

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Le colloque FNAUT-Mobilettrre sur l'avenir du rail en France

Pourquoi Rail 2020 ?

Depuis vingt ans, les évaluations, les rapports et les propositions se multiplient, tous plus pertinents et experts les uns que les autres. Et pourtant, inéluctablement, l'offre ferroviaire en France continue à se dégrader, en quantité et en qualité. Malgré les discours, malgré les lois, malgré les engagements, le rail français va très mal.

Cette évolution inquiétante a incité la FNAUT et Mobilettrre, deux acteurs dont l'indépendance à l'égard de tous les pouvoirs est unanimement reconnue, à se rapprocher pour porter un débat public de qualité sur l'avenir du rail.

Rien ne sert de remettre à plus tard des décisions urgentes, les trois années qui viennent seront décisives pour poser les bases d'un véritable redressement industriel et commercial du rail.

Il est temps, après les diagnostics, de placer les responsables publics devant leurs responsabilités : s'ils veulent réellement que la France continue à disposer d'une offre ferroviaire de qualité, ils doivent s'apprêter à prendre très vite quelques décisions majeures.

Puisque l'élection présidentielle est cardinale pour l'organisation des politiques publiques en France, il est apparu judicieux d'en mettre sous tension les candidats afin qu'ils prennent conscience de cette urgence.

Grâce à Rail 2020, ils y seront sensibilisés de façon plus positive qu'au travers des mouvements sociaux et des accidents/incidents qui sont l'ordinaire de leur approche très politique de la question ferroviaire - alors même qu'elle exige des réponses réfléchies et courageuses, une vision à long terme, de nature à répondre aux besoins légitimes des Français d'une offre de mobilité ferroviaire fiable et écologique.

Rail 2020 ne s'est pas arrêté au soir du colloque du 28 septembre. De novembre 2016 à mars 2017, cinq petits déjeuners-débats thématiques permettront d'affiner les propositions issues du colloque. Au printemps 2017, les candidats à l'élection présidentielle seront interrogés sur cette base.

Chaque candidat pourra alors préciser non seulement son approche et sa philosophie, mais aussi et surtout ses engagements financiers, économiques et stratégiques dans ce secteur crucial qu'est le transport ferroviaire.

Bruno Gazeau



Gare SNCF de Paris-Gare-de-Lyon

Le colloque Rail 2020, organisé par la FNAUT et Mobilettrre, a eu lieu le 28 septembre 2016 salle Victor Hugo à Paris : plus de 200 professionnels des transports, experts ferroviaires, économistes et usagers y ont participé. En matinée, après les introductions de Bruno Gazeau et Gilles Dansart, et l'intervention du député Olivier Faure, Pierre-Henri Emangard a présenté un exposé percutant sur la situation du rail en Europe. Des militants de la FNAUT ont décrit les difficultés rencontrées par les usagers lors d'une table-ronde animée par Gilles Dansart. Puis Jean Lenoir et Jean Sivardière ont présenté le Manifeste de la FNAUT. Dans l'après-midi, les propositions de la FNAUT ont été discutées par plusieurs experts. Le colloque a été clôturé par Claude Bartolone, président de l'Assemblée Nationale.

Une situation d'urgence

Le transport ferroviaire des voyageurs s'est considérablement dégradé depuis une quinzaine d'années. Information lacunaire, tarification trop élevée et trop complexe, incidents d'exploitation, retards incessants des TER, réduction des offres Intercités et TGV, correspondances difficiles, trains ralentis, transferts sur route, détérioration et contraction du réseau ferré : le profond mécontentement des voyageurs est de plus en plus perceptible.

Dans le même temps, malgré les efforts indéniables de SNCF Réseau, le réseau ferré classique continue à vieillir et les grands projets (LGV, fret) sont bloqués faute de financement. La dette ferroviaire augmente. Et, encouragée par l'Etat, la concurrence des autres modes de transport se renforce : avion à bas coût, autocar, covoiturage, camion.

Il était donc urgent de s'interroger :

- comment exploiter le réseau pour répondre aux besoins des voyageurs, des chargés et de la collectivité ?

- quelle est la consistance optimale du réseau ferré en fonction de ces besoins ?

- comment dégager de nouveaux moyens financiers pour rétablir la fiabilité de l'activité ferroviaire et assurer son développement ?

- quelle gouvernance préconiser pour le système ferroviaire ?

- quel rôle faire jouer à la concurrence entre opérateurs ferroviaires ?

- comment établir des conditions de concurrence équitables entre le rail et les modes concurrents ?

Toutes ces questions ont été examinées dans le Manifeste sur l'avenir du rail publié récemment par la FNAUT. Elles ont fait l'objet de propositions constructives et réalistes qui ont été présentées et discutées au cours du colloque, qui a permis d'alerter les responsables politiques des risques d'un effondrement du système ferroviaire.

Jean Lenoir et Jean Sivardière

L'avenir du rail : les inquiétudes de la FNAUT

Nous reproduisons ci-dessous l'allocution de Bruno Gazeau présentée lors de la première réunion du Haut Comité Ferroviaire le 14 septembre 2016, et lors du colloque.



