

Les tickets verts et rouges 2020 de la FNAUT

Les traditionnels tickets, verts et rouges, de la FNAUT devaient être décernés lors du congrès prévu à Annecy début octobre. Ce congrès ayant été annulé en raison de la crise sanitaire, les tickets 2020 ont été décernés directement par les membres du bureau. Les sujets sur lesquels la FNAUT s'est souvent exprimée (tramway, gares TGV, petites lignes) ont été éliminés.

TICKETS VERTS

80 km/h

Le 1er juillet 2018, le Premier ministre Edouard Philippe a décidé de ramener de 90 à 80 km/h la vitesse limite sur plus d'un million de km de routes nationales et départementales afin d'améliorer la sécurité routière. Un bilan de cette mesure est aujourd'hui difficile à établir en raison d'évènements imprévus (destruction de radars, grève des transports publics, confinement).

Depuis décembre 2019, les présidents de département, majoritairement opposés à la décision de l'Etat sous couvert de « défense de la ruralité » (FNAUT Infos 277) ont été autorisés par la loi LOM à repasser certaines sections départementales à 90 km/h après avis consultatif (généralement négatif) de la commission départementale de sécurité routière. Une reculade de l'Etat, immédiatement exploitée par les présidents de Haut-Marne (Nicolas Lacroix, LR) et de Seine-et-Marne (Patrick Septiers, UDI).

32 présidents de conseils départementaux (selon le magazine Auto Plus) dont ceux de Loire-Atlantique, de Gironde et du Var ont cependant maintenu courageusement le 80 km/h. Un ticket vert leur a été attribué par la FNAUT.

Adaptation des transports publics aux personnes handicapées

Une enquête IFOP-APF (Association des Paralysés de France, voir FNAUT Infos 284) a été réalisée récemment auprès de 12 000 personnes concernées ou non par un handicap : malgré l'adoption de trois lois sur l'accessibilité depuis 1975, la France a un retard énorme dans ce domaine par rapport aux Pays nordiques ou l'Italie : 9 personnes sur 10 éprouvent des difficultés lors de leurs déplacements quotidiens, dont 65 % des personnes valides se déplaçant dans l'espace public ou en transport public.

Un ticket vert a été décerné aux métropoles qui ont obtenu une adaptation satisfaisante de leurs transports publics aux personnes handicapées, en particulier **Grenoble, Rennes, Nantes, Montpellier et Strasbourg** (le taux de satisfaction des usagers des transports publics est compris entre 81 % et 67 %). La FNAUT rappelle que les personnes valides bénéficient des aménagements indispensables aux personnes handicapées.

Par un ticket vert, le bureau de la FNAUT reconnaît les efforts des élus de l'autorité organisatrice **Pau Béarn Pyrénées Mobilités**, qui a financé la proposition de l'Association de Défense des Usagers des Transports Aquitaine Grand Pau, pour protéger les jeunes élèves d'un Institut Médico-Educatif qui se rendent quotidiennement des arrêts de bus à leur école.

TICKETS ROUGES

Réouvertures ratées

La FNAUT a dénoncé le fiasco que constitue la réouverture, pourtant très attendue, de la ligne Belfort-Delle (ce cas n'est pas unique, voir FNAUT Infos 282), en attribuant à l'Etat et à la Région Bourgogne -

Franche-Comté un ticket rouge (rupture de charge systématique à la gare TGV de Meroux, non prolongement des trains Épinal-Belfort jusqu'à cette gare, correspondances TGV-TER mal organisées, réduction des fréquences pendant les vacances scolaires...).

En Allemagne, les réouvertures de lignes sont toujours couronnées de succès, parfois spectaculaire (FNAUT Infos 282). En cas de réouverture d'une voie ferrée, les conditions suivantes sont à respecter :

- rénovation sérieuse et à prix réduit de l'infrastructure (pas de « circulaire Bussereau » obligeant à supprimer les passages à niveau);
- réouverture de l'ensemble de l'itinéraire concerné ;
- arrêts bien positionnés ;
- matériel roulant de capacité adaptée aux besoins ;
- cadencement des horaires et amélioration des correspondances ;
- coûts réduits de l'exploitation par appel à la concurrence ;
- maintien ou création d'un trafic de fret ;
- bonne coordination avec le car pour les rabattements sur les arrêts ;
- enfin bonne information par l'exploitant sur les services offerts.

