



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

6 mai 2015

La FNAUT : bilan et perspectives d'avenir

1^{ère} partie - Bilan de l'action de la FNAUT

par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT

La FNAUT aujourd'hui : un mouvement représentatif des usagers

Créée en 1978, la FNAUT rassemble 150 associations locales, soit environ 40 000 adhérents, et 10 associations nationales spécialisées (Droits du Piéton, Fédération des Usagers de la Bicyclette, France Autopartage,...), soit au total environ 80 000 adhérents, des « écomobilistes » :

- des usagers des transports urbains, du train, de l'autocar ;
- des piétons, des cyclistes, des personnes handicapées ;
- des automobilistes raisonnables, intermodaux, autopartageurs ;
- des familles de victimes d'accidents de la circulation ;
- des habitants soumis aux nuisances des transports (riverains de grands axes routiers et d'aéroports) ou menacés par ces nuisances.

Une organisation originale

La FNAUT est d'abord une **association de consommateurs agréée par l'Etat**, la seule spécialisée sur les transports et l'aménagement du territoire. Elle est aussi une **association de défense de l'environnement** et un « **laboratoire d'idées** » sur la politique générale des transports. Ses activités contentieuses, décrites dans l'annexe 1, illustrent ces trois facettes de la FNAUT.

Elle s'intéresse à tous les modes de transport, voyageurs et fret, et à tous leurs aspects : techniques, économiques, sociaux, écologiques, institutionnels et politiques.

Un fonctionnement démocratique et pérenne

Notre **conseil national**, élu chaque année lors de l'assemblée générale, est notre « Parlement » : il se réunit trois fois par an, il est chargé de préciser et d'actualiser notre doctrine.

Notre **bureau national** se réunit une fois par mois. Il travaille de manière très collégiale.

Nos associations sont regroupées au sein de **fédérations régionales**.

Des **réseaux thématiques** ont été mis en place pour faciliter les échanges entre militants.

Notre **équipe de permanents** est réduite mais efficace, elle comprend : une secrétaire, un responsable de la communication, un juriste et une chargée de médiation.

Tous les deux ans, la FNAUT se réunit en **congrès** : Tours 1979, Lille 1980, Toulouse 1982, Nantes 1984, Lyon 1986, Strasbourg 1988, Bordeaux 1990, Amiens 1992, Dole 1994, Montpellier 1996, Saint-Denis 1998, Orléans 2000, Lyon 2002, Saint-Lô 2004, Besançon 2006, Le Mans 2008, Nancy 2010, Lons-le-Saunier 2012, Nantes 2014. Notre 20^{ème} congrès aura lieu à Strasbourg en 2016.

La FNAUT publie un **bulletin mensuel, FNAUT Infos** ; le numéro 235 paraîtra en juin.

Indépendance, dialogue constructif et pédagogie

La FNAUT est strictement **indépendante** des partis politiques, des syndicats, des exploitants, de l'administration et des élus. Ses interventions n'ont aucun caractère partisan.

La FNAUT recherche systématiquement le **dialogue** avec les décideurs. Elle est présente dans de nombreuses instances (conseils d'administration : SNCF, SNCF Réseau (ex-RFF), RATP, STIF, comités de lignes,...) où elle exprime les besoins concrets, à court et long terme, des usagers. Ses critiques sont toujours accompagnées de **propositions constructives**.

La FNAUT a toujours évité les gesticulations médiatiques et privilégié les **analyses de fond** et la **pédagogie**, en organisant des **colloques** (voir annexe 2) et en publiant des **tribunes** dans la presse.

Une priorité aux faits concrets

La FNAUT s'appuie sur des **observations concrètes**, en France et à l'étranger. Cette attitude l'amène à réaliser elle-même des **enquêtes** et des **études**, et à faire réaliser des **expertises** (voir annexe 3) afin de bien connaître la réalité, *souvent méconnue des décideurs politiques* : comme le disait Julian Huxley, « les faits sont embêtants, ils empêchent de croire ce que l'on veut ».

Un souci des réalités économiques, un refus de la démagogie

Dans la lignée d'Alfred Sauvy, la FNAUT reconnaît l'importance des réalités économiques. Elle est ainsi très favorable au rail (tramway, train), non par « ferrovipathie » mais sur des bases rationnelles : le rail est adapté aux axes lourds de trafic, l'autobus et l'autocar en sont les compléments indispensables sur les axes disposant d'une clientèle potentielle plus limitée.

