus, autour de 3 fois plus d'arrêts desservis et de circulations de train (1800) chaque jour. Il est vrai que 25 % des voyages assurés sont transfrontaliers.

F.I. : Comment évolue la fréquentation dans la région ?

S.D. : En deux ans, la fréquentation a augmenté de 20 % pour une croissance de l'offre de 7 à 8 %.

Pour les 5 lignes du SERM de Strasbourg, la croissance globale a été de 20 % par an ; nous avons accru l'offre de 35 % en 2023 et ajoutons encore 70 trains par semaine en décembre 2024.

F.I. : Quels sont vos rapports avec les usagers, en particulier avec ceux qui n'ont pas de smartphone, puisqu'il n'y plus de fiches horaires et que les plans du réseau régional sont peu mis en avant... ?

S.D. : Pour les relations avec les associations, nous avons 10 responsables de ligne, qui sont également mobilisés lors des comités de ligne. Pour les usagers, qui ont besoin d'une mise en relation immédiate, nous testons à Nogent-sur-Seine avec Gares et Connexion un écran vidéo implanté sur le quai qui mettra le voyageur en contact direct avec nos services.

F.I. : Du fait de la mise en concurrence des services, comment la SNCF compte-t-elle continuer à s'impliquer ?

S.D. : Nous répondons aux appels d'offres lancés par la Région, même si nous avons perdu face à Transdev pour la gestion de l'infrastructure et des circulations entre Nancy et Contrexeville. Notre offre était de qualité égale, mais d'un montant plus élevé.

Pendant une phase transitoire, nous agissons en tant qu'intégrateur de service pour les différents opérateurs, afin d'assurer la distribution de tous les titres de transport ; la Région envisagerait de la reprendre à terme elle-même, par le biais d'une délégation.

Propos recueillis
par Dominique Romann

Transport ferroviaire régional transfrontalier : quels obstacles ?

Le transport ferroviaire transfrontalier permet de mesurer la difficulté de la construction européenne. Les obstacles sont nombreux : homologation des trains, homologation des conducteurs, difficultés administratives aux frontières, tarifs ...

Homologation des trains et projet en attente

Trop peu de trains régionaux sont autorisés à circuler dans le pays voisin. Les automoteurs 73 900 sortis de l'usine Alstom (aujourd'hui CAF) de Reichshoffen en Alsace sont en fin de vie et les nouveaux Regiolis transfrontaliers bi-électriques et bi-modes, déjà livrés, sont toujours à quai, faute d'homologation française (prévue pour les prochains jours) et allemande (prévue en 2025). Achetés par la Région Grand Est ils étaient notamment destinés à assurer

des cadencements horaires vers le Palatinat, la Sarre et le Bade-Wurtemberg fin 2024. Ce projet a été reporté à 2027/28 pour différentes raisons : premier appel d'offres pour les opérateurs privés infructueux, difficulté à créer un centre de maintenance spécifique et difficultés à réaliser les travaux d'investissement nécessaires sur les lignes anciennes.

C'est aussi une première pour la Région Grand Est qui doit jongler entre les nouvelles règles dans le domaine transfrontalier pour les appels d'offres concernant les choix

du nouveau transporteur d'une part et de l'opérateur d'infrastructure d'autre part.

Tarifications différentes

Les options tarifaires constituent un autre obstacle à surmonter. Côté français, on privilégie les cartes d'abonnement avec des réductions en pourcentage (exemples : carte fluo) et du côté allemand, on met plutôt en avant les forfaits par Région et par jour (exemples : Bade Wurtemberg Ticket, Rheinland-Pfalz Ticket...).

Il est pratiquement impossible, à quelques exceptions près, de se procurer ces forfaits régionaux au guichet voyageurs ou au guichet automatique, en France.

Des avancées certaines mais il reste beaucoup à faire !

Depuis quelques années et suite à des échanges positifs entre la Région Grand Est et les Länder allemands, des pass transfrontaliers se sont progressivement mis en place :

- Le Pass Alsace Rhein Neckar et Karlsruhe permet de circuler depuis le Bas-Rhin vers la partie sud de Rhénanie-Palatinat ou vers Karlsruhe, les week-ends et jours fériés.
- Des Pass pour aller de la Lorraine vers la Sarre ou le Luxembourg.
- Des tickets Europass pour aller de Strasbourg vers Kehl et l'Ortenau.
- Il faut aussi saluer la création d'un Pass jeunes grand Est (jusqu'à 27 ans) en juillet et

août 2024 incluant les trois Länder transfrontaliers (la Sarre, le Bade Wurtemberg et la Rhénanie-Palatinat). A l'image du Pass' Rail national, d'un prix de 29 € par mois, cette première a attiré beaucoup de jeunes. Cependant, ces bonnes initiatives ne cachent pas les difficultés rencontrées pour sortir hors de nos frontières. L'Europe du rail dans le transfrontalier régional reste encore à construire.

André Niess
Fnaut Grand Est

A l'oreille des congressistes...



Un thème de congrès intéressant, des intervenants compétents, des élus régionaux et locaux investis et pragmatiques, avec une approche non idéologique, la volonté de trouver des solutions adaptées (exemple du matériel qui peut être d'origine suisse) et la place des usagers reconnue. La présence de l'Etat aurait été positive dans ce débat.

