

Les études de la FNAUT

Une grave amnésie

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, a imposé à la direction de la SNCF le maintien et même le renforcement des avantages acquis par les cheminots en matière de réglementation du travail (règlement RH0077). Cette décision (qui fragilisera à moyen terme l'entreprise SNCF face à la concurrence) entrera en application puisqu'elle a reçu l'agrément des syndicats réformistes - CFDT et UNSA - et que la CGT ne s'y est pas opposée.

Dès lors, comment les conducteurs CGT et Sud Rail peuvent-ils justifier 9 ou 10 jours de grève ? Une grève qui a, en toute connaissance de cause, pourri la vie quotidienne des usagers du train : étudiants qui devaient passer leurs examens, auxiliaires de vie ayant en charge des malades ou des personnes âgées, parents devant récupérer leurs enfants à la sortie de leur travail, salariés ayant des horaires à respecter,...

Tous ces usagers, pour qui le transport public est vital, sont tout sauf des nantis. Or c'est à eux qu'a été infligé, outre un accroissement important des temps de transport, le stress d'horaires devenus aléatoires.

Faut-il rappeler aux conducteurs CGT et Sud que l'amélioration de leurs conditions de travail ne peut passer par l'affaiblissement du rail et moins encore par la dégradation du service public et des services rendus au public ?

Lorsque, de façon si récurrente, ils rendent pénibles les conditions de transport des usagers, et pour des périodes aussi longues, les conducteurs grévistes devraient avoir la décence de ne pas oublier que ce sont les usagers qui les font vivre en restant, malgré tout, fidèles au train, et que ces mêmes usagers contribuent grandement au financement de leurs retraites, consenties à des conditions d'âge spécifiques et dérogoires du droit commun.

En retour, un plus grand respect du service dû au public et une plus grande considération à son égard seraient les bienvenus. Par ailleurs la FNAUT demande un dédommagement des abonnés TER. De manière plus générale, elle demande que les conventions de transport urbain, TER et TET prévoient des dédommagements systématiques en cas de situations difficiles pour les usagers réguliers.

Bruno Gazeau



Viaduc de Saint-André-de-Cubzac, ligne Intercités Bordeaux-Nantes

La FNAUT ne se contente pas d'intervenir auprès des responsables politiques, des exploitants et des médias. Ses militants réalisent aussi des enquêtes et des études très variées dont nous présentons quelques exemples. Comment lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports collectifs ? Comment exploiter les trains TER et Intercités pour élargir leur clientèle et réduire leurs coûts d'exploitation ? Comment introduire la concurrence dans le secteur ferroviaire ? Dans quel contexte la gratuité des transports urbains est-elle mise en œuvre en France ? Quelles opportunités et quels risques l'économie numérique implique-t-elle pour les usagers des transports ? Que penser des « officines de médiation » ? Les résultats de ces travaux permettent à la FNAUT de mieux connaître les pratiques des usagers, qui évoluent très rapidement depuis quelques années, et d'argumenter plus efficacement auprès de ses interlocuteurs.

NDDL : un vote peu significatif, des questions sans réponses

Le référendum du 26 juin sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, organisé sur la seule Loire Atlantique, a dégagé un vote favorable au projet : le résultat, attendu, est peu significatif. Les modalités de la consultation ont été décidées autoritairement par le gouvernement : dès lors que l'aéroport était présenté comme celui du Grand Ouest, le périmètre devait être étendu aux Pays de la Loire et à la Bretagne.

La consultation ne règle aucun problème. Les défenseurs de ce projet anti-écologique, inutile, dispendieux, qui ne s'inscrit dans aucune politique de transports intermodale et durable, doivent aujourd'hui justifier leur choix.

Le gouvernement, s'il concrétise un projet qui détruira un espace naturel et agricole précieux et favorisera le mode de transport le plus fort émetteur de gaz à effet de serre, doit expliquer en quoi sa décision est conforme aux

objectifs de la loi sur la transition énergétique, de la loi sur la biodiversité et aux engagements pris lors de la COP 21.

Au moment où une nouvelle LGV va rapprocher le Grand Ouest de Roissy et Orly, les milieux économiques doivent expliquer comment des liaisons aériennes fréquentes avec les métropoles des USA, de Chine, ... pourront être créées à NDDL, dont la zone de chalandise (7 millions d'habitants seulement : 3,3 en Bretagne et 3,7 en Pays de la Loire) sera presque deux fois moins peuplée que celle de Lyon-Satolas (12 millions environ), qui propose très peu de vols long-courriers.

Quant aux élus locaux et régionaux, ils doivent expliquer comment ils pourront contribuer au financement du nouvel aéroport et de ses coûteux accès routiers, alors que les difficultés budgétaires freinent le développement indispensable des transports collectifs urbains, régionaux et inter-régionaux.

Le harcèlement sexiste dans les transports collectifs

Les mesures préconisées par la FNAUT

Une étude très approfondie sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dont les femmes sont victimes dans les transports publics a été réalisée récemment par la FNAUT. Elle a été pilotée, et présentée lors du Salon européen de la mobilité qui s'est tenu à Paris en juin 2016, par Christiane Dupart, membre du Bureau de la FNAUT, et rédigée par Clélia Laurent. Elle est disponible sur le site www.fnaut.fr.

Le harcèlement sexiste est un problème de société transversal qui n'est pas spécifique des transports publics : il est subi aussi au travail, en milieu scolaire, sur internet, dans les espaces publics...

Seules 48 % des femmes se sentent en sécurité dans les transports publics, contre 62 % des hommes, selon le ministère de l'Écologie. Le soir ou la nuit, « elles adoptent des pratiques spécifiques allant de la vigilance à l'évitement ».

Un an après l'avis rendu par le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh), selon lequel 100% des femmes avaient déjà été victimes de harcèlement sexiste dans les transports collectifs, la FNAUT s'est intéressée à son tour à ce problème crucial.

Pour la FNAUT, association de défense des usagers des transports, le harcèlement constitue une entrave réelle à la mobilité. Sachant qu'une majorité (environ 60 %) des usagers des transports sont des femmes, c'est une atteinte au libre accès et à l'utilisation dans de bonnes conditions d'un service qui se doit d'être accessible aux usagères comme aux usagers.

Elle a donc diffusé sur les réseaux sociaux un questionnaire qui a permis la collecte de données factuelles. En quelques jours, plus de 6 200 réponses très instructives ont été reçues.

L'objectif était d'identifier les différents types de comportements sexistes, de mesurer leur impact sur l'utilisation des transports collectifs, et d'évaluer l'efficacité du plan national annoncé en juillet 2015 pour lutter contre ces comportements sexistes et les violences faites aux femmes dans les transports publics, puis de la campagne nationale de sensibilisation menée en novembre 2015.