Il est facile de décider une baisse des taxes sur les carburants routiers (fin 2012) sans en mesurer les conséquences écologiques et sociales néfastes, y compris pour les automobilistes.

La FNAUT refuse de « réclamer plus pour moins cher » : le transport collectif a un coût, qui doit être pris en charge par les usagers, les entreprises et les contribuables. Fausse bonne idée, la gratuité pour tous est financée inévitablement au détriment des investissements et de l'offre ; il en est de même du tarif unique du pass Navigo francilien, qui pénalisera à terme les usagers.

Des interventions originales

Depuis 1992, la FNAUT préconise la concurrence entre opérateurs ferroviaires dans le cadre de délégations de service public. Elle défend la réouverture de lignes ferroviaires périurbaines, les trains Intercités, l'obligation de plans de déplacements urbains dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Elle critique les gares TGV « à la campagne » depuis 1981. Elle attire l'attention sur la quasi-absence de services urbains et départementaux les jours fériés, et en particulier le 1^{er} mai, « journée nationale de la voiture » ; sur la surestimation des coûts d'usage de la voiture par le barème fiscal kilométrique.

La FNAUT fait **une analyse critique des innovations techniques**. La FNAUT a approuvé diverses innovations dès leur émergence (vélo à assistance électrique, autopartage en boucle, autoroute ferroviaire) mais a dénoncé – et les faits lui ont donné raison – d'autres innovations présentées comme des solutions miracles (tramway sur pneus, câble urbain, autopartage « one way », voiture électrique) alors que leur créneau de pertinence est très étroit.

Elle réfute **les idées sommaires à la mode, politiquement correctes** : le TGV et le tramway, c'est ruineux ; le Lyon-Turin c'est pharaonique ; le canal Seine-Nord, c'est écologique ; la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire, c'est ringard ; le car et le covoiturage, c'est moderne ; les régions françaises sont trop petites,...

Un rôle précurseur

La FNAUT a compris de longue date l'importance sociale, économique et écologique cruciale du secteur des transports et a toujours défendu des idées porteuses d'avenir (densité urbaine, fiscalité écologique). Mais elle s'est souvent heurtée au conservatisme et au manque de vision à long terme des responsables politiques et syndicaux, et de certains économistes.

Des succès incontestables

Nos associations locales ont obtenu des succès remarquables. Elles ont contribué au retour du tramway (Grenoble, Strasbourg, Paris, Bordeaux, Tours, Avignon,...) et du vélo (la FUB, créée en 1980, a joué un rôle décisif) et ont obtenu quelques réouvertures de lignes ferroviaires (Cannes-Grasse, Nantes-Pornic et Nantes-Châteaubriant, Oloron-Bedous (dans la perspective d'une jonction avec Canfranc), Belfort-Delle, Avignon-Carpentras). RFF a retenu la « virgule de Sablé », une suggestion de la FNAUT Pays de la Loire.

La FNAUT a donné une cohésion au mouvement des usagers des transports. Elle est devenue un partenaire reconnu des pouvoirs publics et des professionnels des transports. Elle a participé, par son action pédagogique et son travail de lobbying, au renouveau du transport urbain et ferroviaire.

Pour l'avenir : provoquer des chocs psychologiques

Comme on l'a vérifié en matière de sécurité routière (premières limitations de vitesse, permis à points, radars), les comportements des individus et des entreprises n'évoluent vraiment qu'à la suite de chocs psychologiques : mise en service d'une nouvelle infrastructure très performante (tramway, ligne à grande vitesse), hausse du prix des carburants après les chocs pétroliers.

Les mesures préconisées par la FNAUT (fiscalité écologique, péage urbain, réduction des vitesses maximales autorisées sur le réseau routier, abandon des grands projets routiers) sont impopulaires, mais efficaces car susceptibles de provoquer des tels chocs.

Une vision ambitieuse pour les transports publics

Il faut voir grand en matière de transports publics : non seulement la demande actuelle est très mal satisfaite (saturation en zones denses, pénurie en zones périurbaines et dans les villes moyennes), mais il faut anticiper la croissance future de la demande (augmentation et vieillissement de la population, moindre attrait de la voiture chez les jeunes, congestion de la voirie, pollution de l'air, dépendance pétrolière, dégradation du climat).