Bruno Gazeau, président de la FNAUT

La FNAUT est très inquiète de la dégradation continue de la situation du secteur ferroviaire, de la situation de la SNCF, de la situation des voyageurs.

1. La FNAUT ne fait pas partie de ceux qui nient les efforts réalisés.

- Les questions de sécurité, première préoccupation des usagers, ont fait l'objet, après l'accident de Brétigny, d'une attention particulière, voulue par le ministre qui suit régulièrement le plan d'action décidé par la SNCF.

- La régénération du réseau est en cours, les efforts sont réels, avec un accroissement significatif des investissements, du nombre de chantiers et du rythme de renouvellement. La transparence sur les travaux est annoncée.

- En dépit du doublement des crédits, il manque encore au moins 1 milliard d'euros par an pour empêcher le réseau principal de vieillir et le positionner au niveau de ses voisins anglais, allemands et suisses.

- La FNAUT s'est réjouie de l'annonce du renouvellement d'une partie du matériel Intercités (1,5 milliard d'euros) et des crédits alloués aux lignes capillaires fret (30 millions).

2. Mais les améliorations tardent à être visibles et la FNAUT par ailleurs ne voit que renoncements et reculs dans beaucoup de domaines.

- Au quotidien, deuxième préoccupation des usagers, tous les témoignages soulignent une dégradation lente de la régularité et de la qualité de service. La situation varie selon les régions, mais tous les usagers en souffrent.

- La tarification reste élevée, même si nous percevons des efforts réels de petits prix, et les dédommagements en cas de perturbation ne sont ni systématiques ni conséquents.

- Les suppressions de trains (dans le meilleur des cas remplacés par des autocars) dues à des pannes de matériel (X73500) ou à l'absence

de conducteurs par défaut de recrutement, les travaux sur les voies, les ralentissements sur 4 000 km de lignes découragent les voyageurs. La situation en Ile de France reste tendue et pour plusieurs années. La suppression des fiches horaires et le défaut d'information sur les circulations, avec des usagers qui découvrent en gare la suppression de leur train, sont très irritants.

- En province, le manque de ressources conduit les Régions à réduire l'offre ferroviaire et à rechercher des alternatives par car. Plusieurs Régions en ont déjà exprimé l'intention, alors même que les schémas régionaux de mobilité prévus par la loi portant réforme ferroviaire ne sont pas élaborés et encore moins débattus.

- Les trains de nuit, à deux exceptions près, ont disparu, permettant aux autocaristes de récupérer le marché du transport de nuit qui se redéveloppe lors des fins de semaine et pendant les périodes de congés.

- Nous sommes satisfaits de la concertation sur les trains Intercités mais déçus des conclusions qui renvoient beaucoup de circulations sous la responsabilité des Régions, sans que le schéma national des infrastructures soit davantage concerté.

- Nous sommes inquiets de la suppression des comités de lignes, qui étaient des lieux de concertation, d'échanges et de pédagogie dans plusieurs Régions.

3. Une inquiétude plus générale vient de l'absence d'une vision chiffrée de la mobilité des personnes et des marchandises, incluant une équité entre les modes de transport et une programmation financière basée sur des ressources stabilisées.

- La dette ferroviaire continue de dériver de manière incontrôlée au rythme de 2 à 3 milliards par an.

- Un déficit financier de la SNCF se fait jour au premier semestre 2016 et va s'accroître ; les gains de productivité attendus sont réduits compte tenu de la reconduction des accords sociaux historiques (une reconduction du règlement RH0077 a été imposée par le secrétaire d'Etat aux transports).

- Le financement des infrastructures nouvelles, consécutif aux déclarations d'utilité publique, n'est pas assuré.

- Le financement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) est insuffisant de 800 millions d'euros par an.

- La baisse à 30 dollars du prix du baril de pétrole n'a pas été l'occasion de partager l'économie engendrée entre les usagers de la route et le financement des infrastructures de demain.

- Enfin les principes pollueur-payeur (les externalités coûtent plus de 100 milliards d'euros par an selon un rapport sénatorial de 2015) et utilisateur-payeur (usages des voiries et axes routiers principaux) sont encore peu mis en oeuvre, ce qui nuit à l'équilibre entre les modes et à leurs modèles économiques.

Alors que le gouvernement soutient fortement l'industrie routière, ses choix pénalisent le mode ferroviaire et sont pour une large part responsables des difficultés, prévisibles de longue date, rencontrées par Alstom :

- relance des travaux routiers dans les Contrats de plan Etat-Régions, et du programme autoroutier ;

- sous-investissement sur le réseau ferré, qui se dégrade et se contracte ;

- abandon de l'écotaxe poids lourds ;

- report de l'autoroute ferroviaire atlantique, libéralisation improvisée du transport par autocar, suppression de trains Intercités et de la plupart des trains de nuit ;

- baisse des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, qui les pousse à réduire l'offre de transport collectif et à privilégier l'autobus ou l'autocar dans des situations où le tramway ou le train répondraient mieux aux besoins à moyen et long termes.