L'étude a consisté à analyser les résultats de l'enquête, puis à présenter un état du droit et des actions publiques sur la question et à dégager des solutions pour lutter contre le harcèlement.

Notre enquête ne constitue pas un sondage représentatif mais un recueil de réponses volontaires à un questionnaire. Elle confirme, s'il en était besoin, l'ampleur du harcèlement sexiste.

Les résultats de l'enquête

On constate qu'une très large majorité des répondantes (87 %) affirment avoir déjà été victimes de harcèlement dans les transports. L'absence de réaction des témoins aggrave le phénomène et le ressenti des victimes.

Sans surprise, 95% des répondantes victimes de harcèlement sexiste l'ont subi de la part d'un homme. Pour 55% des femmes harcelées, il s'agissait d'un groupe d'hommes. On peut souligner qu'il n'y a pas de « moment » précis pour le harcèlement, ce problème existe à toute heure de la journée.

Les comportements subis par les victimes de harcèlement sont majoritairement les suivants (une répondante peut avoir subi plusieurs comportements) :

- sifflements et commentaires déplacés (83 %) ;
- présence envahissante ou regards insistants (87 %) ;
- injure et/ou menace (36% des cas) ;
- harcèlement sexuel (41%) ;
- agression sexuelle (40%).

Seulement 19% des femmes ayant répondu à l'enquête déclarent que leur utilisation des transports collectifs n'est pas influencée par le phénomène du harcèlement sexiste.

A contrario, 48% adaptent leur tenue vestimentaire, 54% évitent de se déplacer en transports publics à certaines heures et 34% recourent à l'utilisation d'autres moyens de transport tels que le vélo, le taxi ou le véhicule personnel (un certain nombre de répondantes adoptent plusieurs de ces conduites).

La lutte contre le harcèlement doit donc être une priorité d'une politique de développement des transports publics, leur utilisation étant directement affectée par ce phénomène.

Le contexte juridique

La catégorisation des actes de harcèlement et de violences étudiés par la FNAUT correspond à celle de l'avis du HCEfm 2015. Le harcèlement regroupe :

- les sifflements ; les commentaires sur le physique, le comportement, la tenue vestimentaire ; les questions intrusives ; les présences envahissantes ;
- les injures et les menaces ;
- les violences sexuelles proprement dites, exhibition, harcèlement (avances, gestes à connotation sexuelle) ;
- l'agression sexuelle et le viol.

À l'exception de la première catégorie, ces actes (71 % des cas subis de harcèlement) constituent des infractions, délits ou crimes et sont pénalement répréhensibles. Pourtant, le pourcentage (2 %) des répondantes ayant été victimes de harcèlement et ayant porté plainte est insignifiant.

Il existe une pluralité de solutions pour lutter contre le harcèlement, elles concernent l'ensemble de la société et pas seulement les transports publics.



1 - L'éducation sur la question du harcèlement et du sexisme est absolument nécessaire. Cette éducation, réclamée par les répondantes, vise spécifiquement les harceleurs potentiels. Elle peut passer par des formations dans les écoles, les universités, les entreprises. Elle peut également prendre la forme de « campagnes de sensibilisation dans les lieux publics et les transports ».

2 - L'intégration de la question du genre dans les politiques publiques et les dispositifs d'analyse de ces dernières doit devenir systématique. En particulier, les politiques de sécurité publique doivent prendre en compte le harcèlement sexiste.

3 - La réappropriation de l'espace public par les femmes doit être favorisée. Par exemple, des marches exploratoires permettent, à partir des préconisations d'un groupe de femmes, une amélioration des infrastructures actuelles. De même, la mise en place de comités d'usager-ère-s est susceptible d'influencer les décisions d'aménagement. La SNCF et la ville de Montpellier collaborent ainsi pour lutter contre l'insécurité dont les femmes sont victimes et ont organisé récemment une marche exploratoire en gare de Montpellier-Saint-Roch.

4 - La formation des personnels des entreprises de transport doit prendre en compte le harcèlement et rappeler leur rôle pour lutter contre celui-ci (prévention, réaction, accompagnement des victimes). La présence des agents est ressentie comme un élément important de prévention et d'assistance.

5 - Il faut simplifier le dépôt des plaintes et fournir des espaces d'accueil et de témoignage.

6 - Des conseils pour réagir face à une situation de harcèlement doivent être diffusés à l'attention des victimes ou témoins potentiels. L'enquête en démontre bien la nécessité puisque de nombreuses personnes, victimes ou témoins d'un harcèlement, n'ont pas du tout su comment réagir.

Deux femmes sur trois ignorent le numéro d'urgence de la SNCF, le 31 17 ; 86% des cas de harcèlement se sont déroulés en présence de témoins mais, dans 89% des situations, ces derniers n'ont eu aucune réaction.

7 - La création de lignes ou d'arrêts à la demande doit être développée. Elle permet d'éviter les trop longs déplacements à pied, à certaines heures, entre domicile et arrêt.

La coordination train-autocar

Une rationalisation de l'offre de transport collectif régional et interrégional est indispensable.

Des économies importantes peuvent être réalisées par les régions, à qui la loi NOTRe a confié la gestion des autocars interurbains : les nombreux cas de concurrence frontale (itinéraires ou tarifs) entre train TER et autocar doivent disparaître, le car doit essentiellement être un moyen de rabattement de la clientèle sur les axes lourds ferroviaires.

Les axes ferroviaires interrégionaux doivent être gérés de manière globale, et non segmentés par les régions limitrophes concernées, afin d'attirer une clientèle plus importante.

Il faut donner de la visibilité au réseau TET, qui doit apparaître comme un réseau national complémentaire du réseau TGV, offrant une tarification plus abordable et desservant les villes moyennes par cabotage.

L'intermodalité

Dans chaque gare ferroviaire, la SNCF et la collectivité locale doivent favoriser l'intermodalité du train avec l'autocar « départemental », le transport urbain, le taxi, le vélo, la voiture individuelle, le covoiturage. Les cheminements entre modes doivent être désencombrés, une signalétique lisible et continue est essentielle.

Beaucoup reste à faire pour que l'usager puisse disposer d'une tarification et d'une billetterie intégrées.

L'économie du TER

Cette économie est fragile mais elle peut être renforcée car divers gisements de clientèle ne sont pas exploités : le TER peut souvent assurer le transport scolaire, la desserte des sites touristiques et des stations thermales, le transport du courrier et la messagerie.

Afin de réduire les coûts d'exploitation, la suppression des contrôleurs peut être envisagée sur certaines lignes périurbaines (tram-trains en particulier) et rurales. Les collectivités peuvent favoriser le transport ferroviaire du fret afin que le TER ne soit pas seul à supporter le coût des péages.