Annexe 1 – Les activités contentieuses de la FNAUT

La FNAUT mène des actions contentieuses dans ses trois domaines de préoccupation : consommation, environnement et politique des transports.

1 – Défense des consommateurs

Défense des droits individuels des consommateurs

Le service juridique de la FNAUT traite environ 1 000 dossiers individuels par an. Cette activité concernait surtout le transport ferroviaire et le transport en Ile-de-France, de nombreux dossiers étant transmis aux médiateurs de la SNCF et de la RATP.

Depuis que la saisine directe des médiateurs par les consommateurs a été autorisée, notre service juridique continue à traiter les litiges impliquant la SNCF et la RATP ainsi que Thello, compagnie ferroviaire assurant les liaisons nocturnes France-Italie. Mais la grande majorité des dossiers traités concerne aujourd'hui le transport aérien et les services rendus par les agences de voyages, la FNAUT s'adressant alors au médiateur Tourisme et Voyages.

Défense des droits collectifs des consommateurs

Accidents collectifs - La FNAUT s'est constituée partie civile à l'occasion de :

- l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999 ;
- l'incendie du train de nuit Paris Munich le 6 novembre 2002 ;
- le crash aérien de Charm-El-Cheick du 3 janvier 2004 ;
- le déraillement du train Paris-Limoges à Brétigny le 12 juillet 2013.

2 – Protection de l'environnement

Pollution de l'air

Dans le milieu des années 90, la FNAUT a engagé des actions concernant la pollution de l'air : plainte auprès de l'Union Européenne contre la France pour non-transposition de directive ; recours devant le Conseil d'Etat pour carence des ministres chargés de l'exécution du décret 96-335 du 18 avril 1996 relatif à la qualité de l'air.

Publicités automobiles

La FNAUT a engagé plusieurs actions, avec constitution de partie civile, contre des publicités qu'elle considère comme trompeuses et relevant du « greenwashing » :

- en 2008, contre une publicité pour le véhicule Saab 93 Bio Power, parue en particulier dans Le Monde du 21 septembre 2007 et présentant ce véhicule comme « vert » et « plus écologique » ;
- en 2010, contre une publicité de la société Audi parue dans le Monde du 22 avril 2008, inversant et détournant l'étiquette énergétique obligatoire relative à l'indication de la consommation et l'émission de CO₂ des véhicules automobiles ;
- en 2011, contre des publicités des constructeurs automobiles Ford et PSA omettant les informations obligatoires sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ; cette dernière action a été menée avec les associations Respire et Ecologie sans frontière.

Interventions auprès du Jury de Déontologie Publicitaire

Le JDP a été créé au sein de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité (ARPP). La FNAUT a déposé plusieurs plaintes auprès du JDP, avec succès :

- en 2009, contre une publicité du lobby France Betteraves en faveur du bioéthanol de betteraves ; cette initiative a été suivie d'un dépôt de plainte auprès du TGI de Paris pour publicité trompeuse ;
- en 2010, contre une publicité du constructeur automobile Hyundai parue dans Le Monde Magazine et vantant le modèle Hyundai ix35 ;

- en 2011, contre une publicité de la société de transport sur réservation Ecocab pour un service de taxi qualifié de « 100 % écologique » ;
- en 2013, contre une publicité diffusée sur le site internet de Honda France pour les motos CB500F : « Jeunes, faites du bruit » ;
- en 2014, contre la publicité pour la voiture électrique Zoé diffusée dans Le Parisien du 17 mars 2014, dans le contexte d'un pic de pollution, par le constructeur automobile Renault : « pour lutter contre la pollution, roulez en voiture ».

3 - Actions relatives à la politique des transports

Grandes infrastructures de transport

La réouverture du tunnel du Mont-Blanc a donné lieu, au début des années 2000, à une série de contentieux contre sa réouverture progressive.

Il faut y ajouter 15 ans d'actions contentieuses contre des projets autoroutiers ou des ouvrages routiers (tunnel du Somport) et, plus récemment, contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges et le projet de gare nouvelle TGV de Montpellier.