A cette politique anti-ferroviaire s'ajoute une politique industrielle défailante. Des choix irrationnels, voire des commandes inutiles (40 rames de TGV Euroduplex), sont souvent imposés par l'Etat à la SNCF et à la RATP. Inversement, des commandes indispensables sont reportées.

- Les commandes de matériel doivent correspondre aux besoins des usagers, en quantité et en qualité (le confort du matériel Intercités doit être adapté aux trajets à longue distance ; des rames TGV de faible capacité doivent permettre d'augmenter les fréquences). Les constructeurs ferroviaires doivent s'adapter aux exigences légitimes des opérateurs.

- Tous les appels d'offres des opérateurs doivent faire jouer la concurrence, afin de favoriser l'innovation et une baisse des coûts. Ils doivent être plus restreints, les giga-contrats engendrant des pratiques anti-concurrentielles.

Enfin de nouvelles ressources sont indispensables pour lancer le 4ème appel à projets de TCSP prévu par le Grenelle de l'environnement et écarté par le gouvernement, et répondre ainsi à la forte demande de dessertes de banlieue et Intercités.

La FNAUT demande donc au gouvernement de mettre en œuvre une politique ferroviaire ambitieuse, d'obliger la SNCF à se recentrer sur ses activités ferroviaires, de faire jouer la concurrence dans tous les segments de la filière ferroviaire afin de renforcer la compétitivité du rail, et de concrétiser ses orientations stratégiques avec un plan d'investissements à dix ans financé par la fiscalité écologique.

Repenser l'exploitation du train

Il s'agit de répondre aux attentes des voyageurs : un train bon marché, rapide sur les longues distances, qui valorise le temps passé à bord, qui dessert les villes moyennes et pas seulement les grandes agglomérations.

Mais la SNCF fait le contraire de ce que font les autres réseaux européens : accès complexe au train, offre malthusienne recentrée sur un réseau noyau, dérive des coûts. Elle doit passer d'une logique de production à une logique de service : de nombreuses améliorations simples de la qualité de service (création de relations directes, gestion des correspondances, augmentation de fréquences, politique de réservation,...) sont possibles à peu de frais.

L'intermodalité

Chez nos voisins européens, on n'en parle peu mais on la pratique.

- En Suisse, avec un seul titre de transport on peut utiliser le train, le transport urbain, le bateau... Même dans une petite gare, on peut acheter n'importe quel voyage national.

- En Grande Bretagne, tout voyage, quel que soit le nombre d'opérateurs, ne nécessite qu'un seul billet, qui permet aussi d'utiliser le métro pour le transfert entre gares à Londres.

- En Allemagne, dans un train TER exploité par un opérateur privé, un contrôleur peut délivrer un billet pour n'importe quel trajet national.

Tout cela est impossible en France où pourtant on parle beaucoup d'intermodalité, mais souvent avec une approche plus technique que fonctionnelle (le smartphone sensé tout faire...).

L'accès au train

Il n'y a que dans les gares françaises qu'on trouve deux types de distributeurs de billets, TER et Grandes lignes. Et si on peut obtenir un taxi, il n'est pas possible d'acheter simultanément un titre de transport urbain.

Les contrôleurs contrôlent moins – paraît-il pour mieux être au service du client – mais les voyageurs retardataires qui n'ont pas de billet valable ne peuvent plus faire régulariser économiquement leur situation à bord.

Avec l'installation de portiques ou l'« accueil filtrage » avant l'accès au quai, il est devenu difficile, voire impossible, d'accompagner les personnes âgées ou avec enfants et bagages...

Passer du train au car, au bus ou au taxi ne nécessite en Suisse que de courts trajets à pied. En France, on en est loin :

- la gare souterraine de Massy-TGV ne pouvait pas être située plus loin de celle de Massy-RER ;

- à Montpellier-La Mogère, on s'acharne à construire une gare TGV où on perdra 45 minutes pour accéder au TER et au centre ville.

La tarification

Elle doit être simple et compréhensible, respecter la liberté de déplacement et rester modé-

rée pour attirer le voyageur modeste tenté par le covoiturage, le car ou l'avion low cost. Les prix doivent être adaptés aux voyages individuels, mais aussi aux voyages effectués en famille ou en groupes. Les formules à bas prix doivent être développées, à l'image des Intercités de jour 100 % Éco et des TGV Ouigo.

Mais l'offre Ouigo, très capacitaire, ne peut s'appliquer qu'à un nombre limité d'axes, à l'inverse des pratiques des compagnies aériennes à bas coût et des attentes des voyageurs, qui ont besoin de liaisons de faible capacité sur de nombreuses relations.

La SNCF fait aujourd'hui des efforts importants avec ses formules de petits prix de dernière minute pour certaines catégories de voyageurs, notamment les jeunes. Mais il faut promouvoir aussi le trafic d'heures creuses, produit à faible coût partout en Europe sauf en France !

