

Abonnements : enfin des progrès !

Au 3^e confinement, la FNAUT se félicite de la suspension des prélèvements pour les abonnés du transport ferroviaire.

Début avril, la SNCF a annoncé l'absence de prélèvement de la mensualité du mois en cours, pour les abonnés annuels TGV, TGVmax et TER. Par ailleurs, Ile-de-France-Mobilités a décidé d'un remboursement de 85 euros, correspondant à 3 mois du forfait annuel Imagine R destiné aux lycéens et étudiants.

Ces décisions correspondent aux demandes de la FNAUT. En effet, pendant les périodes durant lesquelles le télétravail ou l'enseignement à distance s'imposent, partiellement ou totalement, de nombreux abonnés mensuels sont confrontés à une dépense contrainte pour une prestation dont ils n'ont plus l'usage.

La FNAUT s'est adressée en janvier 2021 au GART et à l'UTP, ainsi qu'à Ile-de-France Mobilités, RATP, Régions de France et SNCF Voyageurs, pour que la suspension des prélèvements, peu pratique voire impossible, soit dorénavant facilitée.

La FNAUT se félicite donc de cette suspension pour le mois d'avril mais elle souhaite que la possibilité de suspendre les contrats d'abonnements, sans pour autant les résilier, soient prévues dans les conventions TER. Certes, des mesures commerciales de dédommagement ou de suspension des prélèvements peuvent être prises, mais il faut faciliter les possibilités de suspension de ces abonnements **par les voyageurs eux-mêmes**, notamment à distance.

Ces mesures pourraient être applicables dans le contexte des crises sanitaires, mais aussi des grèves et des interruptions du trafic de longue durée.

Enfin, il faut aussi développer rapidement, si ce n'est pas déjà le cas, des produits tarifaires qui s'adaptent au télétravail et à l'enseignement à distance, moins rigides que les abonnements actuels.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Voyager sans voiture



@Pixabay

La crise sanitaire et le dérèglement climatique nous obligent à repenser la mobilité et à nous déplacer autrement. Et c'est possible, comme l'exprime Gilles Laurent dans un article sur les vastes possibilités de voyages en train, car ou bus, associés au vélo et à la marche.

Mais cet encouragement au changement de nos habitudes ne doit pas occulter les insuffisances des transports collectifs. Même si nous les plébiscitons, les voyages sans voiture ne sont pas à la hauteur des attentes légitimes des usagers. Entre qualité de service et dessertes déficientes, information incohérente et tarification opaque, il reste beaucoup à faire. La FNAUT et les associations régionales et locales se mobilisent au quotidien pour améliorer cet état de fait et accélérer le report modal.

Sommaire

Dossier - Pour un tourisme sans voiture et sans avion	2
Voyager en train avec son vélo : ombre et lumière	3
Accessibilité ? Vous avez dit accessibilité ?	4
Accès aux stations de montagne	5
Echappées en TER ou en train corail	
Trains de nuit : l'embellie ?	6
La Médiation Tourisme et Voyage (MTV)	7
Actualité - Loi « climat » et mobilité : qu'en pense la FNAUT ?	8
Le 80 km/h, une opération courageuse... et réussie	9
Mobilité urbaine : pour une ville sereine	10
Regards sur l'Europe	11
Vie de la FNAUT	12

Pour un tourisme sans voiture et sans avion

@Gilles Laurent

Dans l'esprit de nombreux Français on ne saurait quitter le territoire national sans avion, ni se rendre en France dans les plus belles destinations sans voiture... Déjà dans la vie quotidienne, on les utilise au moindre prétexte, alors raison de plus pour un séjour de plusieurs semaines !

Organiser des vacances en train, quelle idée ?

Toute l'Europe est accessible en train (voyez ci dessous comment trouver le bon billet) ou en bateau, et les TGV et les trains de nuit en cours de résurrection permettent de raccourcir les distances. Un train qui fait Berlin-Dresde-Prague-Vienne-Budapest sur une journée, ça fait déjà rêver non ? Et à destination les solutions sont multiples : le vélo peut assurer les derniers kilomètres, la plupart des stations touristiques importantes sont accessibles en train, et dans les autres pays d'Europe, les parcours terminaux, même par autocar, sont bien mieux organisés qu'en France : tout le monde connaît le Car Postal suisse qui attend les voyageurs dans la cour de la gare, quand ce n'est pas sur le quai...