Préservation du patrimoine ferroviaire

Des actions de protection du patrimoine ferroviaire sont menées depuis une quinzaine d'années par Xavier Braud, enseignant en droit public à l'université de Rouen : la FNAUT a attaqué de nombreuses décisions de RFF relatives à des déclassements et fermetures de lignes. Ces actions se sont récemment ralenties car RFF a fait évoluer ses pratiques dans le sens souhaité par la FNAUT, en réduisant le nombre de déclassements et aliénations d'emprises inutilisées au profit de simples fermetures avec mise à disposition provisoire des emprises, ainsi préservées, à des collectivités locales pour en faire des véloroutes et voies vertes.

Plus récemment, la FNAUT a lancé des actions contre des occupations illégales du domaine ferroviaire par des collectivités territoriales.

A l'inverse, la FNAUT a soutenu RFF contre des riverains d'infrastructures ferroviaires inutilisées qu'il souhaitait rouvrir (Bourg-Bellegarde, Montérolier-Buchy, Oloron-Bedous).

Annexe 2 - Colloques organisés par la FNAUT

La FNAUT a organisé une dizaine de colloques, seule ou en partenariat avec d'autres organismes. Elle a ainsi contribué à sensibiliser les décideurs sur des sujets variés, originaux et difficiles (les numéros de FNAUT Infos qui en ont rendu compte sont indiqués entre parenthèses).

Octobre 1992, Tours (Hôtel de Ville) : « **les lignes ferroviaires régionales** ». La FNAUT réaffirmait alors son opposition aux fermetures de lignes et suggérait que les "petites lignes" soient confiées à des exploitants spécialisés indépendants de la SNCF (n°9).

Novembre 1999, Lyon : « **les lignes interrégionales, un avenir incertain** ». La FNAUT attirait l'attention sur la dégradation des liaisons Intercités et leur rôle souhaitable dans l'aménagement du territoire (n°105, 123).

Mars 2002, Paris : « **la densité urbaine, sujet tabou, enjeu décisif** ». Conclusion de la FNAUT : la ville dense est mal perçue de l'opinion, mais elle est favorable aux transports collectifs et aux modes doux, et on peut densifier sans entasser (n°117).

Octobre 2003, Vaulx-en-Velin (ENTPE), en partenariat avec le CERTU (Club mobilité) : « **mobilité et péages urbains : Singapour, Londres, et après ?** ». Suite à cette journée-débat passionnante, la FNAUT prenait position en faveur du péage urbain (n°129).

Janvier 2006, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec le GART et la FMVM (fédération des maires des villes moyennes) : « **les déplacements dans les agglomérations moyennes** ». Ce colloque a mis en évidence les particularités de ces agglomérations et l'urgence d'une politique de maîtrise de l'automobile comme dans les grandes agglomérations (n° 147, 155).

Septembre 2009, Paris (Conseil régional d'Ile-de-France), en partenariat avec le GART et la FNAU (fédération nationale des agences d'urbanisme) : « **gares périurbaines, point d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré** ». La FNAUT souhaitait attirer l'attention sur la valorisation possible des étoiles ferroviaires urbaines inutilisées (n°183).

Novembre 2009, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec Agir pour l'environnement et le Réseau Action Climat : « **climat et transports : du global au local** ». La FNAUT a présenté son analyse du schéma national des nouvelles infrastructures de transport (n°191).

Mars 2012, Paris : séminaire inter-associatif sur « **les LGV et l'environnement** », en partenariat avec Agir pour l'environnement.

Janvier 2014, Paris (Assemblée Nationale, salle Lamartine) : « **le coût d'usage des différents modes de transport** ». A partir des travaux de Jean-Marie Beauvais, la FNAUT a pu exposer et soumettre à discussion ses propositions relatives à l'information des consommateurs, à la tarification des transports collectifs et à la fiscalité.

Projet : à la rentrée 2015, à Paris, colloque sur le thème « **réforme territoriale et transports** ».

Annexe 3 - Etudes de la FNAUT financées par des organismes extérieurs

Les numéros suivant la date de l'étude sont ceux de FNAUT Infos.