Enfin il serait souhaitable de régionaliser certaines lignes pour abaisser les coûts de réfection et de maintenance de l'infrastructure (FNAUT Infos 220).

Concurrence entre opérateurs

Elle peut s'exercer par des appels d'offres et délégations de service public selon le modèle allemand (FNAUT Infos 208 et 213), mais aussi par des appels à manifestation d'intérêt dans les cas où la SNCF souhaite abandonner des services TET ou TGV, ou si l'Etat refuse de maintenir ses subventions au niveau souhaitable (voir page 4).

Exploitation des TER et TET : des mesures simples pour élargir la clientèle et réduire les coûts

La FNAUT a remis au Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET, ex-DATAR) une étude sur les possibilités d'améliorer le modèle économique des trains TER et TET (Intercités) et de réduire les déficits d'exploitation afin d'éviter des transferts sur route, par des mesures d'optimisation peu coûteuses et pouvant être rapidement mises en œuvre. Cette étude, réalisée par Jean Sivardière, Jean Lenoir et Michel Quidort, a concerné l'amélioration de la qualité de service mais aussi la réduction des coûts. Les propositions ci-dessous ne sont pas exhaustives.

L'information des voyageurs

Les documents d'information mis à la disposition du public par la SNCF se sont raréfiés, et ces mesures d'économies réduisent l'attractivité du train. La FNAUT propose donc une refonte complète de l'information sur les itinéraires ferroviaires, les horaires, les tarifs, les services annexes.

Les voyageurs ont besoin d'un plan du réseau, d'un guide des trains TET, de fiches horaires lisibles, d'une information tarifaire compréhensible (taux de réductions, tarifs enfants, transport des vélos...) et d'un site internet plus facile à utiliser que voyages-sncf.com.

L'information ne doit pas privilégier le TGV au détriment des trains classiques.

L'état du réseau

La régénération et la modernisation du réseau classique sont coûteuses. Cependant des opérations modestes ne doivent pas être écartées : entretien de sections évitant la coupure de liaisons interrégionales, création de points de croisement sur des voies uniques, suppression de points de rebroussement.

Les localités desservies

La répartition des arrêts entre TER, TET et TGV doit être revue (FNAUT Infos 224, 228, 235). Les TET doivent permettre le cabotage entre villes moyennes. Par exemple, sur la transversale sud, les villes d'Agen, Montauban, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Nîmes et Arles doivent être desservies.

Les horaires et les fréquences

Les horaires des TER doivent être mieux adaptés aux déplacements domicile-travail et domicile-études, et ceux des TET aux déplacements d'affaires. La fréquence minimale des TER doit être de 1h les jours ouvrables (1/2 h aux heures de pointe, 2h aux heures creuses), les « trous horaires » doivent disparaître. Pour les TET, la fréquence minimale dépend de la distance d à parcourir : un train par heure ($d < 300$ km), 6 relations par jour (300 km $< d < 600$ km), 2 relations diurnes et une relation nocturne ($d > 600$ km).

Il est possible de parvenir à de telles fréquences sans dépenser des fortunes : en corrigeant des correspondances manquées pour quelques minutes, en créant des correspondances nouvelles (à Chaumont, Culmont-Chalindrey, Vierzon,...) ; en faisant circuler des trains à tranches multiples (par exemple Marseille-Toulouse-Bordeaux/Bayonne).

Les temps de parcours

On peut relever les vitesses limites (FNAUT Infos 244), en particulier jusqu'à 160 km/h sur diverses lignes transversales : des gains de temps importants sont possibles et l'adaptation de l'infrastructure peu coûteuse.

On peut aussi jouer sur le matériel roulant (capacités d'accélération et de freinage, accessibilité) et sur les méthodes d'exploitation (réduction de la durée des arrêts et des marges de régularité, aujourd'hui excessives : 4,5 minutes sur 100 km).

Les correspondances

Diverses correspondances peuvent être évitées en évitant de couper des relations interrégionales, en raccordant des services TER, en utilisant du matériel bimode (Dijon-Troyes).

Des modifications d'horaires permettent de réduire des délais de correspondances dissuasifs (FNAUT Infos 237).

Enfin la pénibilité des correspondances peut être réduite en établissant des correspondances quai à quai.

Le confort des voyageurs

De nombreux paramètres peuvent être améliorés. La capacité des rames TER et TET doit être adaptée au volume prévisible du trafic, les relations TET doivent être assurées avec du matériel adapté aux longs parcours. La propreté des trains (toilettes) est négligée.

Les services à bord

Le transport des vélos non démontés doit être possible dans tous les trains. Une restauration doit être assurée dans les TET (bar, vente ambulante ou au moins distributeurs automatiques), une nurserie doit être disponible ainsi qu'un accès gratuit à internet.

La tarification

Les abonnements domicile-travail sont bon marché, mais le coût des voyages occasionnels en TER est nettement trop élevé, surtout pour les familles.

La commercialisation

La réservation obligatoire doit disparaître pour les TET ex-Teoz (Paris-Clermont/Limoges et transversale sud), les échanges et remboursements de billets doivent rester gratuits jusqu'au départ du train.

Rail : des appels à manifestation d'intérêt ?

Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé récemment par le secrétariat d'Etat aux transports pour opérer les trains de nuit. Cette démarche devrait être généralisée à d'autres catégories de trains couvrant des marchés très spécifiques, en particulier des relations grandes lignes exploitées par train classique ou TGV qui ont été abandonnées ou délibérément sabotées par la SNCF. Voici quelques exemples, sélectionnés par Jean-Marie Tisseuil, ancien membre du bureau de la FNAUT.

La relation **TGV Paris - Chalon-sur-Saône** a été abandonnée par la SNCF fin 2015 : il devrait être rentable pour un opérateur de proposer une offre Paris (Bercy ou Gare de Lyon) - Dijon-Beaune-Chalon-Mâcon Ville-Villefranche-Lyon Perrache. Des prix un peu plus bas que ceux de la SNCF - grâce notamment à l'économie sur les péages - devrait permettre de garantir un bon remplissage du train (ce qui n'était pas le cas avec des trains limités à Chalon, dont le temps de parcours était de surcroît pénalisé par le temps de séparation ou de regroupement des rames à Dijon). La relation devrait s'établir en 3h15.

Le **TGV Yonne** a été supprimé par la SNCF lorsque le département de l'Yonne a retiré sa subvention. Il s'agirait de proposer non plus une liaison Melun-Marseille (que la SNCF a toujours refusé d'amorcer à Paris) mais une relation Paris-Bercy-Melun (ou Fontainebleau)-Sens-Laroche-Marseille. Le départ de Paris pourrait ici encore garantir un bon remplissage du train - moyennant une politique de prix incitative - et en assurer ainsi la viabilité économique.



gare de Briangon

L'itinéraire **Paris Austerlitz-Orléans-Vierzon-Bourges - Clermont-Ferrand** utilisé par des trains Paris-Clermont, voire Paris-Nîmes ou Paris-Le Mont-Dore, jusqu'au début des années 70 retrouve pleinement sa pertinence : il est aujourd'hui intégralement électrifié et parcourable sur de longues distances à 200 km/h. Cette relation concurrencerait en partie des liaisons TET (Paris-Bourges, voire Paris-Clermont), il faudrait donc que les sillons soient complémentaires.