Les vacances sans voiture c'est possible, même en famille

Ce qui change c'est l'organisation : en voiture on peut improviser, partir à l'aventure, s'arrêter n'importe où, voire dormir dans la voiture. Sans voiture il vaut mieux réserver à l'avance (les trains, les hôtels...) et choisir son lieu de villégiature et les promenades en fonction des possibilités de transport. C'est le contraire du « tout, tout de suite ». Mais cela marche, c'est même le moyen d'amener de la sérénité dans nos vacances.

Quelques exemples :

Les vacances urbaines : il y a beaucoup à découvrir dans nos grandes villes d'Europe (Rome, Berlin, Barcelone, Prague, Gênes, etc.), une semaine pour chacune y suffit à peine. L'exemple même d'endroit où la voiture est un boulet, d'autant que ces grandes agglomérations disposent d'un système de transport public puissant. Et l'hébergement en appart'hôtel en ville offre la même souplesse qu'un gîte rural.

Les îles : Belle-Ile sans voiture par exemple : facile d'accès en train (Gare de Quiberon en été, l'affluence est digne d'une gare secondaire des années 50 !), bateau plus facile d'accès et moins cher qu'avec une voiture, location de vélos sur place, qui permettent d'aller partout (l'île fait 10 x 17 km).

Une ville moyenne au centre d'une « étoile ferroviaire » comme Brive ou Périgueux : on peut visiter la ville elle-même et explorer facilement les alentours, de nombreuses gares rurales sont autant de points de départ de balades à pied ou à vélo. Sans oublier les « étoiles cyclables » comme Royan avec sa Vélo-dyssée et ses dix itinéraires de visite à vélo le long des estuaires de la Seudre et de la Gironde...

Label tourisme sans voiture

Certains territoires se sont fait un label autour du tourisme sans voiture. Par exemple Berchtesgaden, au sud de la Bavière, c'est l'une des régions d'Europe qui a conçu un système de transport à la hauteur de ses paysages. Bonne desserte en trains bien qu'à l'extrémité d'une ligne secondaire (avec même des Intercités longue distance !), un réseau de bus en toutes directions cadencé à l'heure, y compris jusqu'à Salzbourg tout proche, ou sur de magnifiques routes de montagne. Et surtout un « forfait bus » est inclus d'office dans le prix de l'hébergement, ce qui rend le réseau gratuit dans un rayon de 15 km !

Extrait d'un très intéressant dossier de nos amis suisses de « La Revue Durable » de Juillet Août 2008 www.larevuedurable.com intitulé « Vers un tourisme de proximité, riche d'expériences fortes ».

Et pour acheter mes billets ?

Vous ne trouverez pas tous les trains de votre trajet si vous faites votre re-

cherche horaire sur un site français : la base de données SNCF « oubliée » en effet tous les trains de l'Île de France, ne connaît pas les trajets avec plus de deux correspondances, et a une fâcheuse tendance à proposer les trajets en TGV plutôt que les trains classiques. Sans compter que la possibilité de transporter son vélo fait souvent l'objet d'informations erronées.

Nous vous conseillons d'abord de faire les recherches horaires, y compris pour la France profonde, sur le site de la Deutsche Bahn* ou des Chemins de fer Suisses*, bien mieux renseignés. Puis d'acheter vos billets sur les sites français en tronçonnant le trajet ou en imposant des « via » afin de trouver vos trains.

Pour vos billets à l'étranger, il vaut mieux les acheter sur des sites alternatifs comme Trainline*, qui vous proposera toujours des réductions intéressantes contrairement à d'autres.

Et si vous faites une partie des trajets à vélo, le site Geovelo* vous calculera des itinéraires optimisés par des routes tranquilles ou des voies cyclables, à l'écart du tohu-bohu motorisé.

Gilles Laurent ■

* Sites web à consulter

- <https://www.bahn.com>

- <https://www.sbb.ch/fr/horaire.html>

- <https://www.trainline.fr>

- <https://www.geovelo.fr/france/route>

La carte Interrail pour découvrir l'Europe

Elle existe en version jeune, adulte, senior ou enfant. Elle vous permet de voyager sans limite en train ou en ferry dans 33 pays un certain nombre de « jours de voyage » sur une période de 15 jours à 3 mois, ainsi qu'un aller-retour dans votre pays. Désormais la carte peut se charger directement dans votre smartphone ou être livrée chez vous en version papier. Valable dans toute l'Europe et la Turquie, sauf Russie, Ukraine, Biélorussie, Albanie et Kosovo.