Pour la DGITM

Les comités de lignes TER (Daniel Courivault, 2006, 149)

La certification des transports (Claude Pierre dit Barrois, Marc Debrincat, 2008, 174)

La tarification du TER (Marc Debrincat et Jean Lenoir, 2009, 189)

Les attentes des usagers et le rôle des technologies nouvelles pour l'information multimodale et la billettique (Marc Debrincat, Aymeric Gillaizeau et Jean Lenoir, 2010, 197)

Concurrence et droits des voyageurs (Marc Debrincat, Jean Lenoir, Audrey Péniguel, 2011, 208)

La qualité de service dans les transports collectifs : les attentes des voyageurs (Marc Debrincat, Jean Lenoir, Anne-Sophie Trcera, 2012, 216)

Les trains Intercités (Jean Lenoir coordinateur, 2013, 224)

Comment le ferroviaire peut-il s'adapter face aux offres à prix réduits proposés dans les autres modes (Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera, Poehere Viaux, 2014, 234)

Pour la DATAR

Les gares TGV (Jean-François Troin, 2008, 167)

Les "perdants du TGV", le TGV et les villes moyennes (Jean Sivardière, 2011, 199)

Déplacements interurbains : quelle place pour l'autocar ? (Jean Sivardière, 2013, 224)

Pour l'Association des Régions de France

Le cadencement des TER (Gabriel Exbrayat, pour l'ARF, 2008, 171)

Pour le GART

La gratuité des transports urbains à l'étranger (Jean Sivardière, 2014, 230)

Pour l'association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse

LGV : les arguments des promoteurs et des opposants (Jean Sivardière, 2012, 204 et 214)

Pour l'association La Transalpine

Analyse des arguments des opposants au Lyon-Turin (Jean Sivardière, 2013, 217)

Etudes en cours en 2014

Pour RFF : le maillage du réseau ferré (Jean Sivardière)

Expertises réalisées à la demande de la FNAUT

DGAC

Le troisième aéroport parisien (cabinet MVA, 2001, 94 et 102)

La politique aéroportuaire (Anne Gellé, Hubert Rouaud et Yves Egal, 2007, 162)

ADEME

La concurrence avion-TGV (Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, 2003, 120)

Le prix réel des carburants automobiles (Jean-Marie Beauvais, 2007, 156, 158, 173)

La localisation de l'habitat et la consommation d'énergie dans les déplacements (Jean-Marie Beauvais, pour le PREDIT et l'ADEME, 2011, 196, 200)

RFF

Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry, mars 2013, 214). Le cahier des charges a été élaboré en commun par la FNAUT et RFF.

SNCF-proximités, Transdev, Keolis, RATP, CarPostal

Coûts d'usage de la voiture et du transport collectif de proximité, évolution depuis 1970 (Jean-Marie Beauvais, 2011, 203)

GART, UTP, RATP, SNCF, Eurolines, Réunir, iDBus

Coûts d'usage de la voiture et du transport collectif pour les déplacements à longue distance (Jean-Marie Beauvais, 2012, 211, 222)

DSCR

Sécurité routière et petits excès de vitesse (Vivian Viallon et Bernard Laumon, 2012, 215)

GART et UTP

Covoiturage longue distance et transport collectif (Bruno Cordier, 2014, 229)

Etudes réalisées bénévolement par des experts pour la FNAUT

La voiture électrique et les biocarburants (Bruno Cordier, 2011, 198)

Bilans énergétiques du train TER et de l'autocar (Jean-Marie Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, 2012, 212)

Autopartage en boucle et en trace directe : les différences (Jean-Baptiste Schmider, 219)