La relation **Lyon-Nantes** est quasiment abandonnée (une seule relation en fin de semaine) et de toutes façons sabotée par la SNCF (le temps de parcours est passé de 6h08 en 1974 à 7h47, malgré l'augmentation des

vitesse limites sur les sections Tours-Vierzon et Saincaize - Saint-Germain-des-Fossés et l'absence de ralentissement sur une ligne qui reste globalement bien entretenue). En revenant aux temps de parcours de 1974, la relation devrait retrouver une pertinence par rapport au TGV ou à la voiture. L'origine ou le terminus de ces trains pourrait être reporté à Grenoble pour en augmenter la chalandise, voire à Marseille via la ligne PLM classique. La desserte TET maintenue par la SNCF ne portant que sur deux AR Lyon-Tours, on peut envisager deux autres relations au moins (à l'époque des RTG, il y a eu jusqu'à 5 AR).

La relation **Paris - Saint-Quentin - Maubeuge - Charleroi** directe a disparu et les relations par correspondances s'établissent en 2h45. Son rétablissement permettrait de rentabiliser la desserte fragile de la région de Maubeuge, en augmentant la chalandise de ces dessertes (sur lesquelles la SNCF a procédé à un élagage en règle en 2012).

Une relation **Paris Montparnasse - Versailles - Chartres - Le Mans - Angers - Nantes** désenclaverait Versailles et Chartres, sa viabilité économique étant atteinte si elle arrivait à mordre sur la clientèle des TGV, grâce à un temps de parcours de bout en bout restant correct (de l'ordre de 3h10), l'écart avec l'offre TGV étant inférieur encore pour la clientèle de Versailles, et à l'économie sur le prix des sillons.

Une relation **Lille - Douai - Arras - Roissy - Nancy Ville - Strasbourg** serait pertinente (il n'y a plus qu'un AR TGV direct entre Lille et Strasbourg et il ne dessert ni Arras ni Nancy).

Il en serait de même d'une relation **Nantes/Rennes - Le Mans - Massy - Dijon - Dole - Besançon Viotte - Belfort-Montbéliard - Mulhouse-Bâle** (il n'existe aucune relation directe entre Dijon et l'Ouest de la France).

On peut donc proposer que, sur toutes ces relations abandonnées par la SNCF, l'Etat lance une procédure d'appel à manifestation d'intérêt pour exploitation aux risques et périls de l'opérateur ou avec des subventions très réduites et décroissantes. Ce serait aussi un moyen indirect de tester l'indépendance de SNCF Réseau et sa capacité à proposer des sillons de qualité à des opérateurs autres que SNCF Mobilités.

En résumé, les exemples ci-dessus répondent aux critères suivants :

- trafic potentiel suffisant pour permettre à un opérateur plus efficace que la SNCF d'arriver à une situation proche de l'équilibre économique ou même de dégager des bénéfices ;
- relation non proposée par la SNCF ou récemment abandonnée par elle, et ne concurrençant pas de manière frontale des services TET ou TER existants ;
- existence d'une infrastructure de bonne qualité, voire d'une LGV, permettant des relations performantes.

Il faut donc écarter Toulouse-Quimper (concurrence avec les TET Nantes-Bordeaux, infrastructure dégradée) et Lyon-Bordeaux (faiblesse des flux, infrastructure médiocre).

Gratuité des transports ?

Les agglomérations de Dunkerque et Niort ont prévu d'introduire la gratuité en 2017 et 2018 respectivement.

L'expérience montre que les réseaux urbains qui adoptent la gratuité ont tous une offre médiocre voire mauvaise, et donc une faible fréquentation. Avec la gratuité, la fréquentation augmente, mais la qualité reste constante, voire baisse... Et comme le service est gratuit, le client devenu un simple usager n'a plus à se plaindre.

Sur les réseaux gratuits actuels, combien ont un service de soirée ? Un service correct le dimanche ? Des fréquences élevées sur l'ensemble des lignes, permettant un usage en réseau avec des correspondances adaptées ? Aucun. Le réseau de Châteauroux, par exemple, comporte beaucoup de lignes, mais les fréquences sont faibles et le dernier service s'arrête vers 20h...

En comparaison, Quimper, Laval ou La Roche-sur-Yon ont un vrai service le dimanche, de bonnes fréquences avec un bon maillage, un service de soirée au moins en fin de semaine, du transport à la demande et/ou des lignes flexibles pour compléter le service ordinaire et desservir les zones peu denses : aucun des réseaux gratuits actuels ne propose ces services complémentaires.

Ensuite, ces villes qui rendent leurs transports gratuits ne combattent pas beaucoup la place de l'automobile, et le report modal des automobilistes sur le transport collectif reste assez faible : ce sont surtout les piétons et cyclistes qui sont attirés par les bus gratuits.

A Aubagne, la part modale de l'automobile a très peu baissé. Par contre celle de la bicyclette, qui était faible, l'est encore plus, et c'est celle de la marche qui a le plus diminué. Le stationnement au centre d'Aubagne ou de Châteauroux est pléthorique et bon marché, ce qui n'incite pas à laisser la voiture au garage et à prendre le bus.

Et Niort, une agglomération de plus de 100 000 habitants qui va expérimenter la gratuité, ne fait pas exception à la règle : 2 parkings en hypercentre, 6 dans la première ceinture, soit plus de 1 700 places offertes dans une ville de cette taille, c'est vraiment énorme !

La ville de Laval ne possède au contraire que 1 200 places de stationnement, et les tarifs sont nettement plus élevés.

A Niort, les lignes principales ont déjà une fréquence faible. En comparaison, le réseau d'Angoulême propose un service de qualité avec des idées modernes et innovantes qu'on peut retrouver sur de gros réseaux. A Niort, le projet de BHNS a été abandonné au profit de la future gratuité.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Le service juridique de la FNAUT a analysé les services proposés sur internet par les « officines de médiation » pour aider les passagers aériens à obtenir une indemnisation en cas de préjudice : retard, annulation, surréservation,... Ces services s'appuient sur la réglementation européenne, mais l'activité des officines semble contestable sur de nombreux points.

1. En France, l'activité de conseil juridique est réservée aux avocats et à des organismes tels que les associations de consommateurs. Certaines officines prétendent ne pas avoir pour objet de prodiguer du conseil juridique, alors que leur activité répond strictement à la définition de cette activité.