La liberté tarifaire accordée aux Régions est indispensable si on veut pérenniser une offre TER pertinente, car la dérive des coûts SNCF est catastrophique pour les Régions : + 90 % entre 2002 et 2012 (+ 24 % pour l'offre). Mais il faut aussi maintenir, comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, une unité tarifaire sur le territoire national.

La commercialisation

Le train, y compris le TGV, a pour principal concurrent l'automobile, il doit donc conserver une grande souplesse d'accès. Or la politique de réservation actuelle est contraire aux attentes des voyageurs. Citons deux exemples concernant des relations autrefois directes et avec réservation facultative :

- Pau-Nice (Pau-Toulouse sans réservation possible, puis Toulouse-Nice avec réservation obligatoire) ;

- Paris-Briançon (Paris-Valence en 2h par TGV avec réservation obligatoire, puis Valence-Briançon en 4h par TER avec réservation impossible).

La réservation facultative doit être la règle sur tous les Intercités. Le billet ouvert à coût raisonnable doit être généralisé car il est indispensable à tous les voyageurs qui ne peuvent pas programmer leur déplacement. Cette demande est compatible avec le principe du yield management qui permet au client qui veut réserver de bénéficier de prix réduits, et à l'entreprise d'optimiser son trafic et ses recettes. Dans ce schéma, le client est incité à réserver, mais sans y être obligé. Sur les TGV, le billet au tarif « Pro » doit être utilisable comme un billet ouvert.

Les échanges et remboursements dans la gamme Loisir sont devenus payants et chers pour éviter les pertes de ventes générées, dans les trains chargés, par les clients qui effectuent plusieurs réservations pour un seul voyage. Mais il est anormal de pénaliser simultanément les voyageurs qui dans leurs échanges n'entraînent pas de perte de recette pour la SNCF.



Gare Le Creusot-Ville

Avec des prix très variables, le client a besoin de repères. La SNCF cherche à améliorer la lisibilité des cartes de réduction. Ainsi, selon ses dépliants, les nouvelles cartes (Enfant+, carte jeune, week-end et Senior+) garantissent 25 % ou 30 % de réduction sur le tarif « Loisir Réduit » et le « Plein Tarif Loisir », mais pour avoir l'information complète, il faut quitter voyages-sncf.com et consulter tgv.voyages-sncf.com !

L'information

La distribution des titres de transport doit être homogène, mais les initiatives de la SNCF ou des autorités organisatrices segmentent l'offre et ses canaux de distribution. De même, la dématérialisation des billets doit être étendue sans être opposée au support papier.

L'information sur les horaires et les services s'est brutalement dégradée fin 2016 avec la suppression de la quasi-totalité de la documentation papier et en particulier des fiches horaires grandes lignes. Ces suppressions présentent deux effets pervers.

Le premier, évident, est d'ordre éthique et déontologique : comment la SNCF, entreprise publique assurant un service public, répond-elle aux attentes des 20 % des clients actuels qui n'utilisent pas internet ? La FNAUT a demandé à l'Etat, autorité de tutelle, et à la SNCF, de mettre en œuvre rapidement des outils de substitution.

Le deuxième est très dangereux : c'est l'absence de traçabilité de l'offre dans le temps. Il n'y a plus de « catalogue » de référence de l'offre, ce qui permet à la SNCF, dont la culture malthusienne est évidente, de supprimer des circulations sous couvert d'optimisation de la production. Les relations transversales sont particulièrement touchées. On risque à terme une tendance à la « macronisation » de l'exploitation des TGV.

La fréquence

L'absence de cadencement des circulations est une exception française. La faiblesse des vitesses sur le réseau classique est rarement compensée par des fréquences élevées. La baisse des fréquences est continue sur les grandes lignes. Et les Régions sont tentées, suite à la dérive des coûts, par de sérieuses réductions de TER en heures creuses avec des remplacements par des cars.



Gare de Paris-Gare-du-Nord

Les Régions perdent ainsi des clients bien moins subventionnés que ceux des heures de pointe...

Les voyageurs attendent les augmentations de fréquences des trains Intercités proposées par la commission Duron sur les axes importants radiaux et transversaux, que l'autorité organisatrice soit nationale ou régionale. Quant aux TGV, la SNCF est passée rapidement d'une « politique de volume » consistant, comme en aviation, à rechercher une productivité maximale du parc, à une politique de « petits prix » basée sur une offre à fréquences réduites et une utilisation de matériel de plus grande capacité.

L'offre Ouigo détruit partiellement l'offre classique. Sur une ligne dont le trafic est « stabilisé » telle que Paris-Marseille, Ouigo représente 15 % du marché. Mais sur Lille-Nantes, on est passé de 4 à 2 allers-retours classiques : il n'est plus possible de voyager en matinée entre Lille et Nantes et en soirée en sens contraire.