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

6 mai 2015

La FNAUT : bilan et perspectives d'avenir

2^{ème} partie – Analyse du contexte politique et présentation de nos objectifs

par Bruno Gazeau, président de la FNAUT

1. Quelle analyse peut-on faire de la situation du transport, de la mobilité ?

- 1.1. Le transport public a vécu ses “trente glorieuses” avec la LOTI, le versement transport, la délégation de service public et la croissance de la mobilité continue. L'ensemble du système économique et juridique a donné un élan fantastique aux réseaux de transports urbains en France, aux TGV et TER, aux exportations de savoir-faire dans le monde entier. La France compte trois opérateurs de transport parmi les cinq premiers dans le monde.
- 1.2. Récemment, outre la crise économique, une succession de mauvais coups ont été portés au transport public : taux de TVA, menaces sur le versement transport, abrogation de l'Eco-taxe, mais aussi un début de réduction de l'offre, tentatives de remettre la voiture au centre-ville, priorités affichées à la voiture électrique, au redéveloppement de la route dans les contrats de plan.
- 1.3. La prise en compte des externalités (pollution, accidentologie, congestion) est repoussée sinon abandonnée. Le Grenelle n'est plus qu'un souvenir, la conférence environnementale ne privilégie pas le transport public et Mr JUNCKER , à Bruxelles se recentre sur l'économie, oubliant durablement le développement durable.
- 1.4. Le transport public va connaître un bouleversement de son paysage et vivre sous un nouveau régime après le vote des lois sur l'organisation des compétences, l'émergence des Métropoles et des 13 Régions, la loi sur le ferroviaire, la loi Macron et l'émergence de la concurrence intermodale avec la libéralisation de l'autocar, mais aussi le développement accéléré des nouveaux modes – covoiturage, auto-partage, Auto' Lib – que rendent possibles les applications numériques. Faute d'avoir été mise en concurrence sur le rail, la SNCF se voit mise en concurrence plus forte avec les autres modes.

Pour autant, la demande de transport public et de mobilité ne cesse d'augmenter du fait du développement des villes et des services, de l'organisation économique et sociale et de se transformer en se diversifiant, en responsabilisant le voyageur, en se focalisant sur la qualité.

2. Quels sont donc les enjeux pour la FNAUT et les grands défis à relever face à ces défis de la mobilité ?

2.1 - L'enjeu du financement

La contribution du voyageur n'a pas augmenté depuis 10 ans contrairement aux autres services publics. Ceci ne posait pas problème tant que le versement transport croissait avec le développement économique et tant que les collectivités pouvaient contribuer.

En tant qu'usager, nous allons être confrontés à des hausses de tarif, non justifiées par une amélioration de la qualité ou de nouveaux investissements. Nous serons confrontés à une baisse de l'offre ici ou là dans l'urbain comme dans les TER ou les Intercités.

Comment trouver de nouveaux financements auprès des externalités ? Comment empêcher que la "défiscalisation" de la route, de l'aérien ou la non-fiscalisation des nouveaux modes (Bla Bla Car) ne prive de ressources le secteur dit "aidé" du transport public ? (cf. graphique page 4).

2.2 - L'enjeu de l'optimisation de la mobilité et/ou de la concurrence intermodale : du transport à la mobilité.

La FNAUT réaffirme le droit au transport, tel que défini par la LOTI. Elle est favorable à la concurrence des opérateurs entre eux mais non à la concurrence des modes, qui elle doit être organisée et régulée à chaque niveau de compétence. Or, le paysage qui se dessine d'une ouverture à la concurrence non concomitante du car et du fer peut avoir des effets difficiles à gérer. Des schémas nationaux, régionaux et métropolitains de transport sont nécessaires et doivent être établis quand ils n'existent pas. La FNAUT qui défend l'usager, est à l'écoute de ses besoins, doit, pour les traduire (intermodalité, multimodalité, informations voyageurs, billetterie) passer d'une logique de transport public à une logique de mobilité en maintenant les exigences de service public, associer davantage tous les modes contribuant à la mobilité pour en optimiser l'efficacité pour le voyageur. A ce titre la Fnaut défend le voyageur dans tous ses modes de déplacement y compris le car sur le domaine de la mobilité.

2.3 - L'enjeu du Ferroviaire

Le secteur ferroviaire est bousculé par sa dette, son besoin de financement pour les nouvelles lignes TGV, la régénération de ses infrastructures, les difficultés de financement des trains du quotidien, les réorganisations successives du fret.