Plus d'infos <https://www.interrail.eu>



Voyager en train avec son vélo : ombre et lumière

Le cyclotouriste est sans doute l'un des clients les plus fidèles au train et l'un des plus maltraités. Être un bon client ne suffit manifestement pas et la SNCF s'est évertuée à le dissuader de monter dans ses trains, sans y parvenir.

Le train, voilà la solution !

L'amour des cyclistes pour le train n'est pas une légende. La raison est simple, c'est que, malgré toutes ses rigidités, le train offre une souplesse incomparable. Cyclo-Trans Europe (CTE) qui organise des randonnées à vélo en France et en Europe depuis 20 ans a l'habitude de ces nouveaux convertis au vélo qui n'ont pas pris le train depuis longtemps, voire jamais, et n'imaginent leurs déplacements qu'en voiture. Où pourrais-je stationner ma voiture ? Voilà leur première question, mais assez vite, en discutant avec les autres participants, ils comprennent l'absurdité de cet asservissement à la voiture.

Pour rejoindre son point de départ ou rentrer tranquillement chez soi, le train est la meilleure option. Lors d'un voyage en voiture, il y a les aléas, une panne, une grosse fatigue, en revanche une sieste dans un train, il n'y a pas mieux. On peut aussi changer de but, décider de modifier son voyage, zapper une étape, etc. La voiture garée à 200 km n'est d'aucun secours, emprunter un TER dans une petite gare de campagne est la bonne solution.

Une information déficiente

Mais prendre le train dans le monde si compliqué de la SNCF n'est pas toujours une partie de plaisir. Il faut d'abord trouver des trains qui acceptent le vélo et comprendre le foisonnement d'offres et de conditions. Pas sûr que les rares guichetiers rescapés soient toujours très au courant. Il faut alors trouver le bon site : Oui.sncf ? sncf.com ? Transilien ? les Ter régionaux ? La SNCF est toujours incapable de proposer un site unique qui donne des informations sur tous ces trains. En outre, la réservation des places vélos sur les TGV et Intercités (IC) ne fonctionne pas sur l'appli SnCF. Si trouver le bon train est souvent dissuasif pour le voyageur, c'est la double peine quand il a un vélo.

Pour les trains à réservation obligatoire (TGV et IC), il est possible de cocher une case vélo qui, en principe, sélectionne les trains qui les embarquent. Mais ce n'est pas toujours le cas des TER. Par exemple, tous les TER des Hauts-de-France ont des places pour les vélos mais l'information n'est pas donnée. Le voyageur croira que les TER sont interdits dans telle ou telle région. Si par exemple, vous voulez aller de Laon à Limoges, le moteur de recherche de Oui.sncf vous dira que ce n'est pas possible. Alors que les TER Laon-Paris et les IC Paris-Limoges prennent les vélos...

Evidemment, de nombreux cyclistes ont trouvé la ruse, en se renseignant sur les sites des CFF (Chemins de Fer Fédéraux suisses) ou de la Deutsche Bahn !

Une desserte médiocre

Une fois l'information acquise, il faut choisir, et côté trains à longue distance, c'est quasiment le désert. Les trains de nuit ont presque disparu, les IC de jour sont réduits à quelques lignes et la grande majorité des TGV ne prennent pas les vélos.

Du coup, les cyclovoyageurs deviennent des accros au TER. Pour traverser la France, ils bondissent de TER en TER, découvrent des gares improbables et des lignes perdues à travers de jolies régions. Mais ce n'est pas le confort recherché par la grande partie de la population pour qui le train est toujours une aventure inquiétante, alors imaginez prendre deux ou trois trains régionaux en changeant à Montluçon et Capdenac... L'été dernier, une usagère marseillaise a mis 25 heures pour être au départ de la randonnée de CTE à Montargis !

Une fois les billets acquis, il y a les redoutables escaliers des gares qui en ont découragé plus d'un. Les descendre, puis les monter avec un vélo alourdi par des sacoches n'est pas le meilleur moment des vacances. Heureusement, il y a de plus en plus d'ascenseurs, mais trop peu de rampes qui, elles, ne tombent pas en panne.

Bonne nouvelle quand même, les nouveaux trains sont facilement accessibles, avec de grandes portes et au niveau du quai.

Des avancées certaines

L'avenir commence à prendre de meilleures couleurs. Tout d'abord, il y a eu le vote historique du parlement européen en 2018 actant huit emplacements pour vélos non démontés dans tous les trains neufs et rénovés. Le signal politique était fort, même si après négociation entre le parlement et le conseil européen, le nombre de places a été réduit à quatre. Mais c'est une avancée indéniable.