Travaux routiers concurrents du train

Trop souvent, des travaux routiers sont réalisés alors que, sur un itinéraire parallèle on cherche à relancer l'usage du train. Les exemples sont nombreux d'autoroutes ou 2 x 2 voies parallèles à des voies ferrées, donc en concurrence directe avec le train, ou réalisées à la place d'une voie ferrée, construites avec l'appui ou à l'initiative de l'Etat ou de collectivités régionales ou locales.

Les exemples de ces incohérences et de ces gaspillages sont nombreux :

- le Conseil Départemental de Haute-Savoie vient ainsi de décider la construction de l'autoroute A 412 Thonon-Machilly qui concurrencera le Léman-Express ;
- la Commission d'Orientations des Infrastructures (COI ou commission Duron) a poussé la modernisation de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) et le report de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) parallèle ;
- l'autoroute Castres-Toulouse, dont les promoteurs ont été l'Etat, le Conseil Régional et le Département du Tarn, concurrencera la voie ferrée qui relie les deux agglomérations ;
- la RN 154 est passée à 2 x 2 voies et transformée en concession autoroutière au lieu de rouvrir la ligne Orléans-Chartres qui aurait relié la capitale régionale au seul chef-lieu de département qui ne l'était plus et offert un axe fret permettant d'évacuer le trafic de céréales vers les ports en contournant la région parisienne ;
- le projet de tram-train de La Réunion a été abandonné au profit de la nouvelle route du littoral prise en compte dans le plan de relance ;
- le département de Loire-Atlantique continue d'élargir la route Nantes-Pornic à 2x2 voies alors qu'il existe une voie ferrée parallèle insuffisamment utilisée.

La FNAUT dénonce ces travaux routiers pléthoriques qui finissent par dé-rentabiliser le rail et renforcer la dépendance des territoires à la voiture et au camion et attribue à leurs promoteurs, Etat et élus des collectivités, un ticket rouge.

Transports urbains

La métropole d'Aix-Marseille a reçu un ticket rouge (manque d'adaptation aux PMR : taux de satisfaction des usagers : 16 %).

Perpignan-Métropole a reçu aussi un ticket rouge en raison de la très mauvaise qualité de son réseau urbain (seulement 37 voyages par an et par habitant en 2016). La circulation automobile est très dense, le stationnement sauvage très développé.

Motion d'actualité **adoptée par le Bureau National de la FNAUT**

La motion, adressée à l'Etat, analyse les évolutions récentes du secteur des transports et développe le thème : « contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports publics ».

Le transport public, la marche et le vélo peuvent provoquer des reports modaux favorables à la protection du cadre de vie et de l'environnement. Leur contribution à la lutte contre un réchauffement climatique qui s'accroît est irremplaçable.

1. Le secteur du transport public et des mobilités est depuis plusieurs années confronté à deux défis : se situer face au changement climatique pour se passer des énergies fossiles, répondre au défi technologique induit par le digital pour les services qu'il entend rendre à ses clients.

2. La crise sanitaire est venue bouleverser les modes de transport et les mobilités.

La crise rebat les cartes en modifiant les parts de marché des différents modes de déplacements.

Le vélo se développe, répond au besoin des urbains, et peut répondre aux besoins des populations isolées en périurbain en milieu rural. Mais il reste un transport individuel et pourra difficilement devenir un transport de masse, il est plutôt complémentaire de celui-ci.

Le trafic aérien s'est écroulé et se voit contesté, en particulier sur de courtes distances. Les transports publics ont perdu en moyenne 20% à 30% de leurs clients et ne les regagneront pas avant plusieurs mois voire deux ou trois ans.

La voiture sort grande gagnante auprès de toutes les classes d'âge et de tous les publics. Ainsi s'accroît la dépendance automobile pour les plus démunis, les plus isolés et ceux qui n'ont pas d'autre choix que la voiture, y compris en milieu urbain pour les liaisons transversales et de banlieue à banlieue.

3. En regardant plus loin, les habitudes sociétales se modifient, affectant les flux de mobilité. Le télétravail se généralise et demeurera sans doute un ou deux jours par semaine. Les consultations médicales à distance émergent, les audio et visio-conférences s'installent durablement, les modes d'achat se modifient au profit des achats sur internet ; d'autres transformations vont s'opérer que nous n'identifions pas encore, pour répondre au nouveau cahier des charges sanitaire.