Le rôle des péages

Pour justifier la régression des fréquences, la SNCF met en avant la hausse continue des péages depuis 2005, en partie due aux baisses de subventions de l'État : en heure de pointe, le péage pour une rame Duplex a augmenté de 68 % entre 2006 et 2012. Mais deux autres facteurs jouent :

- l'inflation est inquiétante (hors péage, le coût de production du TGV a crû de 6,2 % par an entre 2005 et 2014) ;

- comme vient de le montrer la discussion sur la future desserte TGV Paris-Bordeaux, la SNCF raisonne en termes de capacités alors les usagers veulent de la fréquence (deux trains de 500 places induisent plus de trafic qu'un train de 1000 places).

Des failles dans la politique des péages expliquent en partie ces dérives. Alors que la maintenance de la voie est deux fois plus coûteuse pour la circulation d'une rame TGV double que pour celle d'une rame simple, le péage perçu par SNCF Réseau est le même. Ainsi, entre Strasbourg et Lyon par exemple, le remplacement de la circulation de deux rames simples par une rame double a fait faire des économies à SNCF Voyages mais a généré une augmentation de la dette de SNCF Réseau... Le système ferroviaire n'est pas optimisé : les fréquences baissent, la dette augmente.

C'est exactement le contraire des objectifs fixés par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Et l'EPIC de tête ne sert à rien dans ce domaine...

Les arrêts

La desserte des villes moyennes est-elle du ressort du TGV, du TET ou du TER ? Ici encore c'est une question d'optimisation du système : l'optimum de SNCF Voyages n'est pas celui de l'ensemble TGV-TET-TER.

A nombre d'arrêts inchangé, les temps de parcours se dégradent sur tout le réseau et régulièrement : Paris-Normandie, Marseille-Nice (2h35 aujourd'hui contre 2h20 il y a vingt ans)... et même Paris-Lyon par TGV !

Aussi, par exemple, pour accélérer les Intercités Bordeaux-Marseille, la SNCF voudrait supprimer des arrêts dans des villes moyennes (Montauban, Sète, Arles...). Mais rien n'indique que cette solution maximiserait l'ensemble du trafic TET+TER et serait compatible avec la capacité d'ensemble de la ligne. Au contraire, le cabinet Roland Berger, qui a travaillé pour la commission Duron, a montré qu'en augmentant le nombre d'arrêts pour desservir certaines villes moyennes, on gagne plus de voyageurs que ce qu'on en perd en allongeant les temps de parcours entre grandes métropoles.

Il faut donc traiter les causes des ralentissements des trains, et non leurs conséquences en dégradant les dessertes de certaines villes en supprimant des arrêts.

Les services à bord

Ils doivent être diversifiés pour valoriser le temps du voyage, ce que peut difficilement faire le concurrent routier : restauration, transport de vélos, prise de courant, connexion Wi-Fi.

Ces deux derniers services, depuis longtemps demandés par les usagers et refusés pour des questions de coût, sont devenus subitement urgents... depuis l'arrivée des autocars Macron.

En outre, les usagers attendent quatre services de la part des contrôleurs : le contrôle systématique des billets qui constitue le moment privilégié pour un contact client-entreprise et « conforte » les voyageurs en règle vis-à-vis des fraudeurs ; la vente à bord de billets pour rendre service aux voyageurs retardataires ; l'information surtout en cas d'incident ; la fourniture d'une restauration légère.

Les orientations actuelles de la SNCF sont malheureusement opposées à ces attentes : les contrôles, depuis dix ans, sont de moins en moins fréquents, la vente de billets à bord est devenue récemment et « confidentiellement » impossible, et la restauration n'a jamais été envisagée. Il faut pourtant croire que ces demandes sont sensées : les contrôleurs des trains Thello qui circulent entre Marseille, Nice et Milan répondent exactement à ces attentes.

Les compositions modulables et multitranches

Ce mode d'exploitation permet d'améliorer la productivité et de créer économiquement des relations directes qui attirent de la clientèle. La création d'une relation directe dope fortement la fréquentation : l'effet est équivalent à un gain de temps d'au moins 1 heure sur la durée du trajet.

Une fréquence élevée implique l'utilisation de trains de faibles capacités ou de trains à compositions modulables qui améliorent la productivité du matériel. Ce principe est mis en œuvre avec succès pour les TGV en adaptant le nombre d'éléments aux volumes des trafics ; il doit être largement étendu aux Intercités. C'est ce que recommande aussi la commission Duron avec l'utilisation de rames multiples de Paris à Caen, puis de rames simples jusqu'à Cherbourg.

Entre Nantes et Lyon, une des nombreuses transversales Intercités massacrées par la SNCF au profit du TGV alors que seuls 30 % des voyageurs effectuaient le trajet de bout en bout, une exploitation associant des rames Nantes - Clermont-Ferrand ou Nantes-Dijon ou Orléans-Lyon dynamiserait fortement l'offre. Cet exemple illustre la possibilité d'obtenir des relations directes sans surcoût d'exploitation avec du personnel polyvalent ou des rames à attelage automatique.

Sur Paris - Saint-Etienne, l'attachement de la clientèle se mesure en constatant que plus de 50 % du trafic est assuré par 4 trains directs seulement sur un total de 20 relations quotidiennes !

