

# Le Rapport de conjoncture

1. Vous l'avez lu, ainsi que la motion, je ne vais pas vous les présenter, il fait le point sur l'évolution du contexte législatif du marché, avec l'apparition des différentes concurrences.

Il fait le point sur les investissements des grandes infrastructures et les problèmes de financement qu'ils posent.

- sur l'évolution de l'offre de transport qui régresse dans les réseaux urbains et les réseaux ferrés.
- Sur la sécurité routière qui se dégrade à grande vitesse (+ 30% d'accidents mortels de la route pendant l'été).

2. Je voudrais insister sur ce qui focalise notre attention ces dernières semaines.

## a) D'abord les évolutions ferroviaires

- Haut Comité du Système de Transport Ferroviaire : j'ai fait valoir la grande inquiétude de la Fnaut sur la situation ferroviaire et regrette que le schéma stratégique présenté par le ministre ne comporte aucun élément financier. Depuis on sait que la dette ne sera pas prise en compte, que le contrat de performance est retardé.
- Nous attendons une communication sur les intercités après la douche froide de juillet qui ne conservait que 6 lignes dans le périmètre de l'Etat AO, plus 2 trains de nuit et après la phase de concertation avec le préfet Philizot.
- Nous sommes dans l'ignorance du découlement des négociations Etat/Régions et nous craignons un transfert massif sans moyens financiers pour les régions qui, par ailleurs, veulent limiter leur contribution à la SNCF.
- Celles-ci en appellent verbalement à la concurrence, mais les conditions d'ouverture à la concurrence qui supposent une disposition législative plus des négociations sociales, prendront encore du temps. Nous redoutons un report sur l'autocar dans l'intervalle ou/et, une réduction des services, voire les deux.

La Fnaut a réagi de différentes façons. Après la pétition nous avons eu une grande présence médiatique : France Info, RTM, France Inter, mais aussi la presse écrite AFP, Le Parisien, la presse professionnelle, tenu des conférences de presse à Paris et Annecy sur les trains de nuit avec l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL).

Nous avons tenu un colloque à l'Assemblée Nationale : 250 inscrits et publié un manifeste largement diffusé aux parlementaires, à toute la presse et aux partenaires.

Nous avons répondu aux auditions de Monsieur Savary, de l'IG finances et de celle du Transport sur le bilan de la loi d'août 2014.

Bref, devant ce cruel recul du train qui s'apparente à une bataille de la Marne ferroviaire, nous poursuivons notre engagement en auditionnant G. Pepy, A. Vidaliès, P. Jeantet, T. Mallet (Transdev) avant de questionner en avril les candidats à la présidentielle sur leur projet de mobilité et ferroviaire en particulier.

## **b) L'autocar**

Il est installé dans le paysage. Parti sur les grandes distances (> 100 km), il s'immisce dans les distances courtes, y compris < 100 km, en concurrence avec les TER. Nous suivons cela, ayant rencontré les principaux dirigeants, et interrogeons l'ARAFER le 24 novembre sur cette concurrence intermodale. Nous tiendrons une conférence de presse fin novembre pour dire trois choses sur l'autocar :

- la Fnaut défend tous les usagers de tous les modes, y compris l'autocar
- la Fnaut a les mêmes exigences de respect du contrat de transport : fiabilité, ponctualité, respect des horaires, qualité de service en particulier en gares routières, droits des voyageurs et dédommagement.
- La Fnaut est et sera très vigilante sur la complémentarité des modes et l'intermodalité entre eux pour les correspondances, l'information voyageurs et la billettique.

c) Dans l'immédiat il est essentiel pour la FNAUT, d'achever la mise en place de ses instances régionales, pour être l'interlocuteur du Conseil régional.

- dans l'élaboration des SRADETT et schémas d'intermodalité.
- dans l'élaboration des cahiers des charges des conventions avec la SNCF.
- dans l'examen des rapports du délégataire – la Sncf – à l'occasion du renouvellement des contrats ou de la mise en concurrence.

## **c) L'urbain**

Nous sommes ici à Strasbourg qui a développé et innové de façon continue pour offrir un très beau réseau, bien maillé, qui séduit la population et les voyageurs.

La Fnaut s'est appuyé sur cet exemple de réseau qui continue de se développer et sur d'autres exemples pour faire un retour d'expériences BHNS/Tramway, afin d'objectiver le débat, du choix entre ces deux modes de TCSP.

Nous suivons les débats qui, de Toulouse à Marseille, en passant par Lyon, interroge les AO issues des lois NOTRE et MAPTAM sur l'organisation des

territoires : soit partir de l'AO urbaine et développer une ligne de métro, soit partir de l'étoile ferroviaire et développer bus et tramwayq, mailler le territoire, raccourcir les temps d'accès aux lieux d'emplois et de centralité. Voilà un débat qui ressurgit avec l'extension des périmètres et l'émergence de nouveaux besoins.

Recensant ceux-ci, en particulier en 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> couronne des métropoles, la Fnaut a fait valoir que, quels que soient les motifs et la taille des villes, les besoins existaient et justifiaient d'un quatrième appels à projets inscrit dans le Grenelle. Elle a présenté cette liste lors d'une conférence de presse.

C'est pourquoi nous avons accepté aux côtés du GART, de l'UTP, des Régions de France, de la FNTV et du TDIE, de participer aux Etats généraux de la mobilité.

6 étapes sont prévues en province :

- 26 octobre à Lille
- le 9 novembre à Lyon
- le 24 novembre à Marseille
- le 9 décembre à Nantes
- le 12 décembre à Bordeaux
- le 22 décembre à Strasbourg
  
- Une à Paris en mars
- Vous êtes conviés à y participer en vous inscrivant sur le site [www.etatsgeneraux](http://www.etatsgeneraux) pour faire valoir les besoins et avis des usagers sur la qualité de service, l'information voyageurs, la tarification, entre autres.

#### **d) Le financement**

On nous oppose en permanence le manque d'argent quand nous appelons le gouvernement à investir davantage sur le secteur ferré, dans les matériels intercités ou dans un appel à projets.

Mais que de décisions favorables à la voiture :

- un nouveau plan autoroutier de 1 milliard qui fait suite au plan de relance de 3 milliards
- le déploiement des bornes électriques et l'aide à la voiture électrique de 1 milliard et demi
- les redéploiements autoroutiers des conseils régionaux
- tout récemment l'avantage TVA diesel pour les entreprises, étendus à l'essence

Je ne parle pas des avantages cachés :

- les émissions sont 15 fois plus importantes qu'exigé par la , selon T & E, sans que personne ne s'en émeuve ou ne pense à facturer
- le sénat qui évalue à 100 milliards le coût annuel de la pollution
- et que dire de cette baisse historique du pétrole abandonnée dans la poche des automobilistes au lieu d'être partagée, au nom d'une solidarité inter-génération, pour financer les infrastructures de demain.

Voilà, chers amis, la situation n'est pas rose si j'ose dire, nos combats et vos combats quotidiens en portent témoignage, la motion qui vous est proposée en dresse le constat fidèle.