Ensuite, les organisations de promotion du vélo, dont la FNAUT, réunies dans le collectif « Mon vélo dans le train », ont bataillé pour que le vélo dans les trains trouve sa place dans la loi d'orientation des mobilités. Le décret sorti début 2021 prévoit huit places vélos dans les trains. Mais comme dans tout texte législatif, tout reposera sur son interprétation et son application. Par exemple, il ne concerne que les trains neufs et ou rénovés. Ce qui se traduirait pour les TGV par une mise en œuvre à la fin de la décennie et au delà de 2030. Annoncer haut et fort que la France fait mieux que l'Europe, mais seulement dans dix ans était évidemment insoutenable. La SNCF donc a annoncé que les nouveaux TGV-M disposeraient d'au moins six emplacements vélos, et peut être huit (à partir de 2023). Pour avancer, on peut aussi compter sur des régions dynamiques comme Centre-Val de Loire et les Pays de Loire qui ont réalisé « la Loire à vélo » et offrent de juin à septembre plus de 50 places vélos dans le train Interloire.

Après ce petit voyage dans les arcanes du voyage en train avec un vélo, il est temps d'embarquer dans l'un avec l'autre. Bon voyage !

Eric Marchandise, CycloTransEurope ■

CycloTransEurope édite un guide pratique du voyage en train avec son vélo :

<https://eurovelo3.fr/voyager-en-train-avec-son-velo-guide-2020/>

Accessibilité ? Vous avez dit accessibilité ?

Exemple de 5 villes touristiques en Nouvelle Aquitaine

Gare SNCF de Tarbes, un accès aux quais inadapté ©JM Leçarrague

Rappel : La loi handicap de 2005 avait initialement fixé au 1er janvier 2015 l'obligation d'accessibilité des établissements recevant du public et des transports publics. L'échéance n'a pas été respectée. L'ordonnance du 26 septembre 2014 a donc instauré de nouveaux délais. Ils vont de 3 ans pour les établissements pouvant accueillir jusqu'à 200 personnes, à 6 ans, voire 9 ans pour les établissements de plus grande capacité ou encore les transports ferroviaires.

Dax, un exemple encourageant

DAX (20 900 habitants) : sous-préfecture des Landes, première ville thermale de France avec 50 000 curistes par an et une activité touristique pendant les fêtes de Dax. La gare est en accessibilité depuis 2010. Elle est équipée d'ascenseurs desservant le passage souterrain, d'un escalator, de quais surélevés, et d'un « bateau » sécurisé pour les fauteuils roulants. Elle possède un premier parking de 60 places avec places PMR et accès direct aux quais et un second de 300 places avec places PMR et accès direct à la gare. La gare routière dispose d'emplacement vélos et de 15 places dépose minute. Le pôle multimodal de la gare est le point de rencontre de tous les modes de transports (bus, taxis, vélos, voitures). Un plan incliné permet d'accéder du pôle multimodal à la gare. Le cheminement de la gare pour accéder aux bus urbains est sécurisé et les deux arrêts proches de la gare sont aux normes PMR. Pour les transports urbains, Dax dispose de 128 quais dont 86 aux normes PMR.

Pour une ville et une agglomération de taille moyenne, les travaux de mise en accessibilité sont conséquents. Beaucoup

a été fait pour le confort des habitants, des touristes et des nombreux curistes en situation de PMR. On ne peut que se féliciter d'une telle prise de conscience qui mériterait un « coup de chapeau » accessibilité pour le réseau de bus et pour la gare accessible à tous les usagers.

Des situations affligeantes

BAYONNE (56 900 habitants) : capitale commerciale et culturelle du bassin inférieur de l'Adour, elle est fréquentée par de nombreux touristes, et durant les fêtes de Bayonne par près d'un million de personnes. Les travaux de mise en accessibilité aux normes PMR de la gare viennent juste de commencer mais ne seront pas achevés avant 2022. Le pôle multimodal est en cours de réalisation par la communauté d'agglomération du Pays Basque (309 000 habitants).

LOURDES (13 200 habitants) : la mise aux normes PMR de la gare n'est pas terminée, les quais sont en principe à la bonne hauteur mais il existe actuellement un souterrain avec escaliers, un « bateau » permettant d'accéder de quai en quai

mais sans aucune sécurité et utilisable par tous les usagers, d'où une dangerosité importante. Cette gare aurait du être rendue accessible depuis très longtemps car la ville est fréquentée par près de 6 millions de pèlerins venant du monde entier, dont de très nombreuses personnes en situation de handicap, personnes à mobilité réduite ou malades. La gare aurait dû être une priorité de la SNCF en partenariat avec la Région Occitanie et l'agglomération Tarbes-Lourdes (126 500 habitants). Elle aurait pu être une vitrine de la mise en accessibilité, mais elle illustre bien au contraire le retard pris par la France dans ce domaine.