Les correspondances

Sources de pertes de trafic par rapport aux relations directes, les correspondances peuvent aussi valoriser le maillage national du réseau si elles sont correctement aménagées.

Elles doivent être confortables, assurées quai à quai, avec des temps d'échanges réduits et une garantie d'attente en cas de retard du premier train.

Or on constate avec le temps une tendance à l'augmentation des temps d'attente sous couvert d'amélioration de la régularité : 20 min à Bordeaux entre La Rochelle et Toulouse, 30 min à Gap entre Grenoble et Briançon, 40 min à Valence entre Grenoble et Marseille...

Ces délais exagérés de correspondances constituent un véritable gaspillage d'argent public car, pour gagner 30 min par TGV, il faut construire 100 km de LGV donc dépenser 2 à 3 milliards d'euros. Dans le même temps, un car parcourt 45 km : les pertes de trafic sont évidentes...

La conception des horaires doit valoriser le maillage du réseau et donc les dessertes de province à province. Par exemple, des liaisons entre le Sud-Ouest de la France, Le Mans et Caen doivent être établies à Tours.

Quel réseau ferré en 2040 ?

Historique

Le réseau ferré français comptait 55 000 km de lignes à son apogée, entre 1910 et 1929. Ce réseau concrétisait le plan Freycinet d'aménagement du territoire adopté en 1878, un plan volontiers brocardé aujourd'hui - bien à tort car il n'était ni surdimensionné ni économiquement irréaliste ni dicté par l'électoratisme : il répondait au contraire aux besoins de mobilité d'une époque où le monde rural était très peuplé et les activités très dispersées sur le territoire national, et où personne ne pouvait imaginer l'avènement de l'automobile, de l'autocar et du camion.

Puis le réseau s'est contracté fortement - 43 000 km à la création de la SNCF en 1938, 31 000 km en 2000 - pour des raisons bien connues : l'exode rural ; les défaillances commerciales des réseaux privés puis de la SNCF ; leurs coûts d'exploitation trop élevés ; la concurrence de la route, favorisée par l'Etat (l'autoroute tue le rail).

Un réseau trop dense ?

Sur environ 31 000 km de lignes aujourd'hui (16 000 électrifiés), le réseau compte 22 000 km de lignes voyageurs (dont 2 800 km de LGV en 2017, 15 000 km de lignes classiques principales et 4 000 km de lignes dédiées au TER), et 9 000 km de lignes dédiées au fret.

Selon une idée stupide à la mode, le réseau actuel serait trop dense : 5,5 km de lignes pour 100 km² de territoire en moyenne, ou 460 km par million d'habitants. Mais en Allemagne, ces ratios sont respectivement de 12 km et 512 km et, en Suisse, de 12 km et 625 km : ces deux pays voisins entretiennent-ils pour le plaisir des réseaux surdimensionnés, ou ont-ils compris l'importance cruciale du rail pour un aménagement intelligent de leur territoire ?

Un réseau dégradé

L'évolution récente du réseau français est très inquiétante :

- son vieillissement s'accroît malgré les nombreux travaux en cours (on est passé de 500 à 1 000 km de voie régénérée par an entre 2005 et 2014) ; la longueur des sections de lignes soumises à des ralentissements est passée de 1 000 à 4 000 km en 15 ans dont 3 000 sur le réseau régional, soit plus de 10 % du réseau ; elle augmente de 10 % par an ; près de 20 % des voies moyennement fréquentées sont aujourd'hui hors d'âge contre 7 % seulement en 2010 ; les aiguillages ont plus de 20 ans en moyenne contre 10 ans en Allemagne ;
- une contraction sensible du réseau entraîne la disparition de relations régionales et même interrégionales (Verdun-Châlons, Montluçon-Ussel, Clermont-Limoges/Ussel, Clermont - Saint-Etienne) ; des menaces de fermetures (Grenoble-Gap, ligne des Causses).

La fameuse étoile de Legrand, très visible sur le réseau classique et bien sûr sur le réseau

des LGV, illustre le jacobinisme français : les lignes radiales sont bien mieux équipées et plus circulées que les lignes transversales.

Des villes sont aujourd'hui enclavées alors qu'elles étaient auparavant au centre d'étoiles ferroviaires étoffées (Troyes, Arles) ; Montluçon, centre d'une aire urbaine de 80 000 habitants, est devenu quasiment un cul-de-sac ferroviaire.

Des « déserts ferroviaires » se sont développés peu à peu : Massif Central, Jura, Alpes, Sud-Ouest...

L'idée d'un réseau noyau, proposée par le ministère des Transports au début des années 70 puis reprise par le rapport Guillaumat, est toujours présente et se renforce même sous la pression des contraintes budgétaires.



Le réseau proposé par la FNAUT

Alors que l'Etat et SNCF Réseau n'ont pas de vision d'avenir, la FNAUT préconise au contraire un programme ambitieux et cohérent d'investissement (FNAUT Infos 214, 241, 244).