B.G. Fnaut Poitou-Charentes

La journée à Bâle était très bien organisée et en particulier la visite des ateliers de technicentre ; SBB Serviceanlage Basel a été riche d'enseignements sur le choix et la maintenance du matériel.

Il faut absolument améliorer et faciliter les liaisons transfrontalières. Lorsqu'un automobiliste passe la frontière, il ne change pas de marque

d'essence, pourquoi l'utilisateur du rail devrait-il changer de billet ?

N.T. ADTC Grenoble

Le congrès permet de rencontrer d'autres associations, de pouvoir comparer les différentes politiques régionales et les actions menées.

Y.B. CUPSA

La visite du RER de Bâle a été particulièrement intéressante, cadencement, billets ouverts, inspirons nous de la Suisse ! Débats animés mais quelquefois difficiles, notamment en ce qui concerne le projet de liaison ferroviaire avec l'aéroport trinational (Basel, Mulhouse et Feibourg).

D.G. Fnaut Normandie

La visite du Tram-Train de Muhlouse et de l'atelier technique m'ont beaucoup appris, aussi bien sur la maintenance que sur le fonctionnement. Ces visites techniques sont essentielles dans l'organisation du congrès. Le congrès demandant une énorme logistique, pourquoi ne pas associer des bénévoles d'autres régions, cela faciliterait la communication.

D.D. AUT Ile-de-France

Le congrès permet des échanges de pratiques entre associations et les visites techniques sont très appréciées. Un bémol cependant, lors des débats, les échanges avec les élus et/ou experts sont trop réduits.

O.T. AUT Lorraine



... Et à celle de Florent Manrique, président de l'AUT Sud-Alsace et coordinateur du congrès

Fnaut infos : Le congrès se termine, quel est votre ressenti ?

Florent Manrique : *Les différentes interventions lors des deux tables rondes ont été d'une grande qualité et les nombreuses questions à la suite ont montré l'intérêt des auditeurs.*

Les intervenants ont d'ailleurs été très sollicités à la fin de la séance.

La présence de ces personnalités du monde des transports à notre congrès ont montré également le rôle de la Fnaut dont le travail de défense des usagers est reconnu par les différentes instances.

Les tables rondes ont illustré le besoin d'un travail commun de tous les acteurs : SNCF, CFF, Canton

de Bâle, Agglomération de Mulhouse pour que le report modal devienne réalité dans notre région.

Madame le Maire de Mulhouse qui nous a fait honneur de nous accueillir et d'ouvrir ce congrès a bien souligné l'importance de l'effort collectif pour changer les habitudes et échapper à la pression de la voiture mais les résultats se font sentir : « L'image de la ville a changé, Mulhouse est devenue une ville plus apaisée, plus accessible ».

F.I. : Que souhaitez-vous mettre en avant ?

F.M. : *L'annonce faite en avant-première par le responsable CFF (chemins de fer fédéraux) :*

À compter du 1^{er} janvier prochain, en cas de retard ou d'annulation de train lors d'un voyage en Europe réalisé en combinant plusieurs billets et compagnies ferroviaires, les CFF s'engagent à indemniser le voyageur sur le montant total du trajet concerné et non plus seulement sur le seul prix du train ayant subi le retard ou l'annulation à condition que le billet ait été acheté chez eux (Internet ou guichet).

Comme l'a dit de manière plaisante le Président de la Fnaut, François Delétraz :

« Si vous partez à l'étranger, un bon conseil, prenez votre titre de transport en Suisse ! »

Propos recueillis par Christiane Dupart

Concurrence : pour les sites de maintenance aussi !

Technicentre de Joncherolles

La région des Pays de la Loire s'est lancée parmi les premières dans la mise en concurrence de l'exploitation des TER, répartie en 4 lots. Un centre de maintenance serait affecté à chaque lot, pour en faciliter l'autonomie et le suivi des coûts.

Un parc de matériel de plus en plus sollicité, et qui doit augmenter

Le centre de maintenance du Grand Blottereau, situé à la sortie Est de Nantes sur l'axe saturé Nantes Angers, gère actuellement l'ensemble du parc TER de la Région Pays de la Loire, de l'ordre de 115 rames, non compris les 24 rames tram-trains entretenues sur un autre site.

Ce parc roulant tourne de plus en plus et doit s'accroître : la Région programme l'achat d'une trentaine de rames, afin de poursuivre son objectif de cadencement horaire, renforcé à la demie-heure en pointe autour des 3 grandes villes régionales.

Afin de se rapprocher des circulations locales il est prévu un nouvel atelier hors Nantes, au Mans pour le lot « étoile mancelle », qui récupérerait une trentaine de rames.

Il n'y aurait donc pas d'accroissement du nombre de rames TER à entretenir à Nantes, mais cela suppose que les besoins à long terme ne dépassent pas ceux fixés par la Région.

Or plusieurs liaisons régionales et surtout birégionales demanderaient une desserte plus fréquente que celle prévue. La desserte périurbaine de l'agglomération nantaise est envisagée avec un cadencement à la demie-heure, alors qu'un cadencement au quart d'heure est nécessaire pour des aires d'attractivité de la taille de celle de Nantes, la 7^{ème} en France, avec plus d'un million d'habitants.

