

## Édito

### De la difficulté d'affronter le changement climatique !

« La gestion du changement est un exercice difficile, bien connu des entreprises qui le pratiquent de longue date. Voici l'État face à cet exercice, confronté à la double exigence de son financement et de son acceptabilité sociale, et obligé de gérer ces mutations sur une période courte de 10 ans.

La mobilité présente la particularité d'être à la fois l'une des causes et l'un des remèdes au changement climatique. Le montant de son financement est évalué et collectivement validé et accepté. Sa mise en œuvre se révèle cependant difficile car elle exige des remises en cause profondes de l'affectation des ressources.

Le changement indispensable de la gouvernance des mobilités, de leur répartition entre les modes, en ville, en périphérie, sur longue distance, le partage de la voirie urbaine et routière imposent des arbitrages différents. Les tâtonnements sur les ZFE illustrent ces difficultés. Les missions parlementaires, les propositions multiples des acteurs, groupes d'intérêts, institutions diverses en portent témoignages et initient un débat trop tardif.

La tâche est immense, les transformations très nombreuses ne peuvent s'opérer sans la compréhension de tous, sans la coopération acceptée des acteurs, sans la contribution financière au prorata de la capacité contributive des entreprises et des citoyens. La FNAUT y prendra en responsabilité toute sa part, expliquant les évolutions nécessaires aux uns, et rappelant leurs responsabilités aux autres. »

**Bruno Gazeau**



## Le coût du stationnement automobile

Poitiers © Frantz Rein

L'été que nous venons de vivre nous rappelle l'urgence de la lutte contre le réchauffement climatique, lutte qui implique un changement fondamental de notre mobilité et singulièrement, autant que faire se peut, un renoncement à la voiture au profit de modes plus sobres. Dès lors une réflexion sur le rôle du stationnement public dans l'usage automobile s'impose.

L'étude que nous présentons dans le dossier a le grand intérêt de réaliser, malgré le manque de certaines données, une première évaluation du coût du stationnement, elle permet de mettre en évidence que l'offre de stationnement se fait au détriment des transports publics et des modes actifs.

## Sommaire

- **Dossier** - Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques ..... 2 à 4
- « Ville apaisée, quartiers à vivre » ..... 4
- **Actualités** - Le covoiturage, un nouveau danger pour les transports publics ? ..... 5
- **Actualités** - Lyon-Turin : pas pour demain ! ..... 6
- **Actualités** - La coopération transfrontalière pour construire l'Europe .... 7
- **Actualités** - RER (S-Bahn) en Allemagne et SERM en France ..... 8
- **Le coin du cycliste** - Mon Vélo dans le Train : de plus en plus kafkaïen ! ..... 9
- **Regards sur l'Europe** - Contrats de service public : la Commission européenne confirme leur application pour l'international. .... 10
- De nouveaux droits pour les voyageurs ferroviaires ..... 10
- **Nouvelles des régions** - Le tram, la bonne solution ! ..... 11
- **Actualités** - Violences urbaines et mobilité ..... 12

# Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques

Dossier



Poitiers© Frantz Rein

**L'étude « Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques » a été réalisée en 2022-2023 par Bruno Cordier (Cabinet ADETEC) pour le compte de l'association Qualité Mobilité, dont la FNAUT est adhérente. Elle porte sur les dépenses et recettes publiques occasionnées par le stationnement automobile en France métropolitaine. Les montants financiers sont exprimés en millions d'euros (M€) 2021.**

**En l'absence de certaines données, certaines valeurs ont été estimées sur la base d'hypothèses les plus sérieuses possibles. Pour les valeurs faisant l'objet d'une forte incertitude, Bruno CORDIER a pris des hypothèses basses. Les résultats doivent donc être considérés comme des ordres de grandeur d'une part, des minima d'autre part.**

## Stationnement sur voirie

Le stationnement sur voirie est constitué d'environ 70 millions de places gratuites et 750 000 places payantes. Il occupe une surface totale d'environ 875 km<sup>2</sup>.

Le coût annuel moyen par place gratuite est d'environ 175 €, dont environ 69 € pour le foncier, 46 € pour l'amortissement des aménagements et 60 € pour l'entretien.

Le coût annuel total des places gratuites est d'environ 12 300 M€, dont environ 4 860 M€ pour la mise à disposition du foncier, 3 230 M€ pour l'amortissement des aménagements et 4 210 M€ pour l'entretien.

Pour les places payantes, les dépenses publiques annuelles sont d'environ 442 M€ et les recettes d'environ 891 M€, soit un bénéfice d'environ 449 M€ (= 600 € par place).

Ce bénéfice ne représente que 4 % des dépenses pour le stationnement sur voirie, places gratuites incluses : le stationnement public sur voirie est donc largement

déficitaire. Par ailleurs, les non-paiements génèrent un manque à gagner d'environ 384 M€.

## Parkings publics en enclos et en ouvrage

Il y a environ 150 000 places de parking en enclos (parkings de surface fermés par une barrière), 163 000 en élévation et 887 000 en souterrain, soit au total 1 200 000 places en enclos et en ouvrage.

Les dépenses publiques afférentes sont d'environ 1 920 M€ et les recettes d'environ 750 M€, soit un déficit d'environ 1 170 M€ (= 980 € par place).

## Parkings des employeurs

Les parkings des établissements publics coûtent environ 1 608 M€ par an.

Bien que la Cour de Cassation considère la mise à disposition d'une place de parking comme un avantage en nature, celle-ci n'est soumise ni à l'impôt sur le revenu ni aux cotisations sociales. Le manque à gagner est

d'environ 3 313 M€, dont 852 M€ pour l'Etat et 2 461 M€ pour l'URSSAF.

## Contrôle et amendes

Le coût du contrôle est d'environ 312 M€ et les recettes des amendes d'environ 129 M€, soit un déficit d'environ 183 M€.

Le manque à gagner lié au non paiement des amendes est d'environ 186 M€. Si toutes les amendes étaient payées, elles couvriraient le coût du contrôle.

## Fourrières automobiles

Les fourrières automobiles ont un coût net d'environ 49 M€ par an.