TARBES (42 500 habitants et l'agglomération de Tarbes-Lourdes 126 500 habitants) : la gare de cette ville est dans le même état que celle de Lourdes : passage souterrain et escaliers difficiles d'accès pour les PMR, mais qui disposent cependant de systèmes type 'stanah' acceptant les fauteuils roulants. Aucune date pour le commencement de travaux, malgré l'annonce lors du dernier comité de ligne.

PAU (75 700 habitants et l'agglomération de Pau Béarn Pyrénées 166 000 habitants) : la gare devrait être mise en accessibilité en 2023 ou 2024, mais pour l'instant aucune information n'est donnée. On ignore quelle solution sera choisie entre une passerelle avec ascenseurs, une passerelle avec escalators et ascenseurs ou un passage souterrain avec ascenseurs...

Ces quelques exemples sont le reflet d'une situation plus globale : pour une ville exemplaire en matière d'accessibilité, combien d'autres accumulent des retards depuis les lois de 2005 et de 2014. D'ici 2024, date butoir, combien de projets seront effectivement réalisés ?

Jean-Michel Leçarrague,
DUT Aquitaine Grand Pau ■



Gare SNCF de Lourdes, bateaux non sécurisés ©JM Leçarrague

Accès aux stations de montagne

Des transports collectifs pour remplacer la voiture ?



Station de Courchevel (Savoie) desservie par des navettes ©Pixabay

La voiture est actuellement le moyen de transport privilégié pour aller skier, ce qui provoque des difficultés de stationnement dans les stations et des bouchons sur les routes d'accès. Mais ce modèle du tout voiture en montagne tend à être remis en cause.

L'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne (ANMSM) a demandé à Opinion Way de sonder les Français sur la montagne de demain.

Un sondage favorable à la mobilité durable

Pour préserver la montagne des conséquences du changement climatique, 83 % des personnes interrogées se disent prêtes à venir sur place au moyen de transports propres.

Les jeunes se démarquent par leur volontarisme : 65 % des moins de 35 ans envisagent de se rendre à la montagne en

train plutôt qu'en voiture et 67 % pourraient opter pour le covoiturage.

Afin que cela se concrétise, il faut que l'offre de transports publics soit performante pour qu'une partie conséquente de la clientèle fasse le choix d'un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement. Il faut aussi que les installations et la tarification dans les stations favorisent les adeptes de mobilité durable.

Des initiatives encourageantes

Certaines stations et collectivités travaillent désormais à améliorer l'accès en transport collectif. Nous pouvons citer

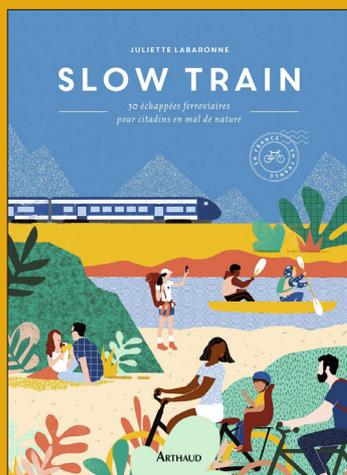
l'initiative du Grand Anancy qui propose depuis deux hivers des navettes entre la gare d'Anancy et la station du Semnoz, à raison d'une douzaine d'allers-retours quotidiens au même tarif qu'un trajet urbain, celle de la vallée de Chamonix qui offre aux détenteurs d'un forfait de ski l'accès gratuit au Mont-Blanc Express.

N'oublions pas la SNCF qui a lancé cet hiver une desserte Ouigo à prix modique entre Roissy et les Alpes, desservant Grenoble et la vallée de la Tarentaise.

Il reste cependant encore trop compliqué voire impossible de se rendre sans voiture dans nombre de stations. La FNAUT et les élus montagnards attendent du gouvernement des mesures fortes pour favoriser l'accès aux stations sans voiture, dans le cadre du plan de relance de la montagne, qui devrait être lancé en mai.

Didier Chagny, association ARDSL ■

Echappées en TER ou en train corail



Dans son ouvrage *Slow Train* (éditions Arthaud) la journaliste Juliette Labaronne propose 30 balades ferroviaires à travers la France, à bord de trains régionaux ou de trains Corail.