D'autre part, Le Grand Blottereau entretient aussi les 15 rames « TET » (Trains d'Equilibre du Territoire, assurés actuellement par les Intercités de la SNCF) dont les circulations ont été accrues récemment avec grand succès : de 2 à 3 rotations jour pour Nantes-Lyon, de 3 à 4 pour Nantes-Bordeaux. Dans le cadre

de l'appel d'offre pour leur gestion, la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mobilité), a inséré l'option justifiée d'un TET nouveau Nantes-Lille via Angers, le Mans, Rouen et Amiens. Un nouvel opérateur devrait être désigné par le Ministère début 2025. Le potentiel de développement justifie donc un accroissement des capacités d'entretien à court ou moyen terme.

La découpe du site de maintenance entre plusieurs opérateurs est en cours

Le site actuel devrait donc avoir à accueillir 3 ateliers TER différents et un atelier TET. Le premier lot « Sud-Loire et tram-train » a été attribué à une filiale de SNCF-Voyageurs (SVLO) qui bénéficiera, d'un nouveau centre de maintenance en construction de 4,3 hectares au Grand Blottereau, et qui entretiendra au départ 37 rames thermiques ou électriques.

Alors qu'il ne restera au Grand Blottereau qu'au plus 10 ha pour l'ensemble des autres besoins recensés et futurs, le dossier de concertation de l'enquête publique pour ce nouveau centre ne donnait aucune indication sur :

- le technicentre indépendant pour les TET, à dimensionner pour un parc plus important que les 15 rames actuelles,
- les 2 futurs technicentres à envisager pour les lots TER « Boucle » (liaisons avec la Bretagne), et « Axe Loire » dont les rames devraient logiquement être entretenues au Grand Blottereau.

Qui pilote l'implantation des centres de maintenance ?

LAUT Pays de Loire s'était inquiétée lors de l'enquête publique de l'absence du plan masse

projeté localisant les différents centres de maintenance ; elle proposait aussi que celui dédié au lot « Sud Loire » soit installé au Sud Loire pour être plus proche des besoins, éviter la consommation de sillons à l'entrée Est de Nantes, et laisser de la place pour d'autres lots.

La multiplication des tâches et des centres de maintenance mobilisent du foncier supplémentaire. Des pistes évoquées par la Région : fusion de lots, voire délégations partielles d'entretien à des centres en région voisine, peuvent jouer sur les décisions.

Cette navigation à vue encourage le manque d'ambition de l'Etat. La création de la nouvelle liaison TET Nantes-Lille aurait du plomb dans l'aile : il n'y a pas eu de commande de matériel, sous le prétexte « qu'il serait impossible d'entretenir un plus grand nombre de rames au Grand Blottereau ».

Faute de pilote, le premier demandeur de site, la Région, aurait été servie sans souci des autres besoins, guère promus par le Ministère et sans plan structuré de développement.

Face aux besoins multiples, régionaux et nationaux, SNCF-Réseau ou la DGITM ne semblent avoir préparé ni l'évolution des besoins, ni la coexistence des demandes. Un comité de pilotage regroupant SNCF-Réseau, la Région et la DGITM se réunirait enfin...

Les voyageurs ne demandent qu'aucun des besoins potentiels ne soit sacrifié, alors que le ferroviaire est très demandé, et qu'il est indispensable à la décarbonation des déplacements, y compris de ceux ne passant pas par Paris.

Dominique Romann
AUT Pays de Loire

Numériser pour simplifier la vie : L'analyse de la Fédération européenne des voyageurs

Le « Pacte Vert » européen endossé par les Etats de l'Union impose d'augmenter de 50 % la part modale des chemins de fer et des transports publics d'ici 2030, et de la doubler en 2050.

Un « choc d'offre » est indispensable pour absorber le surcroît de passagers. Il faut aussi un « choc de simplicité » pour inciter à l'usage des transports publics en facilitant l'accès, sans quoi ses objectifs ambitieux resteront lettre morte.

Visés par ce « choc de simplicité » : l'information sur les services, la distribution des titres et la protection du voyageur durant tout son trajet. Tel est l'enjeu de la numérisation, qui a aussi ses limites.

La numérisation : oui, mais pour le voyageur !

Sans entrer dans les disputes technologiques, la numérisation de la vente et de la distribution peut être prometteuse pourvu qu'elle apporte des solutions simples et accessibles à tous les utilisateurs des transports. Or, le paysage actuel des transports publics français est d'une rare complexité : 42 cartes de réduction pour les TER, 11 sites Internet SNCF, dialogue souvent inexistant entre agglomérations et régions... La tendance à la balkanisation des systèmes de vente et d'information est un obstacle de taille face à l'indispensable transfert modal. D'autant plus que les relations transfrontalières vont se développer et que de nouvelles compagnies ferroviaires vont apparaître à la suite de l'ouverture à la concurrence. La Fédération européenne des voyageurs (FEV) a listé quelles seraient, du point de vue du voyageur, les conditions à remplir pour que la numérisation rime avec augmentation du trafic des transports publics et des modes doux.

Donner accès à « un réseau de réseaux »

L'attractivité des transports publics est d'autant plus grande que le voyageur peut accéder à « un réseau de réseaux » qui facilite ses déplacements de bout en bout. Cela suppose de développer les interfaces entre transporteurs, autorités, systèmes, modes, à l'aide de standards ouverts etinteropérables – à la condition que toutes les parties prenantes coopèrent, sans pour autant réduire ou faire disparaître les bénéfices apportés par une offre diversifiée et concurrente. Exemples : le Deutschland Ticket, abonnement mensuel unique utilisable dans l'ensemble des

transports publics créé à l'issue de cinq mois de dialogue entre Berlin et les 16 Länder, ou encore le Pass'Rail français, qui a obligé les régions à se parler...