## Impôts et taxes

Les impôts et taxes sur le stationnement rapportent environ 804 M€ par an, dont 234 M€ pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, 272 M€ pour la taxe d'habitation, 173 M€ pour la cotisation foncière des entreprises (CFE) et 125 M€ pour deux taxes spécifiques à l'Île-de-France.

Le manque à gagner est d'environ 108 M€, dont quelque 100 M€ pour la sous-déclaration des espaces de stationnement aux services fiscaux et 8 M€ pour la non-déclaration de la transformation de garages en pièces de vie.

### Externalités

En incluant la circulation automobile induite, les émissions de gaz à effet de serre liées au stationnement public sont d'environ 10,3 millions de tonnes, pour un coût d'environ 1 060 M€.

5 autres externalités liées à la circulation induite font l'objet d'un chiffrage : congestion, usure des routes, pollution, accidents et bruit. Le coût total des 6 externalités monétarisées est d'environ 10 780 M€.

Si l'on déduit les recettes publiques liées à la circulation induite (TICPE\*, principalement), le coût net est d'environ 7 900 M€.

De nombreuses externalités ne sont en revanche pas monétarisées, en particulier :

- le coût du foncier routier,
- les impacts du stationnement sur l'usage des autres modes de déplacement,
- la plupart des impacts environnementaux : consommation de matière premières, d'eau, d'énergie, artificialisation et imperméabilisation des sols...
- les impacts sanitaires, liés notamment à la sédentarité.

(\*Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques).

### Synthèse (Fig. 1 et 2)

Le coût annuel net est d'environ 14 milliards d'euros sans les externalités monétarisées et 22 milliards avec celles-ci. Plusieurs des calculs étant, pour rappel, basés sur des hypothèses basses, il s'agit de valeurs minimales.

Le coût hors externalités est très majoritairement à la charge des collectivités locales (13,1 Md€), principalement les communes.

De son côté, le manque à gagner (Fig. 3 p. 4) est d'environ 4 milliards d'euros, au détriment de l'URSSAF (2,5 Md€), de l'Etat (1,1 Md€) et des collectivités locales (0,5 Md€).

	Charges annuelles	Recettes annuelles	Solde
Stationnement gratuit sur voirie	≈ 12 300 M€		≈ - 12 300 M€
Stationnement payant sur voirie	≈ 442 M€	≈ 891 M€	≈ + 449 M€
Parkings publics en enclos et en ouvrage	≈ 1 918 M€	≈ 745 M€	≈ - 1 173 M€
Parkings des établissements publics	≈ 1 608 M€		≈ - 1 608 M€
Contrôle et amendes	≈ 312 M€	≈ 129 M€	≈ - 183 M€
Fourrières	≈ 53 M€	≈ 4 M€	≈ - 49 M€
Impôts et taxes		≈ 804 M€	≈ + 804 M€
<b>Total charges et recettes directes</b>	<b>≈ 16 633 M€</b>	<b>≈ 2 573 M€</b>	<b>≈ - 14 060 M€</b>
Externalités monétarisées	≈ 10 780 M€	≈ 2 880 M€	≈ - 7 900 M€
<b>Total général</b>	<b>≈ 27 413 M€</b>	<b>≈ 5 453 M€</b>	<b>≈ - 21 960 M€</b>