Rares sont celles qui ont recours à des avocats. Le passager n'a donc pas la certitude que son dossier sera traité par une personne disposant de la capacité d'exercer l'activité de conseil juridique.

2. Les officines promettent à leurs clients une procédure entièrement « gratuite » et indiquent se rémunérer uniquement en cas de succès, en prenant une commission sur l'indemnisation versée au passager.

Le passager est souvent démuni, méconnaissant ses droits ou confronté aux refus délibérés des acteurs du secteur aérien : il voit dans les propositions des officines un moyen facile de se faire indemniser. Pourtant les informations dont il dispose sont souvent mauvaises, en raison notamment du manque de transparence des conditions générales de vente des officines et de la présence de clauses contraires au droit de la consommation.

La FNAUT a également mis en relief les difficultés que pourraient présenter les éventuels conflits entre le passager et l'officine de médiation.

En cas de tentative de règlement à l'amiable du conflit, le passager n'aura pas accès à un dispositif de médiation, qui n'existe probablement pas dans le pays où l'officine a son siège social.

En cas de contentieux, le passager pourra saisir le juge de proximité du lieu de son domicile, mais il devra engager des procédures longues et coûteuses pour faire exécuter le jugement français à l'étranger.

3. Suite à son évaluation des conditions générales de vente de la plupart des officines, la FNAUT, association de consommateurs agréée, a engagé un certain nombre d'actions contentieuses avec l'assistance de Maître Franck Lévy.

Elle a demandé aux officines les plus visibles de modifier leurs dispositions de vente contraires au droit de la consommation. Ces tentatives amiables n'ont pas totalement abouti à ce jour.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT, a répondu à une enquête du Conseil économique, social et environnemental sur la coproduction à l'heure du numérique : opportunités, contraintes et risques pour le consommateur.

La coproduction est l'implication du consommateur dans la production du bien et/ou du service qu'il consomme. On observe plusieurs types de coproduction dans le secteur du transport :

- **le simple avis sur un service** (par exemples : Booking, Tripadvisor, notes laissées à propos d'une prestation de transport sur les applications mettant à disposition des VTC de type Uber ou Chauffeur privé) ;

- **la coproduction informative** (l'information est partagée par les usagers du service, par exemple le signalement des perturbations via Twitter ; il faut toutefois relativiser la portée pratique de ce type de coproduction : 350 000 déplacements par jour sont effectués sur la ligne 9 du métro parisien mais seulement 8 700 usagers sont abonnés au fil Twitter de cette ligne) ;

- **les services coconstruits** (recherche du service, participation à la définition de l'offre, achat du titre de transport, formalités antérieures au voyage).

En transport aérien, la coproduction est très présente puisque, dans certains aéroports et pour certaines compagnies aériennes, beaucoup de tâches reposent sur le consommateur telles que l'enregistrement en ligne, l'impression des étiquettes des bagages, l'emploi des machines pour enregistrer ses bagages à l'aéroport, le scan de la carte d'embarquement. Cette coproduction exige un effort du voyageur mais lui permet de gagner du temps.

En transport ferroviaire, la coproduction se développe : bornes de vente automatisées, billet intégralement dématérialisé qui se traduit par exemple par un QR code sur son application smartphone, TGV Pop (TGV mis en place s'il recueille assez de votes via les réseaux sociaux).

Risques de fracture numérique

Le numérique étant devenu la voie majeure d'accès aux services, la coproduction passe également par cette voie. Par suite, la fracture numérique (disparité d'accès aux technologies informatiques, et notamment internet) représente un risque.

Si certaines populations sont davantage touchées que d'autres (personnes âgées ou ayant peu de ressources, qui n'ont pas accès aux outils numériques), tout le monde peut également se retrouver à un moment donné en fracture numérique, ce qui réduit du même coup l'accès aux services. Les cas sont nombreux : batterie de téléphone portable déchargée ; dysfonc-

tionnement (bug) de l'outil numérique ; non-possession d'un smartphone ; absence de données internet (cas notamment des étrangers en visite en France) ; absence de réseau, particulièrement dans les souterrains (métro, zones blanches).

Atouts et difficultés pour le consommateur...

Pour certains services, il n'y a pas véritablement d'alternative entre l'outil numérique et un autre mode.

Dans certains cas, les services numériques proposent des droits nouveaux au consommateur. Par exemple, sur l'application Uber (VTC), on dispose d'un droit de rétractation (on peut annuler sa course dans les cinq minutes suivant la commande). Le numérique a donc permis d'aller au delà du droit puisque les services de transport dérogent normalement à l'existence d'un droit de rétractation (article L. 121-20-4 du code de la consommation).

Par ailleurs, les outils numériques pourraient constituer un atout d'amélioration des pratiques de consommation en rappelant les droits des consommateurs de manière claire.

Ces évolutions peuvent aussi susciter des difficultés pour les consommateurs : services rendus par des agents moins qualifiés que les opérateurs traditionnels ; moindre recours au contrat de travail, impliquant une diminution des cotisations sociales ; difficultés de compréhension et d'accès aux outils numériques pour certaines personnes.

Des innovations positives

Les évolutions du numérique permettent notamment un accès au service quand on le veut (par exemple, réserver un billet de train ou d'avion au milieu de la nuit). Elles offrent un gage de qualité permettant d'éviter des déconvenues (consultation de photos et d'avis sur plateformes, changement d'itinéraire si des perturbations sont signalées sur un trajet).

Le numérique est adapté à l'amélioration de l'information multimodale et à l'information en temps réel en cas de situation perturbée (outils dynamiques, interactifs tels que Google Maps, applications des transporteurs, GPS, alertes en temps réel). Encore peu développée, la réalité virtuelle pourrait aider le voyageur dans des environnements complexes (grandes gares, pôles d'échanges multimodaux).

Le développement du numérique pose cependant la question de la traçabilité des données et des déplacements, ainsi que celle de la protection des données personnelles. Il faudrait s'assurer que les exigences juridiques soient bien respectées.

Trains TET : l'inquiétude des voyageurs subsiste



Malgré la signature, fin 2010, de la convention Etat-SNCF relative aux Trains d'Aménagement du Territoire (TET ou Intercités), les défaillances des deux partenaires ont débouché sur une profonde dégradation de la situation (FNAUT Infos 235) : manque de ponctualité, baisse de la qualité de service (le matériel roulant a plus de 35 ans d'âge en moyenne), contraction de l'offre (- 10 %), chute de la clientèle (- 20 %, et même - 25 % pour les TET de nuit) et doublement du déficit d'exploitation, assumé pour l'essentiel par la SNCF et non par l'Etat, et qui atteindra 400 millions d'euros en 2016.