4. Les conséquences sont particulièrement violentes :

- un déséquilibre du modèle économique des transports publics, pouvant conduire à une réduction de l'offre et des services (fréquences, arrêts, lignes, information des voyageurs, augmentation des tarifs) ;
- des retards, des modifications, voire des suppressions dans la programmation des travaux de maintenance, de régénération des infrastructures, pouvant aller jusqu'à un gel de certains investissements et projets de métro, tramway, régénération des lignes capillaires et des étoiles ferroviaires ;
- un accroissement fort de la congestion et des nuisances routières retrouvant, quelques semaines après le déconfinement, les niveaux d'avant la crise sanitaire ;
- un accroissement de la dépendance automobile, en partie occultée par le prix bas des carburants et générant une situation explosive, dès que ce prix évoluerait à la hausse du fait du contexte international.

- un risque d'accentuation de la déstructuration de l'urbanisme (éparpillement de l'habitat, dévitalisation des centres urbains), conséquence de l'accroissement de cette dépendance qui se traduit par une politique du « tout voiture ».

5. Dans ces conditions, la FNAUT attend de l'État qu'il présente un plan ambitieux de lutte contre le réchauffement climatique, affiche des priorités claires et une vision prospective de l'offre du transport public : urbain, autocar et train.

Faute de cette vision d'un schéma national, les usagers ne peuvent ni modifier ni ajuster leurs comportements de mobilité.

La FNAUT attend que l'Etat mette en œuvre les mesures qu'elle a proposées (FNAUT Infos 285) :

- investissement dans les transports collectifs terrestres (réseaux urbains, autocar, réseau ferré classique et à grande vitesse) ;
- révision de la fiscalité des transports pour tenir compte des coûts environnementaux (taxe carbone, écotaxe camions) ;
- maîtrise des trafics routiers (écoconduite, limitation des vitesses, péage urbain, autopartage) ;
- développement énergétique du fret ferroviaire (régénération des lignes capillaires et poursuite des grands travaux tels que la liaison Lyon-Turin, transport combiné rail-route).

6. La FNAUT attend des collectivités régionales qu'elles exercent pleinement les compétences qui leur sont données dans la gestion prioritaire de l'offre ferroviaire et dans la coordination et la complémentarité de tous les modes de transport. Elle attend une intégration intelligente et cohérente des réseaux métropolitains et régionaux, une qualité de service et une information voyageurs de meilleure qualité.

La FNAUT attend des autorités organisatrices métropolitaines et urbaines une amélioration rapide de la qualité de l'air, la réduction du trafic automobile et un partage de la voirie qui préserve la vitesse des bus, sécurise l'usage du vélo et garantit la sérénité du piéton.

7. La FNAUT défend ardemment les droits des voyageurs et a pris position en faveur du respect des droits au remboursement des voyages à forfait annulés et des droits des passagers aériens par les compagnies aériennes. Elle a demandé l'amélioration des 4 règlements européens relatifs aux droits des voyageurs par modes (avion, train, bateau et autocar).

La consultation de la FNAUT et des autres associations d'usagers, rendue obligatoire par les décrets ministériels publiés lors du confinement, a été un progrès réel et apprécié. Elle souhaite que cette consultation systématique soit pérennisée.

Elle exige que les autorités organisatrices à mettre en place cette consultation sur les cahiers des charges, sur les rapports des délégués.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, 06 76 73 31 09

- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente, 06 76 08 62 47

- Jean Sivardière, vice-président, 04 76 75 23 31

La meilleure façon de marcher c'est de faire un pas... et de recommencer

Editorial de FNAUT-infos (à paraître)

Le gouvernement fait un premier pas, la meilleure façon d'avancer dans la lutte contre le changement climatique c'est de recommencer, comme le dit la chanson.

Oui, le gouvernement prend en compte les transports publics, grands blessés du covid, en compensant les pertes d'Ile-de-France Mobilité, en inscrivant 4,7 milliards d'euros pour le ferroviaire et 1,2 milliard pour les transports urbains et en reprenant une grande partie de la dette ferroviaire.

Mais la compensation pour les transports urbains de province, à hauteur de ce qui est fait pour l'Ile-de-France, n'est pas actée. La compensation pour la SNCF, à hauteur de ce qui est fait pour Air France et Renault, ne l'est pas davantage.