La numérisation, c'est une information et une billettique multimodales

Pour faire un choix informé, le voyageur doit connaître toutes les possibilités de déplacement pour s'organiser, réserver et payer son déplacement multimodal auprès d'un seul et unique guichet. Il faut pour cela des données accessibles et partagées, ce qui suppose des accords équitables et non discriminatoires entre prestataires, afin que les compagnies et les plateformes de vente puissent proposer des voyages de bout en bout, quels que soient les transporteurs, les modes de transport et les types de services utilisés. Parce que les entreprises ferroviaires européennes n'ont pas su ou voulu s'entendre sur cette approche, la nouvelle Commission légifèrera d'ici fin 2025 avec un règlement qui prévoit d'établir un système unique de réservation et de billetterie numériques pour l'ensemble de l'Union, afin que les voyageurs puissent acheter un billet unique de bout en bout auprès d'une plateforme unique. Et bénéficier, pour l'ensemble de leur trajet, de leurs droits et compensations en cas de dysfonctionnement d'un des moyens de transport.

Les bonnes pratiques, en Suisse, en France et ailleurs...

Avant de numériser, il faut dialoguer et échanger des données, comme le montrent diverses réalisations. L'appli Easy Ride des CFF permet d'acheter, en sus des billets de la compagnie, les titres de transport

de tous les réseaux du pays : autocars postaux, transports urbains, chemins de fer cantonaux, compagnies de navigation... Le billet grandes lignes de la DB peut être couplé avec un trajet sur le réseau de la ville de destination pour achever son voyage. En Normandie, le titre TER, délivré par l'application Fairtiq est compatible avec les réseaux urbains de Caen et du Havre et avec certains autocars régionaux. L'« open payment » avec validation par carte bancaire lors de la montée fonctionne à Aix-les-Bains, Dijon, Lyon, Bruxelles,... L'application britannique Delay-Repay permet au voyageur d'être automatiquement compensé en cas de retard ou d'annulation de son train s'il a payé son voyage par carte bancaire.

Il suffit parfois que les partenaires se parlent en amont : en Suisse, la carte de la chambre d'hôtel donne libre circulation sur le réseau urbain de la ville, ou même du canton, comme dans le Tessin ; en Allemagne, la carte d'hôtel en Forêt Noire vaut titre de transport sur le réseau régional.

Mais face à l'illectronisme, qui touche de 20 à 30 % de la population des pays de l'Union européenne, la numérisation ne remplace pas la présence humaine. En Italie, dans les halls de gare, on trouve des stands d'information, d'assistance et de vente de dernière minute, aussi bien pour les TGV Trenitalia ou Italo, que pour les services régionaux. L'association d'usagers allemande Pro Bahn dans sa position de septembre 2024, demande que, dans les transports, le téléphone soit une option, non une obligation.

Michel Quidort
Président de la Fédération européenne des voyageurs



SERM : où en est le dossier ?

Depuis sa prise de fonction au mois de juillet dernier, le nouveau ministre des transports a évoqué le dossier SERM à plusieurs reprises. Malgré le caractère général et encore imprécis de ses déclarations, quelques enseignements peuvent néanmoins en être tirés.

Tout d'abord la liste des vingt autres projets labellisés n'est pas fermée et peut encore évoluer. La date limite du dépôt des dossiers de demande d'attribution du statut par les institutions locales n'est pas fixée. Trois thèmes principaux devront être traités dans ces dossiers de demande :

- La feuille de route devra être précise sur le développement des cars express, la qualité du service et la liaison avec l'aménagement du territoire.
- Le plan de financement devra être solide tant en investissement qu'en fonctionnement (on avance maintenant le chiffre de 30 milliards d'Euros pour le premier terme et 1 milliard d'Euros annuels pour l'exploitation).

● Une grande attention devra être apportée à la gouvernance

L'attribution de ce statut permettra principalement l'intervention de la SGP porteuse de la mise en place d'une taxe locale affectée. A ce stade la relation obligatoire ou non entre statut et financement de l'Etat n'est pas évoquée. 2,6 milliards d'Euros sont fléchés vers les SERM dans les CPER (2027/2030) récemment finalisés dont 0,8 en provenance de l'Etat. Ces chiffres sont à rapprocher des montants cités plus haut.

La conférence de financement spécifique SERM prévue par la loi de décembre 2023 devrait se tenir en février 2025 après la remise prévue en fin d'année du rapport

IGE/IGDD qui a vocation à apporter des éléments d'appréciation pour la décision politique et donc alimenter la dite conférence. Son format n'est toujours pas défini : une seule réunion ou plusieurs séquences ? Rappelons que la loi citée plus haut prévoit explicitement la présence de la Fnaut.

Pour sa part la Fnaut a réitéré par une lettre adressée au nouveau Ministre sa demande d'une participation des usagers aux instances de pilotage des projets dès le début des études. Elle prépare également les positions qu'elle défendra lors de la conférence de financement.