Fig. 1

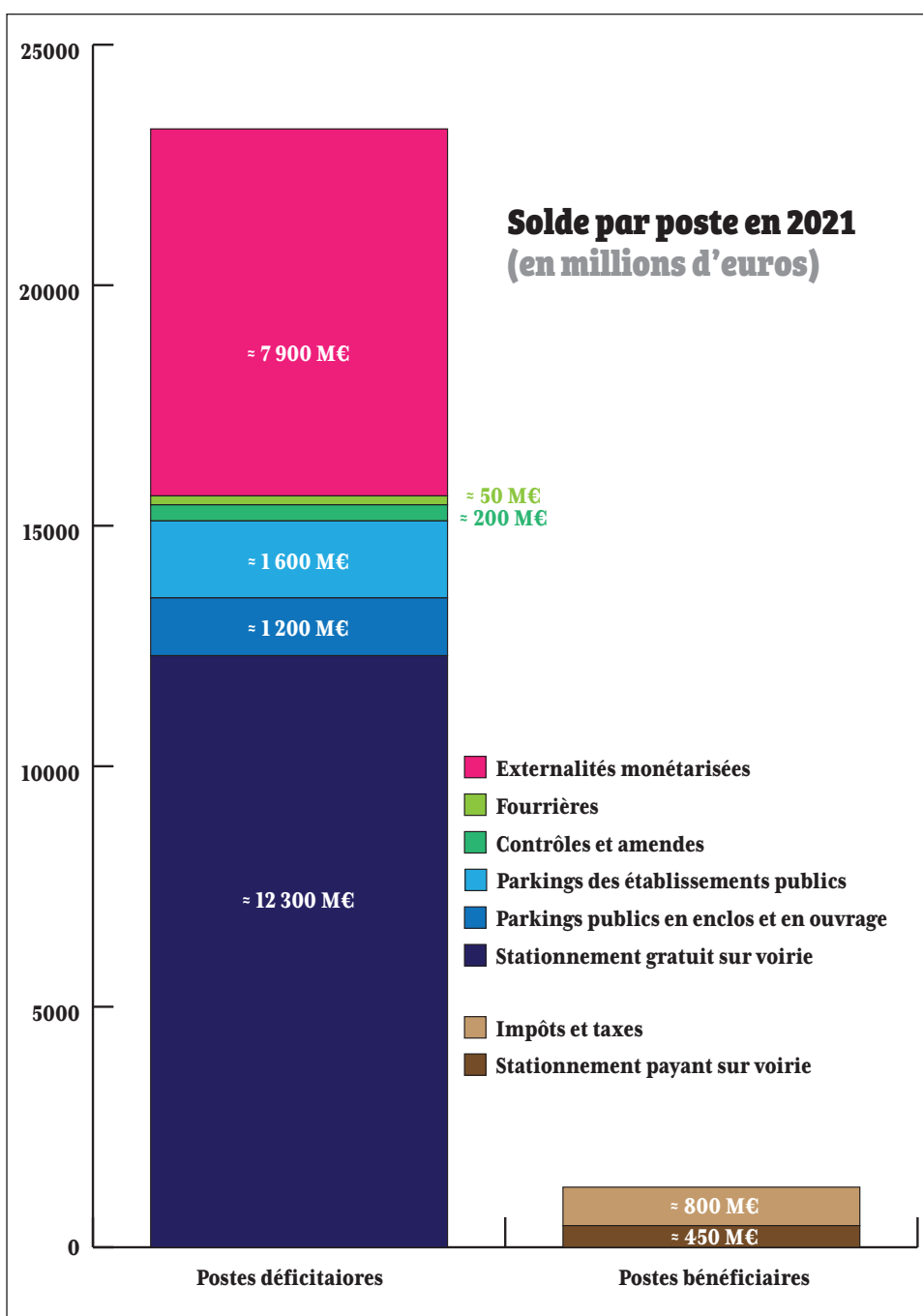


Fig. 2

## Répartition du manque à gagner (Par poste, en 2021)

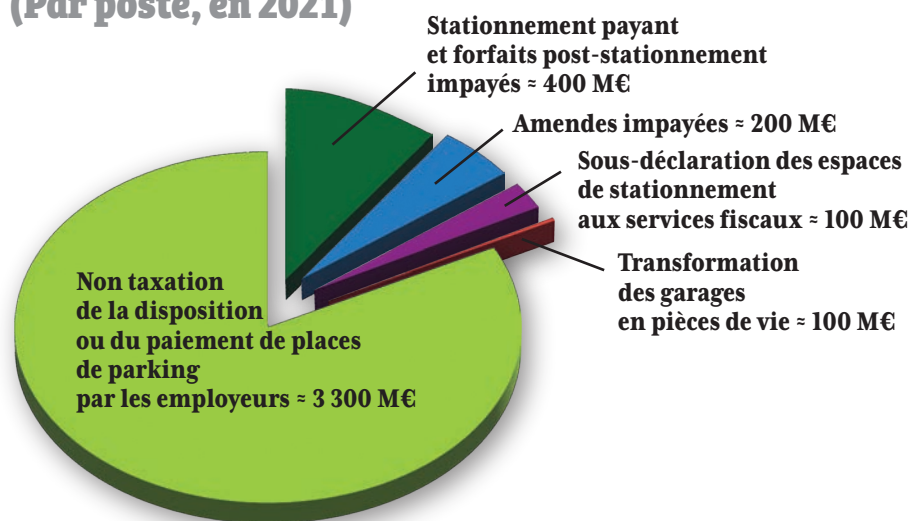


Fig. 3

### Conclusion

Au-delà de son coût pour la collectivité, le stationnement sur voirie pose la question de l'usage de l'espace public. Il s'agit en effet du seul usage privé bénéficiant d'une telle part d'espace public, le plus souvent gratui-

tement. Or, la demande croît avec la hausse du parc automobile et il n'est pas possible de suivre cette croissance.

Plutôt que de créer toujours davantage de places, l'espace public pourrait être redistribué de manière beaucoup plus utile

pour la collectivité dans son ensemble et pour l'environnement : trottoirs élargis, aménagements cyclables, couloirs de bus, plantations, bancs, espaces de convivialité, jeux pour enfants, terrasses de cafés et de restaurants...

Connaissant par ailleurs le rôle essentiel de l'offre de stationnement automobile sur l'usage de la voiture au détriment des modes de déplacement plus vertueux (marche, vélo, transports collectifs), l'argent public qui lui est consacré apparaît particulièrement contreproductif.

Se pose donc un véritable choix de société, à la fois économique et politique, au sens noble du terme. On peut espérer que cette étude contribuera à en faire prendre conscience.

Cette étude est téléchargeable sur les sites de la FNAUT ([fnaut.fr/type/etudes-et-debats/](http://fnaut.fr/type/etudes-et-debats/)) et d'ADETEC ([adetec-deplacements.com/etudes.htm](http://adetec-deplacements.com/etudes.htm)).

**Bruno Cordier**

## « Ville apaisée, quartiers à vivre »

**Le Club des villes et territoires cyclables (CVTCM) et Rue de l'Avenir invitent les collectivités françaises à signer un Manifeste soutenu par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), France Nature Environnement (FNE) et la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT).**

### 10 grandes mesures sont défendues au sein de ce Manifeste :

- Rendre la ville accessible à ses habitants les plus vulnérables, enfants, seniors et personnes à mobilité réduite
- Mettre la pratique de la marche et du vélo et l'usage des transports en commun au centre de l'organisation de l'espace public
- Encourager le développement des mobilités actives en portant une attention accrue à la qualité des aménagements réalisés au profit de tous les usagers de l'espace public
- Soutenir, avec plus d'ambition, la réduction du nombre de véhicules motorisés et de leur vitesse
- Renforcer la place du végétal pour améliorer le bien-être en ville et lutter contre le réchauffement climatique
- Connecter les quartiers par des axes structurants à l'échelle de l'agglomération, en donnant la priorité aux transports collectifs et aux réseaux vélo et en organisant les continuités piétonnes au-delà des centres-villes
- Préserver et développer les pôles de commerce et de services de proximité afin de lutter contre l'étalement urbain et développer la vie des quartiers

- Favoriser l'appropriation de l'enjeu de l'apaisement des villes par les habitants en associant les représentants des usagers et les associations de protection de l'environnement à des instances de concertation
- Améliorer la santé de toutes et tous en soutenant la pratique des modes actifs et en réduisant l'ensemble des pollutions existantes (atmosphérique, sonore, lumineuse)
- Agir pour que les règles régissant les droits et les obligations de chacun dans l'espace public soit connues de toutes et de tous à l'aide d'un Code de la rue actualisé.