- **Comment passer d'un réseau ferré traduisant le maillage du 19ème siècle à un réseau structurant du 21ème siècle, conjuguant la massification et le bout-en-bout ?**
- **Comment se confronter à des restructurations, des fermetures de lignes dans le transport sur route, des hausses tarifaires ?**
- **Comment se confronter à la comparaison des coûts entre les modes sinon en recherchant la pertinence des modes au regard de l'utilité pour le voyageur, et de l'optimisation pour la collectivité.**

3. Positions de la FNAUT : un corpus solide et cohérent

- 3.1 La FNAUT défend, dans la continuité de la LOTI, le droit à la mobilité pour tous.
- 3.2 La FNAUT défend donc le voyageur dans toutes ses étapes de déplacement, dans tous ses modes en les intégrant.
- 3.3 La FNAUT soutient la Délégation de Service Public et le contrat entre Autorité Organisatrice et opérateurs, quelque soit le statut de l'opérateur (régie, Pôle d'Echanges Multimodal, entreprise publique ou privée)
- 3.4 La FNAUT se prononce sur la concurrence entre opérateurs, facteur d'amélioration de la qualité pour les voyageurs.
La FNAUT ne souhaite pas la concurrence entre les modes dès lors qu'ils sont aidés ou subventionnés, mais plaide pour la complémentarité et leur optimisation, source d'économie des deniers publics.
- 3.5 La FNAUT appelle à la construction du réseau ferroviaire français du 21^{ème} siècle qui intègre la triple dimension TGV, Intercités, TER ; qui répond aux besoins de massification par un réseau structurant du territoire et aux exigences de bout en bout par association avec d'autres modes.
- 3.6 La FNAUT revendique l'équité entre les modes qui, selon elle, n'est pas respectée ni recherchée aujourd'hui.
- 3.7 La FNAUT reconnaît que la mobilité a un coût, qu'elle n'est pas payée à son vrai coût.

Elle n'est pas hostile à une prise en charge plus grande par le voyageur dès lors que :

- des investissements sont réalisés pour accroître la qualité de service
- une politique tarifaire solidaire est mise en place
- une politique de report modal est encouragée

4. Proposition de la FNAUT

- 4.1 Le développement économique s'appuie fortement sur le développement et le dynamisme des métropoles. Un réseau de transport public efficace et desservant bien son territoire est l'élément clé de l'attractivité d'une métropole.

Nos grandes métropoles comme les métropoles européennes ont besoin de grands projets de transports, à l'instar du Grand Paris.

La FNAUT propose à l'Europe de soutenir le développement de ses métropoles par un programme d'aide aux grands projets de transport métropolitains. C'est, de surcroît, là que se situe le marché ferroviaire dont notre industrie a besoin.

La FNAUT réclame également le 4^{ème} appel à projet qui répond à l'engagement des 2,5 milliards d'euros du Grenelle et correspond à la demande des collectivités et des voyageurs.

- 4.2 Une initiative forte est nécessaire dans le ferroviaire. La FNAUT, qui regrette la non-concomitance de l'ouverture à la concurrence pour le car et le train, propose le lancement d'un appel à projet par la création ou l'exploitation de lignes Intercités ou trains de nuit, l'Etat, Autorité Organisatrice, prenant l'engagement fort du renouvellement du matériel.

- 4.3 La FNAUT observe avec satisfaction un frémissement de l'activité fret, encouragée par l'émergence des OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité). La Fnaut suggère, pour encourager ce mouvement, de lutter contre la fermeture des lignes capillaires, d'envoyer la réflexion sur la création, au sein de Réseau Ferré National, d'un sous ensemble, où les règles de circulation, d'utilisation, de maintenance des voies, d'habilitation des personnels soient mieux adaptées à des trafics plus restreints et qui unifie les statuts existants, territoriaux, départementaux, installations terminaux embranchés.
- 4.4 Sur la libéralisation de l'autocar prévue par la loi Macron, la FNAUT se prononce sur une distance de 150 Km entre deux arrêts et/ou 250 Km depuis l'origine avec avis conforme de l'ARAF. Elle demande que tous les modes contribuent au financement de celle-ci au prorata de leur chiffre d'affaires (autoroutes, fer, entreprises autocaristes).
- 4.5 La FNAUT rappelle sa demande d'une fiscalité écologique pour tenir compte des externalités, préparer la transition énergétique et apporter une réponse au changement climatique et considère qu'une période de prix bas du pétrole est une opportunité à saisir.

En conclusion, la FNAUT rappelle la place très faible, voire inexistante des voyageurs dans les conseils d'administration des trois EPIC et la quasi-absence de moyens financiers qui lui sont alloués pour honorer les demandes qui lui sont faites par les pouvoirs publics et les élus.



Source : Georges Poulos – ingénieur transport Vancouver