Alain Roux

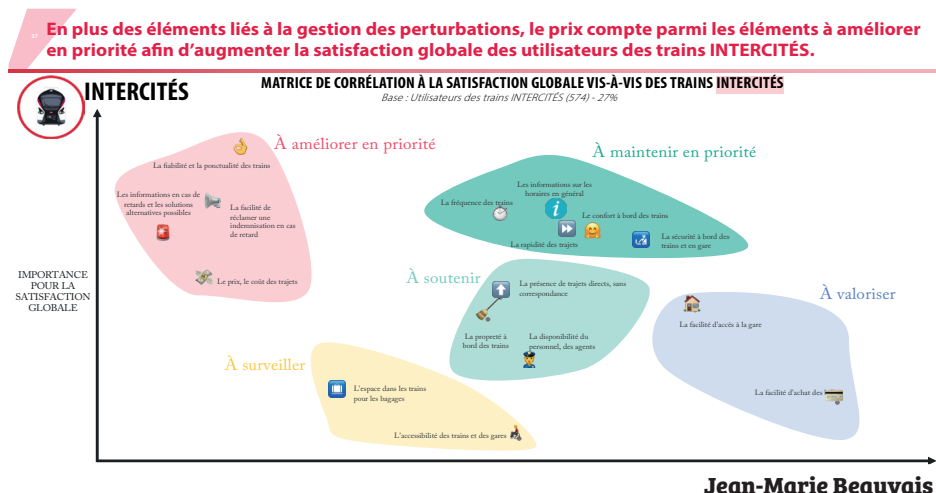
Améliorer la fiabilité et la ponctualité Les priorités pour les opérateurs ferroviaires

Grâce au sondage FNAUT-IFOP réalisé en avril 2024, nous connaissons les attentes des voyageurs, de la plus importante à la moins importante (voir Fnaut infos n°309). Mais pour l'opérateur, ce qui compte, ce sont les améliorations qui vont permettre une plus grande fréquentation du train et donc, toutes choses égales par ailleurs, une plus grande augmentation de ses recettes.

Il faut donc mettre en évidence les points à améliorer en priorité, et pour cela il faut classer les différents items (facilité d'achat des billets, facilité de réclamer une indemnisation en cas de retard, propreté dans les trains, fiabilité et ponctualité des trains, prix des trajets,...) selon leur importance dans la satisfaction globale des utilisateurs.

Le résultat de cette analyse statistique se présente sous la forme d'un graphique croisant en abscisse, le pourcentage de satisfaits pour chaque item et en ordonnée, l'impor-

tance de chacun de ces items pour la satisfaction globale. Le graphique ci-dessous présente les résultats de cette analyse dans le cas des utilisateurs des trains Intercités.



L'Etat enterre le plan vélo

© Frantz Rein

Depuis juin 2024, après une courte période de flottement positif assimilable à un « été indien »⁽¹⁾, l'Etat est revenu à ses fondamentaux en matière de mobilités.

Malgré la mort d'un cycliste à Paris, victime d'un automobiliste trop pressé - ce qui a mis l'accent sur la place grandissante du vélo et la nécessité de sécuriser les parcours cyclables - on peut déplorer l'abandon du plan vélo 2023-2027, épisode significatif de la politique de l'Etat. Après avoir dépensé sans compter près de 8 milliards d'euros (plus de trois fois le plan vélo sur cinq ans !) pour maintenir les prix des carburants en dessous de la barre des 2 €, à rebours de toute politique cohérente de mobilité, le même Etat cherche à financer le moins possible d'investissements ferroviaires, sollicitant ici les communes pour boucler le financement des LGV, et là les Régions ou les usagers eux-mêmes pour rénover son réseau...

Une absence de vision à long terme

Pas plus tard qu'en juillet dernier, l'Etat, expédiant ses affaires courantes, avait encore mobilisé les signatures de 6 ministres (!) au bas d'un contrat de filière, pour s'engager conjointement avec la filière économique du vélo, reconnaissant que le vélo « avait démontré qu'il permettait de répondre aux crises économique, énergétique, sanitaire et sociale de ces dernières années ». Mais pour que l'usage du vélo se développe, il faut des infrastructures, la mise en place d'un véritable « système vélo », et donc des financements. Sans infrastructure, pas de filière économique⁽²⁾.

Or les investissements en faveur du vélo sont, comme beaucoup d'autres en matière de mobilités, une affaire de long terme et de confiance des acteurs, incompatible avec des décisions politiques de court terme inconsistantes et sans vision d'avenir. Et ce n'est pas du côté des collectivités locales que le sursaut viendra, elles aussi en grandes difficultés suite au raboutage économique de

l'Etat. Or les financements du plan vélo profitaient surtout aux collectivités rurales et péri-urbaines qui se sentent parfois délaissées et qui disposent de moins de moyens pour ce genre de politiques publiques.

Les collectivités étaient prêtes à s'investir à condition d'y être incitées : depuis 4 ans, des centaines de plans vélos, de schémas directeurs cyclables, ont été étudiés, et des travaux sont en cours ou sur le point de démarrer. Nombre de ces projets sont déjà stoppés faute de visibilité, et l'avenir même des personnes chargées de mettre en place cette politique cyclable dans les territoires est compromis⁽³⁾. Pourtant la moitié des déplacements du quotidien fait moins de 5 km dans les territoires ruraux et périurbains : le potentiel du vélo est réel, y compris en zone rurale.