<https://www.ruedelavenir.com/>



## Le covoiturage, un nouveau danger pour les transports publics ?



Vivonne (86) © Frantz Rein

**La légende du covoiturage veut que, d'une rencontre entre deux automobilistes, résulte un seul trajet en voiture, la seconde restant au garage. Donc une division par deux des émissions de GES. Ainsi, le site du ministère de la transition écologique affirme que « partager un véhicule permet de diviser par deux les émissions de CO<sup>2</sup> de son trajet ». Les covoitureurs se donnent ainsi à peu de frais, une bonne conscience écologique.**

**De leur côté, les plateformes de covoiturage utilisent massivement l'argument écologique. Blablacar se présente comme « plus écologique » car source de « moins d'émissions », Karos prétend avoir permis d'éviter l'émission de plus de 4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> (sites Internet).**

### Une réalité plus contrastée

**M**ais il y a loin de la légende à la réalité, analysée par différentes études approfondies. Celles-ci distinguent généralement le covoiturage longue distance (type Blablacar) et le covoiturage courte distance (domicile-travail, Karos ou Klaxit), le second étant généralement considéré comme plus vertueux.

S'agissant de la longue distance, c'est entre 74 et 81% des passagers qui auraient voyagé en train ou n'auraient pas voyagé sans covoiturage. Pour les conducteurs, la fourchette est plus basse mais c'est entre 27 et 32% qui n'auraient pas pris leur voiture. Le covoiturage, c'est donc plus de voitures sur les routes, et moins de passagers dans les trains. Sans surprise, une étude universitaire conclut que « Les destinations des trajets proposés sur longue distance bénéficient presque tous d'une desserte en train et notamment en TGV. La plupart des trajets proposés en covoiturage pourraient donc être réalisés en train » (E. Castex Netcom 2015). D'ailleurs, pour Blablacar, le « top » 3 des trajets est constitué par Paris->Lille, Grenoble->Lyon et Paris->Reims. On est loin de la complémentarité avec les transports en commun.

Pour le covoiturage courte distance (jusqu'à 80 km), l'Etat ne fait pas, une fois de plus, dans la nuance. Le site du ministère affirme, sans justification, que « le covoiturage crée une offre de mobilité là où il n'y a pas de transports en commun ». Pour Karos (entretien du 9-2-23), il s'agit d'apporter un plus aux transports publics urbains, en organisant le covoiturage de ban-

lieue à banlieue ou de banlieue mal desservie vers le centre. Sur son site pourtant, les principales origines-destinations sont Angers-Nantes et Angers-Le Mans. Régulièrement cité dans la presse (Le Monde 14-12-22 p.17), le directeur de Klaxit vante systématiquement la relation Lyon-Bourgoin-Jallieu (64 A/R train par jour !) comme exemple de ses réussites. Pour Ecov, les relations-phares sont Voiron-Grenoble (27 A/R train par jour) ou Rouen-Barentin (22 A/R) etc...

### Le covoiturage, un moyen de masquer l'insuffisance du transport public ?

Mais les entreprises de covoiturage ne se contentent pas de concurrencer les transports publics, elles vont jusqu'à les dénigrer, comme Karos qui affirme sur son site que « les transports publics, qu'il s'agisse du bus, du tramway ou même du métro, se sont avérés peu efficaces dans les zones urbaines étendues ». Or le covoiturage du quotidien ne comble pas ce vide. Comme le constate E. Castex, « dès que la densité diminue, l'offre de covoiturage est très faible, voire inexistante ». Selon l'ADEME « Le covoiturage n'est utilisé que dans 5% des cas comme le maillon d'un déplacement multimodal. C'est donc la proportion de covoiturage vertueux.

Dans ces conditions, le financement public du covoiturage, (par ex. Rouen pour la courte distance) pose un vrai problème de politique des transports. Sans même évoquer le phénomène émergent de fraude

(non quantifié à ce jour) conduisant à rouler à vide de façon intensive pour empêcher l'aide publique, la prudence s'impose. Car ce financement public peut justifier une réduction des investissements dans les transports publics, et conduit à une privatisation et à une dégradation du service public des transports. E. Castex avait, dès 2015 identifié ce risque : « A terme, cette situation risque de fragiliser un peu plus l'offre en transport public. Il ne faudrait pas que, sous couvert de bonnes intentions, le covoiturage soit utilisé pour masquer un désengagement des collectivités territoriales en matière d'offre de transport public ». La déclaration de Clément Beaune (Le Monde 14-12-22 p.17) selon laquelle « on a donc potentiellement un réseau de transport en commun à notre disposition » semble confirmer ce risque. Naturellement, les entreprises de covoiturage appuient en ce sens : « Subventionner le covoiturage revient moins cher que de créer un réseau de tram ou des lignes de bus » (Klaxit « Aujourd'hui » 13-12-22 p.24).

Dans ces conditions, on ne peut que s'élever contre l'affirmation selon laquelle le covoiturage constituerait un « levier essentiel face aux enjeux de sobriété énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre » (site du ministère de la transition écologique), ainsi que contre la publicité mensongère (greenwashing) de la plupart des sites de covoiturage.

**Xavier Braud**



# La coopération transfrontalière pour construire l'Europe

Gare de Kehl © MD

**Si l'Europe se construit à Bruxelles et à Strasbourg, les régions limitrophes se mobilisent aussi pour en faire bénéficier leurs habitants dans leur vie quotidienne.**

**Beaucoup reste à faire devant la variété des situations et les dysfonctionnements qui handicapent les déplacements régionaux de part et d'autre des frontières.**

**Aussi les relations transfrontalières sont-elles un axe fort de la construction de l'Union : la Commission européenne s'est emparée du sujet, tandis qu'à l'autre bout de la géographie, régions et entreprises coopèrent concrètement avec des projets ambitieux.**

## Quelques chiffres...

Selon la Direction Générale de la politique régionale de la Commission européenne, il existe au sein de l'Union 6 949 liaisons transfrontalières en transport public routier, ferroviaire ou maritime, dont 74 % sont assurées par bus ou car, 20 % par le train, 2,9 % par bateau et 0,3 % par tramway. De son côté, le blogueur Jon Worth (<https://jonworth.eu>), dans un souci pédagogique, en recense 400 ferroviaires, dont 200 ne sont pas desservies : soit impraticables, ou en bon état mais non exploitées, ou encore horaires de part et d'autre de la frontière incompatibles ou non communiqués (ainsi la non-coopération entre SNCF Réseau et son homologue espagnol l'ADIF), ou alors difficultés pour le voyageur de s'informer et d'acheter son billet. Dernier chiffre : dans une intervention en janvier 2022, la députée européenne Anna Deparnay-Grünenberg indiquait que 40 % de la population de l'Union européenne (soit tout de même 180 millions d'individus) habite à moins de 30 km d'une frontière.