Il ne s'agit ni de revenir au réseau Freycinet, adapté à un passé révolu, ni d'évoluer vers un réseau noyau négligeant l'avenir et ne répondant qu'à des préoccupations financières, mais d'adapter le réseau actuel aux évolutions de la démographie et des pratiques de transport tout en prenant sérieusement en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et d'environnement aujourd'hui oubliées.

Quelles priorités ?

Dans le scénario le plus souvent admis aujourd'hui, les possibilités de financement sont limitées et il s'agit seulement de gérer intelligemment la pénurie, c'est-à-dire :

- de recentrer le réseau sur les axes où les flux sont massifs (déplacements pendulaires vers les métropoles, relations TGV et Intercités entre Paris et les métropoles de province, trafic de cabotage sur quelques transversales) ;
- de moderniser les lignes principales et les gares les plus utilisées ;
- de fermer toutes les lignes dégradées et peu fréquentées (UIC 7 à 9), développer des services de cars de substitution ;
- enfin d'abandonner le fret ferroviaire.

Mais cette politique n'anticipe pas les besoins économiques et sociaux futurs et ignore

la transition énergétique (voir page 6). Un scénario plus ambitieux, finançable par la fiscalité écologique, est manifestement indispensable car l'infrastructure crée l'usage.

Le réseau classique

Quels que soient les moyens financiers disponibles pour le rail, la régénération du réseau classique constitue à l'évidence la priorité. Elle revêt plusieurs aspects :

- la sauvegarde des emprises inutilisées (Petite ceinture parisienne, lignes fret...);
- le sauvetage des lignes secondaires existantes (voies, ouvrages d'art), certaines d'entre elles pouvant être confiées aux Régions afin de permettre une réduction du coût des travaux ;
- la suppression des zones de ralentissement sur les lignes principales telles que Nantes-Bordeaux.

Au-delà de ces mesures d'urgence, une modernisation du réseau classique doit porter sur : la signalisation, les IPCS, les points de croisement et de dépassement, la capacité des lignes et surtout des nœuds ferroviaires.

L'accélération des trains de voyageurs a été étudiée par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244). Généraliser le 200 km/h est utopique, mais une augmentation des vitesses limites est possible sur certaines sections : de 160 à 200 km/h sur 700 à 900 km de lignes structurantes ; jusqu'à 160 km/h sur environ 2 000 km. Des actions complémentaires portant sur le matériel roulant (vitesse, accélération, freinage, accessibilité), les gares (vitesses d'entrées/sorties), l'exploitation (durée des arrêts et des correspondances, marges de régularité) sont nécessaires et possibles.

La consistance du réseau classique doit être renforcée par quelques réouvertures de lignes périurbaines (Lyon-Trévoux), le rétablissement de liaisons interrégionales (Clermont-Brive, Saint-Auban - Digne, Nantes-Poitiers) et d'autres opérations de maillage, par exemple le projet VFCEA qui concerne à la fois les trafics voyageurs et fret (FNAUT Infos 101, 153, 179).

Les grands projets

Il est enfin nécessaire d'achever la mise en place du réseau des LGV. Alors que la commission Mobilité 21 a préconisé l'abandon de tous les projets de LGV à l'exception (à la rigueur...) de Bordeaux-Toulouse, la FNAUT a examiné ces projets au cas par cas et proposé d'en conserver la moitié, les autres étant manifestement utopiques ou purement « politiques ». Le réseau final (sans création de gares nouvelles exurbanisées) comporterait 4 000 km (comme en Espagne), alors que les autoroutes forment un réseau de 12 000 km.

Ce programme de LGV auquel il faut ajouter les grands projets fret (Lyon-Turin et CFAL) doit être financé par l'Etat, sans montages de type SEA. Il peut entraîner d'importantes créations d'emplois directs et induits.

Une ambition pour l'avenir



Gare de Paris-Gare-de-Lyon

La FNAUT estime que le transport collectif ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques. Il faut voir grand en matière de transport public pour préparer un avenir vraiment « durable », donc anticiper les besoins futurs, à l'inverse de l'attitude malthusienne qui se développe actuellement chez les décideurs. La demande future est, en effet, toujours sous-estimée car des défis sociaux, culturels, écologiques et économiques très variés sont négligés :

- la croissance démographique prévue par l'INSEE (+ 15 % en moyenne d'ici 2060) ; une croissance plus forte de la population en Ile-de-France, dans les métropoles de province et sur les zones littorales (Atlantique et Méditerranée) ;
- le vieillissement de la population ;
- la dispersion croissante des familles (multiplication des divorces, études supérieures effectuées loin du domicile familial, éclatement du marché du travail) ;

Comment financer ?

Des financements du réseau ferré sont déjà disponibles : les réserves des investisseurs publics (CDC) et privés ; l'emprunt (les taux actuels sont très bas ; emprunter pour réaliser des travaux rentables socialement et écologiquement est légitime, c'est de la dette saine).

Des investissements inutiles et/ou nocifs pour l'environnement peuvent être définitivement abandonnés sans provoquer de drame national. Tous les modes de transport sont concernés : aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, autoroute A45 et bien d'autres, LGV Poitiers-Limoges. Les investissements routiers doivent se limiter à la maintenance du réseau, dont la capacité est suffisante.