Des investissements rentables

Une politique cyclable rapporte beaucoup plus qu'elle ne coûte : un kilomètre réalisé à vélo, c'est un euro économisé sur les coûts de santé publique, domaine où l'usage du vélo apporte le plus grand bénéfice : selon une étude récente⁽⁴⁾, la part modale actuelle du vélo de 3 % permet déjà d'éviter 2 000 décès par an, et de gagner 5 milliards d'économies sur la santé publique chaque année. L'ambition du plan vélo d'Elisabeth Borne était de porter cette part modale à 9 % d'ici à 2030. Une pratique régulière du vélo permet de réduire de 10% le taux de mortalité chez les adultes et de lutter contre la sédentarité et le surpoids qui en résulte.

L'investissement en voies cyclables en lui-même est faible, dérisoire même par rapport au global des investissements de mobilités : un kilomètre de piste cyclable coûte de 150 000 à 500 000 euros. En comparaison, un kilomètre de route simple coûte au minimum 2 millions d'euros et un kilomètre d'autoroute près de 10 millions d'euros. Le retard à rattraper en France en matière de voies cyclables est colossal, pour permettre

le report modal sur les petits trajets et les rabattements vers les transports publics.

Le vélo est le principal allié des transports en commun puisqu'il propose une solution efficace et économique de rabattement vers les réseaux de transports lourds. Il n'y aura d'ailleurs pas de système de transport alternatif à la voiture sans un développement important des infrastructures cyclables et des services associés.

Une politique cyclable ambitieuse est certainement un des meilleurs investissements à faire aussi bien économiquement que pour l'environnement ou la santé publique comme le montrent des études faites aux Pays-Bas⁽⁵⁾. L'Etat reniant sa signature, la réalisation des voies cyclables ne reposerait plus maintenant que sur l'implication des collectivités locales. Or le pourcentage affecté aux infrastructures vélo dans les CPER varie de 3 à 18 % des investissements suivant les régions déjà signataires ; la mobilisation des départements, dont la situation financière est très mauvaise, est aussi aléatoire, alors qu'ils jouent un rôle essentiel en faveur d'un réseau vélo, de même que les intercommunalités. Quant à la signature de l'Etat en bas de ces mêmes CPER, on peut avoir des doutes... L'abandon annoncé du soutien de l'Etat à toute politique cyclable en France est une erreur, souhaitons que cela soit corrigé...

(1) <https://weelz.ouest-france.fr/michel-barnier-premier-ministre-un-coup-de-pedale-pour-le-velo/>

(2) <https://bonpote.com/plan-velo-lannulation-absurde-du-gouvernement-barnier/>

(3) <https://www.fub.fr/presse/plan-velo-danger-400-projets-bloques> et <https://www.maire-info.com/mobilit%C3%A9-durable/le-plan-velo-jete-aux-oubliettes--article-29074?s=09>

(4) étude publiée par le CNRS, le CNAM et le CIRED dans *The Lancet* en avril 2024

(5) <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4504332/>

Gilles Laurent

276 millions € de fonds européens pour la Métropole européenne de Lille

La Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) vont contribuer au développement de la mobilité durable dans la métropole du Nord, la BEI avec un « crédit vert » de 245 millions € et la Commission par une subvention de 31,5 millions dans le cadre du « Pacte Vert ».

Cette opération correspond au programme de soutien aux régions particulièrement touchées par la transition énergétique et

est destinée au développement des transports publics et des pistes cyclables. Le premier volet prévoit le renouvellement du parc de véhicules avec l'acquisition de 30 trams et de 42 autobus propres, ainsi que la modernisation des dépôts et stations.

Le projet comprend également la réalisation de 220 km de pistes cyclables d'ici 2027, la création d'une ligne d'autobus à haut niveau de service et l'aménagement d'une plateforme

d'échange intermodale. L'objectif de l'opération : réduire à 40% la part de la voiture dans les déplacements métropolitains en 2035.

Dans le cadre du « Pacte Vert », la BEI prévoit un soutien financier au secteur public européen de 6 à 8 milliards € de prêts, tandis que la Commission consacrerait 1,3 milliard de subventions en soutien à la transition écologique, de manière à aider les collectivités à atteindre les objectifs climatiques fixés pour 2030.

La ville de La Haye prohibe la publicité des mobilités nuisibles au climat

Depuis le 1^{er} janvier 2025, toute réclame pour les énergies fossiles est interdite dans la capitale des Pays Bas. Elle compte ainsi contribuer à la protection du climat, même si

cette mesure reste symbolique ; la municipalité en escompte toutefois un effet semblable à l'interdiction de la promotion du tabac. Sont ainsi interdites aux arrêts des transports publics et

dans les gares les affiches publicitaires pour les voyages en avion, les croisières, les énergies fossiles et les moteurs à combustion. Amsterdam et Utrecht envisagent de faire de même.

Autriche : 3 ans de « Klima Ticket »

Trois ans après son introduction le 26 octobre 2021, 300 000 Klima Tickets annuels nationaux et 600 000 Klima Tickets annuels régionaux ont été vendus, chiffres bien supérieurs aux 100 000 escomptés au départ. Si l'on y ajoute les 900 000 titulaires de l'abonnement annuel à Vienne et sa région et les 600.000 abonnements annuels scolaires, on arrive ainsi au chiffre de 2,3 millions d'abonnements annuels détenus en Autriche, qui compte 9,2 millions d'habitants.