S'embarquer pour une escapade champêtre à bord d'un train régional ? C'est la proposition de l'auteure. Ou quand le voyage en train est synonyme de plaisir et de détente, plaisir de la découverte de nouveaux paysages, temps pour se délasser et rêver... Le but est « *de se mettre dans l'esprit que le trajet fait partie intégrante du voyage. Dès la première minute du départ, on se met en mode vacances, en mode grand week-end et on en profite* ». L'auteure nous emmène par exemple de Paris jusqu'en Baie de Somme, de Paris à Epernay, de Brest à Quimper ou encore de Dole à Saint Claude.

Un guide pratique avec des fiches précises sur chaque excursion avec trajet, temps de transport, correspondances et tarifs, sans oublier les informations nécessaires aux cyclistes adeptes du train. Car l'auteure ne cache pas qu'une bonne préparation est nécessaire, le voyageur n'est pas à l'abri d'une ligne en travaux ou d'un changement d'horaires.

Un guide touristique avec histoire des lignes, patrimoine ferroviaire et spécialités locales qui méritent le détour. Une façon de redécouvrir la richesse et la diversité de notre réseau ferroviaire que l'on a trop vite oublié au profit de la voiture, du TGV ou de l'avion.

Car l'ouvrage veut faire réfléchir sur notre conception du voyage. Tourisme éclair en avion ou heures perdues dans les embouteillages de l'autoroute sont à la fois stériles et néfastes pour le climat. Prendre son temps et traverser la France à rythme ralenti dans un train régional peut devenir une expérience à la fois dépaysante et respectueuse de notre environnement.

« *Avec Slow Train, il s'agit vraiment de prendre du plaisir, de profiter des paysages, de bien manger, d'aller marcher, faire du vélo* ».

Trains de nuit : l'embellie ?



©ÖBB

Des trains de nuit autrichiens à travers l'Europe, un futur Paris-Nice nocturne programmé, en attendant d'autres liaisons, des gouvernements et des parlementaires en France, en Allemagne, en Suède, qui s'engagent, la Commission et le Parlement européens qui s'emparent du dossier... Est-ce Noël avant l'heure ? Les initiatives, publiques ou privées, se multiplient, mais on recherche encore le modèle économique du train de nuit : service public ou activité commerciale ?

Les Autrichiens tirent les premiers

Ironie de l'agenda : en 2016, au moment où SNCF décidait d'arrêter la liaison de nuit Paris-Nice, les chemins de fer autrichiens ÖBB ouvraient la ligne Vienne-Berlin, abandonnée par la Deutsche Bahn (DB) en 2016. Ils n'étaient pas en pays inconnu, n'ayant jamais délaissé ce créneau, exploité sous la marque Nightjet et sous contrat de service public pour le service intérieur en Autriche. De leur aveu même, c'est par opportunisme et sans perspective stratégique qu'ils ont décidé, à leurs risques, de relancer le lien entre les capitales autrichienne et allemande. Bien leur en a pris, puisque le train de nuit a entretemps conquis un capital de crédibilité avec la sensibilité croissante à la transition écologique et les réticences à utiliser l'avion. Cette pression s'est depuis accentuée avec des prises de position sur la lutte contre changement climatique du comité des transports du Parlement européen ou encore de pays comme l'Allemagne ou la Suède.

Début 2020, avant la pandémie, le réseau Nightjet comptait 18 lignes et 9 étaient en projet, l'ensemble desservant outre l'Autriche, l'Allemagne, le Bénélux, l'Europe Centrale et l'Italie. Pour les chemins de fer autrichiens, le train de nuit n'est pas un marché de niche, et les touristes sont peu nombreux à l'emprunter ; les ÖBB ciblent la clientèle d'affaires et politique, ce qu'illustrent les caractéristiques du matériel roulant Siemens retenu dans les dernières commandes de la compagnie. Le réseau Nightjet s'est ensuite développé au fur et à mesure des partenariats conclus avec les chemins de fer néerlandais, suisse et belge. Pour les Autrichiens, le TGV de nuit n'est pas une option, la notion de temps n'étant pas déterminante, car à quoi bon arriver trop tôt ? En outre, l'in-

frastructure de grande vitesse n'est pas partout au rendez-vous avec un réseau européen de grande vitesse trop fragmenté : une LGV Paris-Bucarest n'est pas pour demain et les ÖBB préfèrent se concentrer sur l'argument commercial de la régularité, de la ponctualité et du gain de temps, auquel s'ajoute la desserte de villes grandes ou moins grandes ignorées par les LGV mais que dessert Nightjet. En 2019, Nightjet a transporté 1,4 million de voyageurs, soit, selon les ÖBB, l'équivalent de 12 000 vols évités.