Poussé par l'évolution inquiétante du déficit, le gouvernement, à partir des travaux de la commission Duron et de la mission Philizot, a recherché une solution. Mais son analyse a été volontairement limitée au périmètre actuel des TET, qui est très loin de couvrir l'ensemble du territoire national.

Les TET de jour

Nos inquiétudes ne sont pas éliminées.

L'Etat ne reste autorité organisatrice que de 6 lignes TET sur 22 : les 3 lignes dites « structurantes » Paris-Clermont, Paris-Limoges et Bordeaux-Marseille, ainsi que Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux et Toulouse-Hendaye (dont la commission Duron proposait la mise sur route). De manière aberrante, Toulon et la Côte d'Azur sont écartées malgré leur poids démographique.

Comme le demandait la FNAUT (FNAUT Infos 244), la nouvelle convention Etat-SNCF intégrera l'offre Intercités « 100 % Eco », et le matériel roulant, qui devrait être renouvelé d'ici 2025, offrira un confort adapté aux longs parcours et pourra circuler à 200 km/h sur les 3 lignes structurantes.

La FNAUT déplore cependant que le schéma directeur des dessertes de ces 6 lignes à fort potentiel, attendu depuis l'adoption de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, soit encore reporté d'un an alors que la commission Duron recommandait une augmentation rapide des fréquences.

Le gouvernement veut transférer les 16 autres dessertes TET aux Régions, qui pourront en devenir autorités organisatrices (l'Occitanie a refusé).

Cette décision peut certes favoriser une meilleure cohérence entre les services TER

et TET, fournir une offre mieux adaptée aux besoins des territoires desservis, et permettre aux Régions de faire quelques économies.

Il est cependant regrettable que, comme en Allemagne, des « contrats cadres » ne définissent pas la desserte minimale nécessaire pour garantir une offre de caractère national.

Compte-tenu de la faiblesse des budgets régionaux, même corrigée par l'instauration, le 27 juin dernier, de la nouvelle taxe sur les ménages et les entreprises concoctée par le gouvernement et l'Association des Régions de France (elle pourrait rapporter 600 millions d'euros par an aux Régions), **le risque d'une régression inacceptable de l'offre ferroviaire est évident** : le maintien des subventions de l'Etat n'est pas assuré, et une expérimentation des délégations de service public, susceptibles d'abaisser les coûts d'exploitation et d'éviter les transferts sur route, est écartée pour ne pas irriter les cheminots.

Quant à la SNCF, elle cherchera, par facilité comme dans le passé, à réduire le déficit des TET en réduisant l'offre.

Les TET de nuit

Ces trains engendrent 25 % du déficit TET et ne transportent que 3 % des voyageurs TET, chaque voyage coûte plus de 100 euros de subvention publique. Par suite, le gouvernement a décidé que 6 des 8 relations de nuit ne seront plus subventionnées et vont donc disparaître, en particulier la dernière relation transversale Luxembourg/Strasbourg - Nice/Port Bou.

Seules sont conservées les relations Paris-Briançon, Paris-Toulouse-Latour de Carol et, jusqu'en juillet et octobre 2017 respectivement, Paris-Hendaye et Paris-Nice. Pourtant les voyageurs ont des besoins de déplacement qui ne se limitent pas aux seules relations entre les grandes métropoles régionales et Paris, et les trains de nuit restent nécessaires malgré l'extension des dessertes TGV (FNAUT Infos 234).

Sur les axes où l'alternative ferroviaire de jour ne sera jamais compétitive, la clientèle se reportera donc sur l'avion, la voiture ou les cars Macron : la loi sur la transition énergétique et les engagements pris lors de la COP 21 sont déjà oubliés...

L'échec de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI), lancé en avril dernier auprès des exploitants privés sans préparation sérieuse, en imposant à ces exploitants un délai trop court pour réagir et sans leur fournir les informations commerciales et financières nécessaires, était prévisible. Or l'exemple autrichien montre qu'il est possible de rentabiliser les trains de nuit.

L'AMI doit donc être revu : les nouveaux opérateurs doivent pouvoir exploiter aussi des trains TET de jour, dont le bilan économique est plus favorable que celui des trains de nuit. Et l'Etat doit s'engager à maintenir ses subventions, réduites éventuellement.

Deux erreurs de fond

En définitive, les mesures négatives sont déjà prises et les mesures positives sont reportées. De fait, le gouvernement a commis deux erreurs de fond.

1. Les besoins des voyageurs n'ont pas été évalués correctement : les trains TET, de jour comme de nuit, sont indispensables pour garantir la desserte des villes moyennes et des axes transversaux. Les dessertes TER et TGV ne suffisent pas à assurer la mobilité de tous.

Et ces trains au nom bien choisi sont un outil essentiel de l'aménagement du territoire, ils relèvent donc d'une gestion nationale par l'Etat.

2. Une balkanisation de l'offre TET pourrait apparaître en raison de la dispersion des responsabilités entre l'Etat et les Régions, elle devra être évitée.

En effet, quelle que soit l'autorité organisatrice, quels que soient les mécanismes de financement, l'offre TET doit au contraire rester clairement identifiable par le public sous la forme d'un réseau national complémentaire des réseaux TER et TGV, et intégrée au niveau de l'information, de la billettique et de la tarification.

Et maintenant ?

Malgré sa déception face aux annonces d'Alain Vidalies, la FNAUT poursuit son lobbying auprès du gouvernement et des Régions car bien des décisions restent à prendre (la Région Auvergne-Rhône-Alpes semble disposée à participer au financement des trains de nuit desservant les Alpes).

La FNAUT attend :

- à court terme, une amélioration significative des services – en particulier une augmentation des fréquences et une politique commerciale plus dynamique – et de la productivité de l'exploitant (le principe des schémas directeurs doit être étendu à l'ensemble des lignes ; les propositions de la FNAUT, par exemple celles concernant la desserte de la Côte d'Azur, doivent être prises en compte) ;

- un programme ambitieux de renforcement de l'offre TET, intégrant toutes les dessertes à moyenne et longue distance hors TGV et reprenant toutes les propositions de relance de l'offre émises par la commission Duron.

Le Parlement et les Régions doivent définir les plans de transports nationaux et régionaux exigés par la loi du 4 août 2014 (dont l'objet est le développement du ferroviaire), et maîtriser les coûts de production par des délégations de service public.

Enfin l'Etat doit assurer le financement des dessertes TET en mettant en œuvre une fiscalité écologique sur les carburants routiers.

MAL DIT

Selon l'économiste **Yves Crozet**, les trains de nuit vont devenir un produit de niche ou de luxe : « ils appartiennent au passé, comme les bateaux qui traversaient l'Atlantique et ont régressé face à l'avion à réaction ». Mais, sur certaines relations, le train de nuit permet de faire ce que ne permettent ni le TGV ni l'avion : éviter de perdre du temps dans un voyage de jour. Il fait gagner du temps par rapport aux modes concurrents perçus comme modernes.