Vendu au prix de 1 179,30€ (98€/mois) depuis le 1^{er} janvier 2025, le Klima Ticket annuel donne droit au transport sur toutes les lignes

régulières de transport public exploitées en Autriche par les entreprises publiques et privées urbaines, régionales et nationales, à l'exception des services touristiques et des services librement organisés. Il est proposé à un tarif réduit pour les moins de 25 ans, les plus de 65 ans et les personnes handicapées. Depuis le 1^{er} juillet 2024, les jeunes âgés de 18 ans à partir du 1^{er} janvier 2024 bénéficient d'un Klima Ticket gratuit pendant un an.

Les employeurs peuvent l'acquérir pour leurs salariés moyennant défiscalisation, ou le leur rembourser. A côté du Klima Ticket national valable dans tout le pays, les Länder peuvent

introduire un Klima Ticket régional valable sur leur territoire, ou créer un titre commun avec un Land voisin.

Les premières études montrent un transfert modal en faveur des transports publics qui reste à mesurer avec précision. Ce transfert modal va de pair avec la densité élevée de population et la fréquence de desserte, et le succès du Klima Ticket est important dans les grandes agglomérations, en particulier dans les Länder de Vienne et de Basse-Autriche. A noter que le succès du Klima Ticket a été fatal aux lignes autrichiennes de Flixbus, qui n'en exploite plus que deux à ce jour.

Le « Deutschland Ticket » sécurisé pour 2025

Le Bundestag a inscrit au budget 2025 la prise en charge du surcoût du « Deutschland Ticket » (DT), ce qui devrait sécuriser l'abonnement unique national jusqu'au 31 décembre de cette année. Ceci à la grande satisfaction de ses 13,5 millions d'utilisateurs en moyenne mensuelle, dont 1,8 million en « Job Ticket » pris en charge par l'employeur et 1,05 million en « Semester Ticket » pour étudiants. Les 49 € mensuels sont pas-

sés à 58 € au 1^{er} janvier 2025. Le suivi du DT montre que 75 % des titulaires souhaitent l'utiliser sur le long terme, 98 % s'en déclarent satisfaits et 80 % en recommandent l'utilisation. La répartition des ventes du DT entre les personnes aux revenus modestes (54 %) et celles plus aisées (46 %) indique que l'attractivité de l'abonnement national touche l'ensemble des catégories de la population. La prochaine étape politique, qui n'est pas encore acquise,

consisterait à pérenniser le DT en incluant ce 1,5 milliard € dans le dispositif financier de la loi de régionalisation ferroviaire, qui prévoit, depuis l'ouverture des transports ferroviaires régionaux à la concurrence régulée, une contribution de l'Etat fédéral aux Länder d'un peu plus de 8 milliards €/an destinée au financement de leur fonctionnement.

Michel Quidort

Le train et le Périgord, un avenir commun !

Négrondes © Association Périgord Rail plus

A l'occasion du trentième anniversaire de sa création, l'association Périgord Rail plus, adhérente de la Fnaut, a organisé une conférence - débat le samedi 19 octobre 2024 en Dordogne, au Buisson de Cadouin.

Cette rencontre au programme très ambitieux présentant différentes expériences et projets innovants sur le ferroviaire, a rencontré un vif succès puisque plus de cent personnes se sont pressées dans la salle de conférence. Plusieurs personnalités locales, départementales et régionales étaient présentes et ont pris la parole, témoignant ainsi du rôle essentiel de l'association.

La séance a été ouverte par le président de Périgord Rail Plus, Jean-François Martinet, qui a rappelé l'historique de l'association et les combats qu'elle a menés. Madame Claudine Le Barbier, membre fondateur, ancienne maire de Belvès et ancienne conseillère régionale a eu ensuite des propos très marquants sur la situation de l'époque : « La bataille pour le train a été rude, c'était David contre Goliath. Il y avait peu de soutien officiel, la doctrine de l'époque était : hors TGV, point de salut ! Heureusement la population et certains élus se sont mobilisés et nous avons sauvé le train en Périgord même si nous avons perdu la bataille du train de nuit. »

Un combat historique pour le train en Périgord

Lors de la mise en place du service voyageurs TER 1994/1995, les modifications annoncées des horaires de trains étaient catastrophiques. Elles supprimaient plusieurs circulations, la quasi-totalité des correspondances au niveau du nœud ferroviaire du Buisson de Cadouin (haut lieu symbolique de l'histoire du chemin de fer en Dordogne-Sud) et de nombreux arrêts dans les petites gares.

Ce service ne correspondait plus du tout à la demande locale et il était à craindre

qu'à court ou moyen terme, on en arrive au démantèlement, voire à la disparition du chemin de fer en Périgord. De nombreux lycéens, salariés et retraités risquaient de se retrouver sans moyen de transport.

Sous l'impulsion d'élus, d'usagers du train, de parents d'élèves, de groupements de défense de l'environnement, l'association Périgord Rail Plus est née le 19 octobre 1994 et la commune du Buisson de Cadouin a accueilli le siège social de l'association.

Depuis sa création, Périgord Rail Plus, intervient régulièrement pour adapter les horaires des TER aux besoins des habitants, pour la modernisation des lignes ainsi que pour une desserte composée de trains plus rapides pour réduire les temps de trajet et d'omnibus pour les trajets quotidiens au plus près des résidences des habitants. Site internet : <http://www.perigorsrailplus.fr>

Et une vision d'avenir

Le programme de la conférence ne s'est pas limité à l'évocation du passé, fût-il riche d'enseignement. L'association a tenu à présenter des réalisations actuelles et tracer des pistes pour l'avenir :

- La navette ferroviaire Mussidan-Périgueux-Niversac, véritable colonne vertébrale des mobilités du quotidien et « RER autour d'une ville moyenne » auquel s'articule une offre Périabus cadencée avec une billettique interopérable et un pass Train-bus.