Des initiatives un peu partout

Les choses se sont accélérées au cours de l'année 2020 avec le lancement par la Commission européenne d'une étude (dotée de 500 000 €) pour identifier les obstacles techniques, juridiques et financiers au développement de liaisons trans-européennes (grandes lignes, trains de nuit et TGV) et les mesures pour y remédier. Puis, le 22 septembre 2020, le Bundestag et l'Assemblée nationale ont émis une résolution commune souhaitant le développement d'une ligne rapide Paris-Berlin desservie par des trains de nuit et des TGV. Enfin, le 12 février dernier, en réponse à une question parlementaire, le ministre allemand des Transports précisait le calendrier des nouveaux services de nuit attendus d'ici à 2023 : au printemps 2021, Vienne/Innsbruck-Düsseldorf-Amsterdam (partenariat ÖBB, DB et NS) ; à l'été 2021 : Stockholm-Copenhague-Berlin exploitée par le suédois Snälltaget et Transdev Allemagne ; décembre 2021 : Zurich-Cologne-Amsterdam (ÖBB, SBB et NS) et Vienne-Munich-Strasbourg-Paris (ÖBB et SNCF) ; décembre 2022 : Zurich-Berlin/Prague/Hambourg (ÖBB, SBB et České Drahy) ; décembre 2023 : Vienne-Paris/Bruxelles/Berlin (ÖBB et SNCF).

L'exploitation étant assurée par les ÖBB, ses partenaires se chargeant de la commercialisation et de la vente des billets. De son côté, le secteur privé n'est pas en reste : le germano-américain RDC avec le « Alpen-Sylt Express » entre la Bavière et la Mer du Nord et le tchèque RegioJet entre Prague et l'Adriatique et Prague et la Pologne.

10 lignes nocturnes en 2030 en France ?

En France, les lignes commencent aussi à bouger : les deux Intercités de nuit Paris-Briançon (interrompu pour travaux depuis mars 2021) et Paris-Rodez/La Tour de Carol survivent encore comme service public. Devraient prochainement s'y ajouter un Paris-Nice, dont le retour a été annoncé par le Premier Ministre le 25 février dernier et dont les billets sont en vente depuis le mois d'avril. Selon le ministre délégué aux Transports Jean-Baptiste Djebbari, une dizaine d'autres lignes devraient suivre d'ici 2030. Quel en sera le modèle économique ? Rien ne filtre pour le moment. S'il s'agit de lignes de service public intérieures, la contractualisation après appels d'offres lancé par la DGITM devrait s'imposer, à l'instar de ce qui se passe pour les Intercités de jour. Mais quid s'il s'agit de lignes internationales, et avec quelle autorité organisatrice ? Et si l'on considère que ces nouveaux trains de nuit doivent être des services librement organisés (SLO) aux risques et périls de l'exploitant, sans subvention ni droits exclusifs, avec quels candidats ? Car le prix du ticket d'entrée constitué par l'achat de matériel roulant sera élevé. L'effet d'annonce n'a à ce jour pas été complété par les solutions de financement qui seraient retenues, quel que soit le modèle, libre ou contractuel, retenu. Les 71 voitures des Intercités de nuit sont en cure de rajeunissement au technicentre de Périgueux et seraient mises en service courant 2022. Mais où trouver le matériel neuf pour les créations annoncées ? Beaucoup de questions en suspens pour le train de nuit sur lesquelles il faudra tôt ou tard faire la lumière.

Michel Quidort ■

La Médiation Tourisme et Voyage

Véritable mode alternatif de règlement des conflits entre professionnels du transport, du voyage et du tourisme et les consommateurs, la Médiation Tourisme et Voyage permet d'éviter un contentieux en proposant des solutions amiables. Dans le contexte de crise sanitaire de la Covid-19, le rapport annuel 2020 du Médiateur Tourisme et Voyage (MTV) souligne la multiplication des saisines d'un point de vue quantitatif et qualitatif comme les vides juridiques le conduisant à statuer sur des points de droit inédits.