Florence Parly, directrice générale de SNCF Voyageurs, a tenu des propos étonnants et consternants lors de la journée ferroviaire franco-allemande du salon du transport public : « les bus permettent de remplir les trains » ; « on fait du bus pour apprendre la concurrence qu'on n'a pas dans le train » ; « il faut accepter l'idée d'adapter le réseau ferroviaire pour laisser sa place au bus et à l'avion ». L'environnement ? Bof...

André Vallini, secrétaire d'État à la réforme territoriale : « pour que la France reste la France, nous devons continuer à construire des aéroports, des barrages, des autoroutes, des lignes de TGV, des équipements de tourisme ». Pas question de réfléchir et d'examiner la pertinence des projets au cas par cas.

Jargon de colloque

L'expérimentation du sans-couture est indispensable dans la ville des flux (et non des stocks). Il faut intégrer l'immobilité à la mobilité. Le riverain aime la proximité : profitons-en. L'usager est pluriel, c'est une chance. Les ruptures institutionnelles sont tout aussi handicapantes que les emprises urbaines. Et si la couture ne peut pas être rendue invisible, autant en faire un hub de mobilité avec des services.

Ajoutez que vous êtes un ardent défenseur des mégapoles. Mais ne confondez pas la ville polycentrique et la ville de proximité, desservie par les TC, les modes actifs et les NSM.

Il est temps d'éditer des panoramas des transports publics, d'établir une vision de la structure d'un système d'information organisé autour d'un noyau commun et doté de satellites thématiques. Ne négligeons pas les potentialités associées aux nouvelles technologies, à l'open data et au big data. L'enjeu, c'est le reporting sociétal extra-financier et l'accompagnement de la mise à jour du référentiel de l'évaluation socio-économique des projets.

Il faut manager la mobilité et, dans ce but, tester les leviers pour infléchir les choix modaux en faveur des modes massifiés, appréhender la dimension multiscalaire de la réalité territoriale et évaluer l'éco-usage des infrastructures.

En bref

Notre-Dame-des-Landes : démocratie ?

Philippe Grosvalet, président PS du conseil départemental de Loire-Atlantique : « le peuple a tranché ». Le peuple... de la Loire-Atlantique, oui (FNAUT Infos 243).

Le MoDem de Loire-Atlantique, qui s'était prononcé contre le projet, a appelé « l'ensemble des démocrates et républicains à reconnaître dans cette consultation la volonté de la majorité ». La majorité... de la Loire Atlantique.

Jean-Marc Ayrault, ministre des Affaires étrangères et ancien maire PS de Nantes : « lorsqu'on demande l'avis des citoyens, ils le donnent ». Et s'ils n'habitent pas en Loire-Atlantique, ils n'ont rien à dire ? Quelle conception affligeante de la démocratie...

Parlant de « mascarade à la limite de la manipulation citoyenne », **le vice-président de Rennes Métropole** a jugé « absolument anormal que les Bretons ne soient pas consultés sur le projet NDDL » (source : Marianne).

Bêtisier

LUDI de Loire-Atlantique : « le projet de NDDL conditionne durablement les capacités d'action du Grand Ouest dans la mondialisation ».

Bruno Retailleau, président LR de la région Pays de la Loire, a vu dans le vote des habitants de la Loire Atlantique « la victoire du bon sens ».

Nicolas Forissier, maire LR de La Châtre (Indre), a rappelé la « nécessité de raccorder l'aéroport de Châteauroux-Déols au réseau des LGV ».

Grand prix de l'humour vert

Manuel Valls, qui défend avec acharnement le projet NDDL, s'est déclaré récemment « très fier d'être à la tête du gouvernement sans doute le plus écologique qui ait jamais existé ».

Divergences internes

Le PCF du Morbihan a dénoncé sévèrement, le 3 février 2016, le projet de Notre-Dame-des-Landes. Le 28 mai, les communistes de Loire-Atlantique ont décidé de s'engager « avec conviction et détermination » dans la campagne pour le « oui » au référendum du 26 Juin. Puis le comité exécutif national du PCF a approuvé le projet.

Un vote inattendu

A Nantes, sur 80 710 suffrages exprimés, le non l'a emporté de 100 voix, à la surprise générale car, la ville étant très proche de l'aéroport existant, on pouvait s'attendre à un vote massif en faveur de son transfert à NDDL.

Selon Mediapart, l'analyse de la cartographie du vote en Loire-Atlantique révèle un non marqué à gauche, et un oui plutôt de droite.

BIEN DIT

● **Lewis Mumford**, historien américain de la technologie et de l'urbanisme, cité par Carfree.fr : « ajouter des voies de circulation pour faire face à la congestion du trafic, c'est comme desserrer sa ceinture pour soigner l'obésité ».

● **Nicolas Louvet**, directeur du cabinet de recherche 6T : « il n'y a pas assez de contraintes pour faire passer l'automobiliste à un autre type de mobilité. Il est inadmissible qu'un parisien ne paie son stationnement sur voirie que 15 euros par mois alors qu'en moyenne, il a une station de métro à 300 m de chez lui. S'il devait louer un parking à 150 euros par mois, il revendrait sa voiture ». « Aujourd'hui un jeune se déplace en smartphone. La voiture n'est plus le facteur d'émancipation ».

● **Enrique Peñalosa**, ancien maire de Bogotá (Colombie) : « une ville développée n'est pas une ville où même les pauvres roulent en voiture, mais une ville où même les riches prennent les transports en commun ».



Fraudeur astucieux ?

Un fraudeur a dérobé une tenue de contrôleur dans les vestiaires de la gare d'Austerlitz et a circulé ainsi vêtu dans le train Paris-Limoges. Mais les agents de la SNCF se connaissent, et découvrir une tête inconnue avec un habit marqué du sigle SNCF leur a vite mis la puce à l'oreille. Alertés, des policiers ont accueilli le fraudeur à l'arrivée du train. Après une nuit en garde à vue, il a été relâché mais convoqué devant la justice pour vol et port illégal d'uniforme...

Autruche

En Belgique, une autruche qui se promenait sur la voie ferrée a perturbé récemment le trafic ferroviaire entre Mons et Bruxelles. Lors de l'explication donnée par le contrôleur pendant l'arrêt du train, les voyageurs ont cru à une plaisanterie, mais l'information était sérieuse. La SNCB a précisé que la provenance de l'animal était inconnue.



Nouvelles des régions

Activités de la FNAUT

Paris : des places réinventées

L'opération « Réinventons nos places ! » conduite par la Ville de Paris a donné lieu à de nombreuses réunions de concertation. L'AUT Ile-de-France y a participé activement pour les deux places les plus emblématiques, Bastille et Nation. La Ville a été attentive à nos propositions et les projets qui en ont résulté sont tout-à-fait satisfaisants.