## L'engagement de la Commission européenne

**Avec 107 projets transfrontaliers** sélectionnés dotés de plus de 6 milliards € accordés dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, Bruxelles va soutenir les investissements, dont 80% iront au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) vers des

projets ferroviaires, routiers et fluviaux. Parmi les chantiers figure l'installation de l'ERTMS (système européen unifié de gestion du trafic ferroviaire) en France, indispensable à la fluidité, à l'efficacité et à l'augmentation de capacité du trafic international.

Dans un domaine plus institutionnel, la Commission a publié en juin dernier les « **Lignes directrices interprétatives concernant le règlement 1370/2007** relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ou par route » (JO de l'UE du 26/06/2023 sous : [https://eur-lex-52023XC0626\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuris/ui.do?uri=CELEX:52023XC0626(01):fr:HTML)). Une bonne partie de ce document est consacrée à l'évolution nécessaire des modèles institutionnels des transports publics pour faciliter les solutions intermodales et les liaisons transfrontalières. Il évoque ainsi la coopération entre régions voisines ressortissantes de différents États membres pour y développer la mobilité. Il mentionne aussi l'adaptation ou le développement de modèles économiques destinés à faciliter le transport public entre territoires séparés par une frontière et la conclusion de contrats multimodaux entre régions européennes voisines. Ce document, qui prévoit l'extension des contrats de service public aux grandes lignes et aux trains de nuit internationaux, est une bonne nouvelle pour le transport public et ses utilisateurs. La satisfaction de leurs attentes est d'ailleurs une constante de ces « Lignes directrices », qui y font référence à plusieurs reprises

comme justification première d'un service public de transport. (Pour plus de précisions sur ce texte, voir la rubrique « Europe » page 10.)

## La coopération dans les faits

La coopération est déjà fort heureusement une réalité entre régions européennes voisines et est entrée dans la vie quotidienne de nombreux citoyens européens. Certaines fonctionnent depuis plusieurs années, comme la liaison ferroviaire entre Copenhague et Malmö avec la traversée du détroit de l'Öresund (29 min de trajet, un train/20 min, contre 50 min en voiture), le récent RER « Léman Express » franco-suisse avec plus de 70 000 voyageurs/jour, ou encore la coopération entre les trois régions urbaines d'Aix-la-Chapelle, Liège et Maastricht au sein du « Drei-Länder-Eck. D'autres institutions s'engagent dans des projets ambitieux : ainsi la « Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur », qui rassemble les services des Länder de Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat, les deux Cantons de Bâle et ceux d'Argovie, du Jura et de Soleure, la Collectivité européenne d'Alsace et le Conseil Régional de Grand Est. L'objectif est de bâtir une région métropolitaine tri-nationale, en donnant en particulier priorité à la coopération transfrontalière pour les transports publics de voyageurs, aux travaux de laquelle la FNAUT Grand Est participe. (<https://www.conference-rhin-sup.org>)

**Michel Quidort**

# RER (S-Bahn) en Allemagne et SERM en France

Actualités



## Cinquante ans de financement des RER (S-Bahn) en Allemagne

En 1971, puis en 1993 et enfin en 2009, la législation allemande a mis en place les mécanismes destinés à financer les projets ferroviaires urbains et régionaux, qui sont au nombre de trois :

### ● La loi sur le financement des transports communaux (GVFG :

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) fixe l'aide fédérale pour financer les grands projets ferroviaires urbains, y compris les S-Bahnen. Votée en 1971 elle a subi de nombreuses modifications et est alimentée par la fiscalité nationale. Son montant annuel est de 1 milliard €/an, porté à 2 milliards € à partir de 2025 (indexé à 1,8% par an à partir de 2026.)

● **L'accord sur la réalisation et le financement ferroviaires** (LuFV : Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) : depuis 2009, il concerne les mesures de maintenance et d'amélioration des infrastructures ferroviaires et prévoit un financement fédéral des projets d'infrastructures des Länder pouvant aller jusqu'à 90% du montant des projets proposés par les partenaires locaux et régionaux. Elle s'applique en particulier pour les améliorations d'infrastructure et de signalisation préalables à la réalisation d'un RER (augmentation des fréquences). Pour la période 2020-2029, la « LuFV III » prévoit d'y affecter 86,2 milliards € financés principalement par

le budget fédéral, mais incluant une contribution des entreprises gestionnaires d'infrastructures de 22,8 milliards €.

● **La loi sur le financement des transports régionaux** (Regionalisierungsmittel), qui date des lois de libéralisation et de régionalisation de 1993, prévoit une dotation fédérale allouée aux Länder pour financer le fonctionnement de leurs transports ferroviaires régionaux. Elle est actuellement de 8 milliards €/an (actuellement indexée à 1,8% par an) et affectés à chaque Land selon sa population.

**Michel Quidort**

## Services express régionaux métropolitains La situation en France



● Une proposition de loi visant à accélérer la réalisation des SERM a été votée début juillet par l'Assemblée Nationale. La FNAUT a fait connaître ses remarques et propositions en particulier pour une participation effective des usagers à leur gouvernance. Pour l'instant sans résultat. Mais l'espoir reste permis lors du passage au Sénat et en Commission Mixte Paritaire entre les deux assemblées.