Le scénario d'investissement n°1, présenté par le Conseil d'Orientation des Infrastructures dit "au fil de l'eau", reste le scénario qui a cours, alors qu'il est le moins favorable pour la relance du ferroviaire. Et Les décisions sur les "petites lignes" sont soumises aux difficiles négociations sur la contribution des régions et aux incertitudes budgétaires au-delà des deux prochaines années.

Plus grave, les décisions réellement efficaces ne sont toujours pas prises. Il faudrait réduire fiscalement l'inéquité entre les modes de transport, ce qui donnerait une crédibilité durable aux modèles économiques du ferroviaire et des transports urbains et réorienterait les mobilités vers des modes plus vertueux au regard de l'urgence écologique.

Un petit pas pour les transports publics est fait, le grand pas pour les générations futures et l'avenir de l'humanité reste à faire.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Un nouveau site web pour la FNAUT



Le site web de la FNAUT fait peau neuve ! Il a été réalisé avec l'agence web Hippocampe.

Un design modernisé et responsive

Le nouveau design du site répond aux standards actuels de navigation sur Internet pour optimiser le parcours de nos visiteurs vers l'information qu'ils souhaitent trouver sur notre site.

Son design « responsive » s'adapte à toutes les tailles d'écran et donc des différents terminaux utilisés par nos visiteurs, notamment les usagers et médias, pour le visiter au cours de la journée : smartphone, tablettes ou ordinateurs.

Des entrées multiples pour un public varié

Le nouveau site s'adapte aux publics variés de la FNAUT aux besoins très différents : usagers, collectivités, médias, militants associatifs...

Dès la page d'accueil, le visiteur est orienté selon son profil pour accéder aux plus vite aux informations qu'il souhaite obtenir.

Les journalistes accèdent ainsi à un espace dédié pour retrouver nos communiqués, nos positions et les coordonnées de nos intervenants auprès des médias.

Les FNAUT régionales à l'honneur

Le nouveau site web fait la part belle à nos fédérations régionales. Elles disposent désormais d'un espace dédié, harmonisé avec la charte graphique nationale, pour présenter leurs actions et leurs associations locales.

Mise en route à partir du lundi 5 octobre 2020.

FNAUT - La voix des usagers

FAIRE UN DON

LA FNAUT | NOTRE ACTUALITÉ | DROITS DU VOYAGEUR | PRESSE | AGRIR ENSEMBLE | NOUS CONTACTER

La voix des usagers

JE SUIS Un usager | JE SUIS Une collectivité | JE SUIS Un média | JE SUIS Un adhérent

FNAUT

La voix des usagers

JE SUIS Un usager | JE SUIS Une collectivité | JE SUIS Un média | JE SUIS Un adhérent

Notre actualité

À LA UNE

ÉVÈNEMENT

COMMUNIQUÉ

ÉTUDES ET DÉBATS

Nos derniers communiqués de presse

COMMUNIQUÉ Semaine européenne de la mobilité et journée sans voiture ...

COMMUNIQUÉ Propositions de la FNAUT en faveur des droits des voyageurs

COMMUNIQUÉ Plan de relance et mobilité : l'effort d'investissement doit être...

COMMUNIQUÉ Transports publics : la FNAUT attend un plan d'actions concrètes

Voir plus d'articles

Les positions de la FNAUT

POSITION Politique des transports : nos grandes orientations

POSITION Motion d'actualité

POSITION Le appel à projets de TCSP

POSITION Avion : un mode de transport à maîtriser

Voir plus d'articles

FNAUT NORMANDIE

NOS ACTUALITÉS RÉGIONALES | DROITS DU VOYAGEUR | NOUS CONTACTER

16 Rue Canevas, Gouville-sur-Mer, France

Président(e) : Daniel GREBOUVAL
dg.fnautnormandie@orange.fr
@fnautnormandie

LES ASSOCIATIONS LOCALES

Ass. pl la Défense et la Promotion C.F. et de l'Ouest Normandie (ADPCR)
BP 330
Hôtel de Ville, 50010 SAINT-LO CEDEX, France

Assoc. de Défense des Usagers du Rail Normand (ADURN)
3 Rue Auguste Borgnet, 76130 Mont Saint Aignan, France

Assoc. des Usagers des Transports – Eure Seine (AUTES)
7 rue des Canadiens, 27460 IGOVILLE, France