La colonne de la Bastille et son génie ne seront plus noyés dans la circulation automobile, mais rattachés au grand terre-plein attendant au bassin de l'Arsenal, et la plate-forme circulaire piétonne qui les entoure sera fortement élargie. C'est un peu moins ambitieux que ce qu'avaient suggéré l'AUT et Rue de l'Avenir, qui proposaient de rattacher aussi le parvis de l'Opéra Bastille à la colonne, la rue de Lyon aboutissant alors en impasse sauf pour les bus et les vélos, mais nous aurons, au lieu d'un carrefour, une belle place simplement longée par une rue !

Place de la Nation, le square riquiqui qui entoure la statue de Dalou (« le Triomphe de la République ») va être considérablement élargi, la chaussée circulaire étant réduite à une largeur maximum de 12 m. Des passages piétons plus nombreux et de dimensions généreuses permettront des traversées plus directes depuis les quartiers environnants. De nouveaux espaces plantés vont être créés, et l'anneau extérieur qui borde les habitations deviendra une zone 20 à circulation apaisée (« zone de rencontre »). Il reste à savoir quand et comment le tramway prolongé depuis la porte de Vincennes atteindra ce bel ensemble que constituent la place et les colonnes du Trône.

Jean Macheras, AUT Ile-de-France

L'auto/train

Cette offre apporte de la souplesse par rapport à la formule du train auto-couche, le transport des voyageurs (de jour ou de nuit) et celui des véhicules et bagages (de nuit) étant dissociés. Mais elle a fortement régressé et le trafic a diminué d'un facteur 3 :

- les relations internationales ont totalement disparu, alors que la SNCF pouvait attirer les nombreux vacanciers du Benelux et de l'ouest de l'Allemagne qui fréquentent le Midi et l'Espagne ;

- la desserte de la moitié nord de la France a été abandonnée ; en effet, les terminaux d'Auray, Calais, Genève, Lille-Seclin, Metz, Mulhouse, Nantes, Strasbourg, Reims, outre Tarbes et Saint-Gervais, ont été fermés ;

- les liaisons province-province ont toutes été supprimées, seules les relations radiales ont survécu ;

- on a observé une réduction généralisée des fréquences et une augmentation très significative des tarifs réels.

Or l'auto/train, outre son impact positif sur l'environnement et la sécurité routière, répond aux besoins d'une population qui vieillit.

Bien des retraités ne supportent pas les longs trajets autoroutiers, souffrent d'infirmités incompatibles avec la conduite automobile, répugnent, s'ils prennent le train, à louer à l'arrivée un véhicule qu'ils ne le connaissent pas, ou constatent que la location est trop onéreuse au-delà d'une durée de deux semaines.

Le déficit né de la perte d'activité aurait dû susciter une recherche active de nouveaux clients. C'est au contraire la solution de facilité qui a prévalu : la suppression des liaisons déficitaires. L'Association des Usagers du Transport Auto/Train demande donc : la réouverture des liaisons internationales et province-province ; le renforcement des fréquences, en particulier durant les petites vacances scolaires ; des horaires élargis et des modalités assouplies de réception/récupération des véhicules ; enfin la modération de la tarification.

Marie-Rose Bernazzani, secrétaire générale de l'AUTAUT

Lyon-Turin : quelle alternative ?

Les opposants au projet affirment qu'avant de percer un tunnel ferroviaire de base entre la France et l'Italie, il faut saturer la ligne classique, aujourd'hui utilisée à seulement 17 % de sa capacité (alors que la stagnation du trafic est due non à son manque de capacité, mais à ses performances très médiocres qui entraînent des surcoûts d'exploitation - FNAUT Infos 217 et 237).

Selon les opposants, il faut décider une extension de l'autoroute ferroviaire alpine d'Aiton à Ambérieu (alors qu'elle est prévue jusqu'à Grenay, près de Lyon, comme le souhaitent les chargeurs) et faire circuler 100 trains de fret supplémentaires par jour entre Ambérieu et l'Italie.

Mais, dans cette hypothèse, comment éviter la saturation de la gare de Chambéry, la pénalisation des trafics voyageurs (TGV et TER), les nuisances dans les zones urbaines (Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Ambérieu) et les risques accrus de pollution du lac du Bourget que longe la ligne classique ?

Ces objections ont été présentées lors d'une réunion contradictoire organisée en juin dernier par l'ADTC-Savoie et l'ACAC afin d'approfondir la pertinence des alternatives avancées par les opposants : leurs réponses n'ont pas convaincu le public.

Jérôme Rebourg, président de l'ACAC 73

- Cédric Ringenbach, directeur du Shift Project, a été entendu par le Conseil national de la FNAUT sur le thème « transports, pétrole et climat ». Le Conseil a également reçu Marc Lemerrier, Responsable technique de la maintenance des bus à la RATP.

- Christiane Dupart a présenté les propositions de la FNAUT relatives au harcèlement sexiste dans les transports collectifs lors du Salon européen de la mobilité qui s'est tenu à Paris en juin (voir page 2).

- Marc Debrincat a répondu à un questionnaire du CESE sur la coproduction des services de transport à l'heure du numérique : opportunités, contraintes et risques pour le consommateur (voir page 5).

- La FNAUT a fait appel de la relaxe, par le tribunal correctionnel de Paris, de la société General Motors dont la filiale Saab était poursuivie par la FNAUT pour publicité mensongère.

- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont été reçus par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports. Ils ont rencontré Michel Neugnot, vice-président de l'Association des Régions de France, chargé des transports.

Journée de formation 2016

Cette journée organisée par la FNAUT aura lieu le vendredi 9 septembre au siège. Elle sera consacrée au transport par autocar : les nouvelles dessertes, les gares routières, les droits de voyageurs. Intervenantes : Sonia Arhainx, directrice d'Isilines-Transdev ; Sophie Labrune, responsable juridique de la FNTV ; Sophie Ridoux, membre de la DGCCRF.

Colloque du 28 septembre

Un colloque organisé par la FNAUT et Mobillette sur l'avenir du système ferroviaire français aura lieu le mercredi 28 septembre 2016, salle Victor Hugo à Paris. Il sera animé par le journaliste Gilles Dansart. A cette occasion, la FNAUT présentera son manifeste sur l'avenir du rail. Voir encart.

Le colloque sera suivi de 5 petits déjeuners-débats mensuels jusqu'en février 2017.

Congrès 2016 de la FNAUT

Ce 20ème congrès de la FNAUT aura lieu à Strasbourg les 21, 22 et 23 octobre 2016. Son organisation est assurée par ASTUS et la FNAUT Alsace. Voir encart.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°247
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : http://www.fnaut.fr