● Plusieurs métropoles ont lancé des réflexions sur la réalisation d'un SERM. Les associations locales se mobilisent pour accélérer les études et les premières avancées concrètes (Bordeaux, Strasbourg)

● Dans la métropole Lilloise, une mission vient d'être confiée conjointement à SNCF Réseau et à la SGP (Société du Grand Paris) pour préparer la gouvernance du futur SERM.

● Les préfets de Région viennent de recevoir leurs lettres de mission pour préparer la négociation des CPER 2023-2030 : il semble que le financement des SERM y figure en bonne place.

**Alain Roux**

## En bref..

**Le Conseil économique, social et environnemental préconise une nouvelle loi d'orientation et de programmation pour les mobilités afin de les développer en zone rurale et périurbaine** (avis adopté le 11/07/2023).

L'avis considère qu'il faut miser sur une fiscalité imposée aux sociétés concessionnaires d'autoroute pour augmenter les moyens financiers des territoires peu denses. Le CESE préconise le lancement d'un plan d'investissement décennal dans les transports collectifs « d'au moins 3 milliards d'euros par an » pour les petites lignes ferroviaires régionales et locales et « d'au moins 500 millions d'euros par an » pour le transport collectif routier.



## Mon Vélo dans le Train : de plus en plus kafkaïen !

Gare de Grenoble

Depuis deux ans, le manque de places vélos dans les TER et l'usage croissant du vélo aussi bien en mode touristique que pour les déplacements utilitaires, ont conduit nombre de régions à « faciliter le transport des vélos en train » de deux manières bien différentes :

Dans certains TER, du personnel peut aider au chargement des vélos, et des places supplémentaires ont été dégagées par des moyens de fortune : housses sur les sièges, ou démontage temporaire de certains d'entre eux. Le summum se trouve sur les « trains jumbo » desservant la Loire, avec une voiture entière réservée permettant le transport de 83 vélos. Mais en revanche, sur certaines lignes ou certains trains, des systèmes de réservations de places vélos plus ou moins obligatoires ou plus ou moins payants se généralisent.

### Une réservation très complexe

Pour qui n'est pas spécialiste de la question, les systèmes de réservation s'apparentent à un maquis inextricable. La palme du mode d'emploi touffu revient à la région Grand Est quand on demande les détails dans <https://www.ter.sncf.com/grand-est/ma-resa-velo-information>.

Non seulement les règles sont variables d'une région à l'autre (avec tous les problèmes qui s'en suivent en cas de train interrégional), mais l'obligation d'une réservation vélo n'est jamais signalée lors de l'achat du billet et doit se faire sur un site spécial, propre à chaque région, de préférence avant l'achat des billets des voyageurs pour éviter les mauvaises surprises (billet non remboursable mais espace vélo complet par exemple)... Heureusement pour eux, les abonnés en sont souvent dispensés (mais pas en Occitanie ni en Normandie !). Ajoutons que l'information nécessaire est bien cachée dans l'onglet « Services-contacts » du site TER de la région concernée, et qu'une parfaite connaissance de la géographie ferroviaire s'impose...

La mention « non proposé » veut dire « accès libre » en Bretagne et « train complet » en Nouvelle Aquitaine... Une telle complexité n'incite pas à organiser des randonnées train + vélo et les touristes étrangers aux territoires concernés risquent d'être un peu perdus.

### Une simplification et une souplesse nécessaires

La nécessité d'une régulation sur les axes très fréquentés peut se comprendre, mais les logiciels de vente de billets devraient automatiquement intégrer ces contraintes dès qu'on coche la case « avec vélo », et fournir des billets « tout compris ». En outre ces réservations devraient être une possibilité offerte à ceux qui veulent garantir leur place, et non

une obligation, pour conserver une certaine souplesse (tout n'est pas prévisible!). Et les trains doivent prévoir des emplacements vélos en quantité suffisante, si on veut pouvoir développer la mobilité décarbonée : En Allemagne les rames récentes sont pour la plupart commandées avec 8 places vélos par voiture, chez nous c'est parfois 3 par train...

Gilles Laurent

### Vélocyclette : week-end de Pentecôte, 43 h pour un Nantes / Bordeaux, non pas à vélo mais en train.

“ Le train est l'allié du cycliste randonneur : il permet ainsi de vous hisser aisément à la gare du Lioran, à 1 150 m au pied du Plomb du Cantal. Il suffit ensuite de quelques heures d'efforts pour se laisser couler sur la véloroute de la paisible vallée de la Jordanne, puis celle de la vallée du Lot jusqu'au canal des deux Mers.

Hélas, pour rentrer à domicile, un contretemps nous a obligés à reprendre le train à Bordeaux pour Nantes, sans avoir pu réserver à l'avance. Evidemment plus de place vélo le WE de la Pentecôte dans les Intercités Bordeaux / Nantes, qui ne sont pas reconfigurés en saison d'été pour accepter plus de vélos. Le premier TER partant en milieu de journée nous a amenés à la Rochelle, où nous avons dû passer deux nuits car le seul TER Pays de la Loire la Rochelle / Nantes ne circule qu'en semaine, et part d'ailleurs très tôt, sans attendre le TER Aquitain... D'autres solutions étaient sans doute possibles et plus rapides mais nécessitaient d'être un spécialiste du réseau pour dénicher le bon itinéraire et à condition d'accepter plusieurs correspondances éventuellement acrobatiques à Périgueux, Limoges ou Vierzon.

Vive la promotion du tourisme à vélo, et les liaisons interrégionales, le long d'un des axes vélos les plus fréquentés de l'hexagone ! ”

Dominique Romann

## Contrats de service public : la Commission européenne confirme leur application pour l'international.

La communication de la Commission du 26 juin 2023 sur « les lignes directrices interprétatives concernant le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ou par route » vient utilement préciser les services auxquels la contractualisation peut s'appliquer et en élargir le modèle économique. Peuvent ainsi faire l'objet d'un appel d'offres selon un cahier des charges établi par l'autorité compétente : les services fluviaux intérieurs et les voies maritimes nationales ; **les services ferroviaires internationaux**, y compris les trains de nuit ; ainsi que les services locaux ou régionaux transfrontaliers. La Commission confirme également que les contrats de service public peuvent englober des **services multimodaux**, le transport à la demande et le transport par câble (funiculaires, téléphériques). Enfin, la communication précise que « les autorités compétentes sont libres d'établir des critères sociaux et qualitatifs pour les obligations de service public, y compris à

des fins de protection de l'environnement. » Un moment évoqué lors des discussions, l'extension de contrats de service public au transport de fret n'a pas été retenue.