- L'exemple de la Suisse à travers le fonctionnement du réseau de transport public du Canton de Vaud avec une offre cadencée à la demi-heure pour les haltes principales du lundi au dimanche de 5h à 1h, une ca-

dence à l'heure pour les autres haltes et des services nocturnes en fin de semaine.

- Un projet ambitieux de « RER Périgord-Limousin » à partir de l'étoile de Limoges et des étoiles complémentaires de Brive et Périgueux porté par le Collectif Tram-Train Limousin, l'association Rail Aquitaine Est et bien sûr Périgord Rail Plus.

- Les propositions de l'association Périgord Rail Plus sur la desserte des axes Périgueux-Agen et Sarlat-Bergerac

- Un exemple d'aménagement autour de la gare d'une commune rurale (Bussière-Galant) : la gare comme outil de développement démographique, urbanistique, économique et touristique. Projet porté avec enthousiasme et détermination par le maire et son équipe.

Une conférence - débat exemplaire

Avoir rassemblé un samedi après-midi, dans une bourgade de Dordogne, une centaine d'usagers des transports publics, des élus et des experts de la mobilité, force l'admiration et illustre non seulement l'énergie, la combativité et la compétence des associations locales mais aussi l'intérêt des citoyens pour une mobilité différente et respectueuse de leur environnement. C'est un encouragement pour la Fnaut et ses associations.

Bravo et longue vie à Périgord Rail Plus * !

Christiane Dupart

* L'activité de l'association ainsi que le dossier de la conférence sont à découvrir sur le site www.perigordrailplus.fr

Hausse des violences sexistes et sexuelles dans les transports, il faut réagir !

Le bilan publié en novembre 2023 par le Ministère des transports montre une hausse significative des atteintes sexuelles et sexistes dans les transports publics. Il s'appuie sur les atteintes constatées par les agents des opérateurs de transport ou portées à leur connaissance par les voyageurs. Il répond au besoin posé par la loi de mesurer le phénomène de harcèlement dans les transports et de diffuser les meilleures pratiques de prévention en la matière.



Le nombre d'atteintes signalées en 2023 a augmenté de plus de 15% par rapport à 2022, soit un total de 4 091 atteintes sur l'ensemble des réseaux des opérateurs qui ont contribué à l'élaboration de ce bilan.

Selon le communiqué du ministère, l'augmentation constatée par les opérateurs peut partiellement résulter des dernières campagnes de communication et du grand nombre de dispositifs de recueil des déclarations mis en place par les opérateurs et qui ont contribué à libérer davantage la parole des victimes.

- Une très large majorité de ces atteintes est dirigée vers les femmes.
- Elles sont commises en majorité en soirée et l'après-midi.
- L'aire urbaine de Paris concentre 55 % de ces atteintes.
- Les atteintes sont commises en majorité dans le train/RER et dans le métro.

Les opérateurs développent des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes (+7 %) qui se traduisent notamment par les actions de formation à destination des personnels des exploitants et des campagnes de communication à destination des voyageurs.

Le droit des femmes à une mobilité sûre, un combat de la Fnaut

La Fnaut a publié trois études sur le harcèlement sexiste dans les transports qui ont documenté le vécu des voyageuses et proposé des actions de remédiation *. Il ne faut jamais oublier que les 2/3 des usagers des transports sont des usagères... Selon les données 2029 de l'INSEE, en Île-de-France, les femmes utilisent moins la voiture et émettent donc moins de CO2 que les hommes pour aller travailler. (...) « Même à catégorie sociale égale, les hommes utilisent moins les transports collectifs que les femmes et effectuent des trajets plus longs ».

La Fnaut et les associations adhérentes se mobilisent pour le droit des femmes à la mobilité en toute sécurité, elles s'associent aux différentes actions menées contre les atteintes sexistes dans les transports, en particulier la descente à la demande et les marches exploratoires.

* études disponibles sur le site de la Fnaut : <https://www.fnaut.fr/>

Clermont-Ferrand : expérimentation de la descente à la demande *

La descente à la demande après 22 h est testée entre deux arrêts sur certaines lignes du réseau de bus T2C depuis le 1^{er} juillet 2024.

« Ce dispositif, destiné à tous mais spécialement pensé pour les femmes, vise à réduire le sentiment d'insécurité lors des déplacements nocturnes, en diminuant la distance à parcourir à pied entre l'arrêt de bus et la destination finale », écrit T2C.

Pour bénéficier de ce service, il suffit de signaler au conducteur dès la montée dans le bus, le souhait de descendre entre deux arrêts.

Le conducteur évaluera alors les conditions de sécurité et pourra autoriser la descente par la porte avant, en tenant compte de l'éclairage, de la possibilité de s'arrêter en sécurité et de la présence de trottoirs. »

À l'issue de la période d'essai, l'efficacité du service sera évaluée et la pérennisation pourra être décidée.

* J.L. Thévenon, Vice Président Fnaut AURA a participé à la concertation sur le dispositif.

Fnaut infos Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart • **Crédits photo** : M. Debrincat, F. Rein, Adobe stock, Association Périgord Rail plus

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>

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 311 - ISSN : 0983-172 X