Champ d'application

La Médiation Tourisme et Voyage est un droit pour le consommateur de pouvoir bénéficier gratuitement de l'aide d'un médiateur dans la résolution amiable d'un litige avec un professionnel. Organisée par le code de la consommation (article L. 612-1 et suivants), cette médiation de la consommation permet d'éviter la procédure judiciaire, longue et coûteuse pour les consommateurs. Le code de la consommation permet au professionnel de mettre en place son propre dispositif de médiation de la consommation (comme c'est le cas pour la RATP ou SNCF Voyageurs qui disposent de médiateurs spécifiques) ou de proposer au consommateur le recours à un médiateur dont la compétence s'étend à l'ensemble des entreprises d'un domaine d'activité économique dont il relève. Pour le secteur des transports, il s'agit de la Médiation Tourisme et Voyage dont la médiation est opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2012.

La Médiation Tourisme et Voyage couvre les litiges entre les fournisseurs de services de tourisme et de transport (voyage, transport, hébergement, prise en charge aéroportuaire...) ou de loisirs (parcs d'attraction, billetterie spectacle ou sportive...), signataires de la Charte de la Médiation du Tourisme et du Voyage et dont la liste des adhérents figure sur leur site internet. Ces secteurs d'activité ont été élargis en 2020 aux péages autoroutiers, salles de sport ou encore les services de trottinettes électriques.

Fonctionnement

Le Médiateur ainsi que son équipe de juristes, est chargé d'ouvrir aux

parties la voie à une solution amiable tout en garantissant la confidentialité des échanges. Si en 2020, 64,59 % des litiges soumis au Médiateur sont directement liés à la Covid-19, certaines demandes concernent toujours le retard, l'annulation ou le surbooking aérien, l'annulation ou le non-respect du contrat, la perte de bagages, le défaut d'information et de conseil, voire également un litige lié à l'assurance. Les demandes ne sont pour la plupart jamais chiffrées, si bien que le travail du Médiateur consiste également en l'évaluation du montant de la compensation financière. Pour les infractions tarifaires des transports urbains entrant dans le champ de compétence de la Médiation Tourisme et Voyage, il est possible de le saisir en remboursement de l'amende à titre commercial et non pas en demande directe d'annulation de l'amende comme c'est le cas pour les médiateurs RATP et SNCF Voyageurs.

Le consommateur peut saisir le Médiateur par son site ou par courrier, directement ou via une association de consommateur, le Défenseur des droits. La FNAUT guide et assiste un grand nombre de consommateurs vers le Médiateur. Pour une saisine recevable, le consommateur doit impérativement avoir au préalable contacté le service-client du professionnel concerné et avoir eu une réponse négative ou une absence de réponse sous 60 jours. Cette saisine doit également être effectuée dans l'année de la réclamation et le consommateur doit s'assurer que le professionnel adhère à la Charte de la Médiation Tourisme et Voyage, que son dommage est non corporel et qu'aucune action judiciaire n'est en

cours. Le Médiateur rendra ensuite un avis ou transmettra la demande à des entités partenaires.

Problématiques juridiques liées à la Covid-19

Le contexte de crise sanitaire lié à la Covid-19 a engendré des situations juridiques inédites du point de vue du droit des transports et du tourisme. Par conséquent, le Médiateur a dû créer courant 2020 sa propre jurisprudence selon la recommandation « accepter l'équité pour les vols empêchés du fait du Covid ».

En l'occurrence, lorsque les compagnies ont cherché à imposer le remboursement sous la forme d'avoir des vols massivement annulés pendant le premier confinement, alors même que l'accord du voyageur est nécessaire selon le règlement CE 261/2004, l'équité a guidé le Médiateur à encourager les compagnies à rendre l'avoir plus « attractif » qu'une simple transformation de forme du montant du billet annulé. De même, alors que la force majeure ne s'applique pas pour le voyageur qui ne peut se rendre à l'embarquement du fait d'une maladie (arrêt rendu par la Cour de cassation le 25 novembre 2020) ou d'une mesure administrative telle que le confinement, le Médiateur a conseillé aux compagnies de ne pas appliquer strictement les conditions générales de vente et de proposer un avoir/report de la valeur du billet annulé et dont les modalités d'utilisation, seraient décidées par la compagnie aérienne.

Face à ces recommandations du Médiateur, la FNAUT rappelle que, si l'équité commande d'écarter l'application d'une loi inégalitaire ou injuste pour une des parties et de tenir compte du contexte, l'intérêt des consommateurs, partie faible économiquement, prime sur celui des professionnels dans l'esprit du code de la consommation.

Nina Soto,
service juridique de la FNAUT ■