La Commission insiste sur l'aspect **transfrontalier**, la mobilité internationale étant essentielle pour construire l'Europe, en particulier entre régions voisines. Compte tenu de la diversité des modèles économiques existants entre Etats membres, le texte précise que « la coopération transfrontalière peut être mise en œuvre (...) en constituant un consortium regroupant les autorités concernées sur la base d'ententes contractuelles conclues entre elles ». Par ailleurs, si une autorité ne consent pas au service public international envisagé, « le règlement 1370/2007 n'interdit pas l'établissement de services hybrides, le service transfrontalier étant fourni en partie à titre commercial et en partie en tant que service public. » Derrière ces dispositions se profile la volonté de bâtir ou de préserver l'effet de réseau : « Il convient (...) de tenir compte de

l'objectif consistant à garantir un système de transport cohérent, notamment au niveau géographique » et ce même si le réseau chevauche une ou même deux frontières.

Dans ce document de 24 pages, essentiellement juridique, on relèvera aussi le souci de **protéger le personnel** en cas de changement d'opérateur : continuité du contrat de travail, transfert de personnel, respect de normes sociales par les opérateurs.

Cette communication interprétative est une **bonne nouvelle** pour les citoyens européens. L'extension confirmée des contrats de service public aux trains internationaux et aux trains de nuit, mais aussi aux liaisons régionales transfrontalières, doit répondre au nombre croissant d'échanges entre régions européennes voisines : chaque jour, des centaines de milliers de navetteurs passent une frontière pour aller travailler, et il faudra répondre rapidement à une demande croissante de services et de simplicité des transports publics.

## De nouveaux droits pour les voyageurs ferroviaires

Le 7 juin 2023 est entré en vigueur en droit français le nouveau règlement européen sur les droits des voyageurs ferroviaires complété de dispositions qui ouvrent la voie à une prise en compte des passagers en cas de perturbations.

La plus importante d'entre elles concerne la protection des voyageurs qui manquent une correspondance à la suite d'un retard de leur train : si la compagnie n'est pas capable de leur proposer une solution de substitution 100 minutes après leur arrivée, ils peuvent, de leur propre initiative organiser leur reroutage par train ou par autocar, quelle que soit la compagnie opératrice, et le

surcoût occasionné doit leur être remboursé par le transporteur défaillant. Pour les « billets directs » incluant une ou plusieurs correspondances, les voyageurs sont protégés en cas de correspondance manquée avec un droit à remboursement, compensation ou hébergement si nécessaire. Restriction importante : un billet est réputé « direct » si les différents trajets constituant le déplacement de bout en bout sont assurés par la même compagnie ou l'une de ses filiales à 100 % : autant dire un droit-croupion pour un voyage international...

Le nouveau règlement accorde des droits supplémentaires aux **personnes à mobi-**

**lité réduite** : l'accompagnateur voyage gratuitement et doit être placé à proximité de la personne dont il s'occupe, et si une assistance est nécessaire en gare ou dans le train, le délai de pré-notification passe de 48 à 24 heures. Enfin, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont tenues de communiquer **les informations sur leur trafic et leurs horaires**, non seulement entre elles, mais aussi aux plateformes de vente de billets et aux tour-opérateurs, afin qu'ils puissent proposer des offres combinées entre plusieurs transporteurs.

**Michel Quidort**

# Le tram, la bonne solution !



Tramway d'Angers © Angers Loire Métropole

## « Mettons Toulon-Métropole sur les rails du tramway »

**Le collectif toulonnais « Tramway et transports en commun » vient de lancer sa campagne pro- tramway en direction des habitants de la Métropole Toulon - Provence - Méditerranée avec un nouveau slogan : « Mettons Toulon-métropole sur les rails du tramway. »**

Au cours de son assemblée générale le collectif a réaffirmé la nécessité de se doter de ce moyen de transport rapide et écologique et veut continuer à se battre contre la décision de la métropole en faveur d'un « giga-bus » bi-articulé de 24 mètres de long.

### Tramway ou BHNS ?

Deux camps s'affrontent en effet depuis des années : d'un côté, les pro-tramway dont la solution avait été retenue dans un premier temps puis abandonnée, et de l'autre, les tenants du bus à haut niveau de service (BHNS). C'est cette deuxième option, moins coûteuse et entraînant moins de travaux, qui a été choisie par les élus de la métropole mais qui n'est toujours pas mise en œuvre à ce jour.

Pour le président du collectif Tramway, Jean François Guyétant, « la ville ne se soucie

pas dans son aménagement des exigences liées au changement climatique ». Il souligne que « le BHNS permet au mieux de transporter 40 000 voyageurs par jour avec une traction thermique qui ne permet pas de respecter les normes environnementales, alors que le tram peut acheminer 80 000 personnes par jour avec une traction électrique non polluante ».

Pour mémoire, c'est l'option tramway qui avait été adoptée en 2000 jusqu'à ce que le maire Hubert Falco déclare en 2006 « le tram, c'est dépassé ! » et cela, bien que les premiers travaux pour la construction du tram aient débuté dès 2002.

### Une nouvelle bataille du rail

Après une longue période où le dossier est resté au point mort, une nouvelle enquête

publique sur le choix du transport en commun en site propre est finalement annoncée pour 2024, d'où la nouvelle bataille que comptent mener les défenseurs du tramway puisque les citoyens peuvent et doivent donner leur avis sur le projet.

« Il faut mettre un terme à l'entêtement et à la gabegie que représente le BHNS », estime Jean-François Guyétant au nom du collectif qui souhaite doter Toulon et son agglomération d'un transport en commun sur rail, à l'instar des autres grandes collectivités françaises.

Le tramway est en effet pour cette métropole le transport collectif le mieux adapté, le plus écologique et les défenseurs toulonnais du tramway espèrent bien remporter cette nouvelle bataille du rail.

## Angers : deux nouvelles lignes de tram

**Les 7 et 8 juillet 2023 deux nouvelles lignes de tramway ont été inaugurées à Angers et un nouveau réseau Irigo a été mis en service et resté gratuit toute une semaine, « l'occasion de sauter le pas pour passer aux transports en commun ».**

Avec 10,1 km de nouvelles voies, Angers mise sur cet investissement pour désenclaver des quartiers prioritaires et tenter, peu à peu, de faire disparaître la voiture de l'hypercentre.

« Le tramway est un fil vert autour duquel vont s'articuler d'autres modes de déplacement complémentaires: réseau de bus métropolitain, parkings-relais facilitant le covoiturage, et bien évidemment vélo, avec la création de nombreux itinéraires en ville

comme en périphérie. Cette offre nouvelle est aussi un puissant levier de la transition écologique qui va nous permettre de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. Un enjeu essentiel quand on sait que le transport est le premier secteur de pollution. » souligne le président d'Angers Loire Métropole, Jean-Marc Verchère, lors de l'inauguration.

« L'objectif est de provoquer un changement d'habitude chez nos concitoyens qui n'utilisent

pas les transports en commun, avec l'ambition d'accroître la fréquentation du réseau de 25 % d'ici à 2027 » selon Corinne Bouchoux, vice-présidente d'Angers Loire Métropole en charge de la Transition écologique et des Mobilités.

La FNAUT qui s'est toujours prononcée pour la construction d'un tramway lorsque la taille de l'agglomération le permet, salue cette extension qui va dans le sens du report modal.

# Violences urbaines et mobilité



Poitiers © Frantz REIN

**Après les violences urbaines qui ont secoué la France, il nous semble nécessaire de revenir sur les conséquences au niveau des transports collectifs et plus globalement sur la mobilité dans la périphérie des villes.**

## Une mobilité entravée

La FNAUT déplore les nombreuses dégradations et destructions de tramways, bus et aribus, et ce, d'autant plus que ces moyens de transport sont indispensables aux habitants des quartiers populaires qui souvent ne disposent pas de voiture.

Même si, comme l'observe le GART (groupe-ment des autorités responsables de transport), les transports collectifs n'ont pas été directement ciblés, de nombreux véhicules ont été endommagés : « *c'est aux biens publics en général que l'on s'en est pris, pas aux bus spécifiquement même s'ils constituent une cible facile et spectaculaire* »<sup>(1)</sup>. Le retour à un service normal risque donc d'être difficile pour certaines collectivités où destructions et incendies ont été très graves. Il est à espérer que le ministère des transports réponde favorablement aux opérateurs qui sollicitent une indemnisation rapide des assurances.

Parallèlement à ces constats affligeants, des usagers de la FNAUT se sont interrogés sur les mesures prises par les autorités organisatrices et les préfetures pendant les journées d'émeute sans de plus qu'une information préalable ait été diffusée auprès des voyageurs. Bien que les incidents se produisaient la nuit et dans des quartiers limités, on apprenait (ou pas !) dans la journée que les transports urbains de surface, souvent les seuls en province et en périurbain, seraient stoppés en tout début de soirée et de manière généralisée ! Les voyageurs d'Ile de France par exemple ont été très surpris quand ils ont appris dans

la journée du 29 juin qu'ils n'auraient ni bus, ni tramway à partir de 21h (en fait souvent beaucoup plus tôt) pour rentrer chez eux. A Strasbourg, trams et bus se sont arrêtés le 1<sup>er</sup> juillet dès 13 h ! La double peine pour les usagers sans voiture, voitures qui roulaient pendant ce temps là sans aucune contrainte ...

Dans ces temps difficiles, le « vivre ensemble » a été mis à l'épreuve. Ces différentes mesures qui ont limité la circulation des bus et tramways nous interrogent, elles ont pénalisé lourdement de nombreux habitants dont c'est le seul moyen de déplacement.

Les transports en commun, c'est le vivre ensemble de la mobilité ! Les usagers demandent des transports efficaces et fiables, ils veulent pouvoir compter sur les transports collectifs, même et surtout en cas de crise. Nous appelons les pouvoirs publics à privilégier la remise en route des réseaux de transports publics afin de favoriser une mobilité durable pour toutes et tous, tout en assurant la sécurité des déplacements.

## Investir pour réduire les inégalités

La FNAUT rappelle que des investissements dans les transports collectifs sont indispensables, en particulier dans les quartiers périphériques. C'est ce que soulignent les travaux menés par Thibault Isambourg (Université Lyon 2) qui montrent que les habitants des quartiers populaires subissent des inégalités en termes de mobilité<sup>(2)</sup>, ce qui conduit à une situation d'enclavement malgré la présence de

transports en commun (présence cependant très inégale selon les agglomérations, en particulier en soirée et les week-ends). Les habitants de ces quartiers ont moins accès à l'automobile, et se déplacent en moyenne moins rapidement que le reste de la population.

Une politique de la ville audacieuse doit inclure une vraie politique de mobilité collective. C'était aussi l'un des axes du défunt plan Borloo pour les banlieues de 2018 : « La mobilité, un droit et une nécessité ».

(1) *Le Monde* 14/07/2023

(2) *La mobilité, l'autre inégalité subie par les quartiers populaires*. T. Isambourg in *The Conversation* 24/07/2023

**Christiane Dupart  
et Mathieu Giraud**

### FNAUT infos Bulletin bimestriel d'information

**Directrice de publication :** Christiane Dupart

**Crédits photo :** Marc Debrincat (MD), David Wendling, Frantz Rein, Angers Loire Métropole, Adobe stock

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°303  
ISSN : 0983-172 X

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

**Abonnement papier 1 an :** Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes : 50 €  
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre.  
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :  
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris  
tél. : 01 43 35 02 83  
e-mail : [contact@fnaut.fr](mailto:contact@fnaut.fr)  
Internet : <https://www.fnaut.fr>