Le recours à la fiscalité écologique dans le secteur des transports est à la fois simple, rapide à mettre en place, efficace et légitime. Il s'agit d'internaliser tous les coûts économiques et externes (sociaux et écologiques) dans la tarification

- la paupérisation d'une partie non marginale de la population (jeunes, chômeurs) ;
- les changements culturels chez les citoyens, moins « accros » qu'auparavant à la voiture (dont la part de marché diminue), et chez les jeunes (leur taux d'acquisition du permis de conduire et leur taux de motorisation diminuent) ;
- l'aménagement du territoire (faut-il abandonner les zones périurbaines et les villes moyennes à la route ?) ;
- un étalement urbain diffus que les lignes périurbaines peuvent structurer ;
- la montée de la congestion et de l'insécurité routières, des nuisances de la route et de l'avion ;
- les coûts directs (congestion routière, nouvelles voiries) et externes (accidents, santé publique) de la route ;
- la saturation des voies ferrées et des grandes gares de Paris et de province (Lyon, Marseille...) ;
- la dépendance pétrolière, qui s'accroît avec la baisse du prix du pétrole (un nouveau choc pétrolier doit être anticipé) ;
- le réchauffement climatique (les déplacements sont responsables du tiers de nos émissions de gaz à effet de serre).

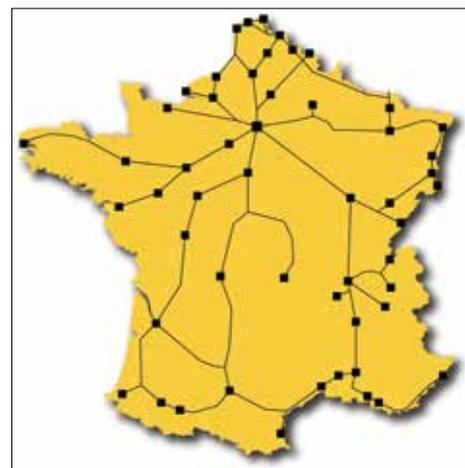
Le Commissariat général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a étudié récemment la demande de transports de voyageurs et de fret aux horizons 2030 et 2050, et confirmé la pertinence du programme ambitieux de travaux ferroviaires défendu par la FNAUT.

de l'usage de l'avion, de la voiture, du camion, du covoiturage longue distance. La Suisse a montré l'exemple.

Le bas prix actuel du pétrole offre un contexte favorable à la réduction des niches fiscales « sans douleur », la ministre Ségolène Royal a fini par l'admettre. Philippe Duron, président de la commission Mobilité 21, déclare aujourd'hui : « nous avons aujourd'hui les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transport, à nous de les saisir ». Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, et Philippe Richert, président de l'Association des Régions de France, ont évoqué eux aussi la fiscalité écologique, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux : transferts de trafic vers le rail, investissements ferroviaires mieux rentabilisés, et possibilité d'éliminer des investissements inutiles, aéroports, rocadés autoroutiers (Strasbourg, Lyon, Chambéry...).



Le réseau Freycinet



Le réseau noyau

En conclusion : la leçon du tramway

1. L'investissement ferroviaire relève de l'aménagement du territoire, qui implique une vision à long terme. Il ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques dans une vision à court terme. L'erreur commise depuis une génération n'a pas été, selon l'idée à la mode, le « tout-TGV », mais le « tout-autoroutier ».

2. On admet à tort que le financement du réseau ne peut être augmenté. Or on peut emprunter. Et, surtout, la fiscalité écologique est une source efficace et légitime de moyens nouveaux : ce qui manque n'est pas l'argent mais la volonté politique.

3. Il est encore temps de réorienter la politique d'investissement ferroviaire. Sinon, en 2040, on constatera les erreurs commises. Faudra-t-il alors reconstruire le réseau, à un coût bien plus élevé qu'aujourd'hui, après l'avoir démantelé par indifférence ou par bêtise ? L'exemple du tramway, laissé à l'abandon puis réintroduit 50 ans plus tard dans 25 agglomérations françaises, dont certaines ont moins de 200 000 habitants, doit servir de leçon.

Attachez vos ceintures, décollage immédiat !

Isabelle Tronquet, hôteesse de l'air depuis 15 ans sur des vols longs-courriers, a eu bien des surprises au cours de sa carrière : passagers insupportables, questions idiotes, disputes, dragueurs incorrigibles, demandes délirantes... Dans son carnet de vol, elle raconte quelques anecdotes véridiques.

Un passager exige une place près d'un hublot « pour pouvoir prendre l'air ». Un autre se plaint du goût infect des bonbons : il s'agissait de boules qu'elles offertes aux passagers. Une mère demande à son fils : « qu'est ce que tu veux boire, mon chéri ? Un coca ? S'il... » et l'enfant répond : « s'il y en a ».

En fin d'année, des enfants demandent si l'avion ne va pas percuter le père Noël en plein ciel. Un enfant interroge l'hôteesse : « est-ce que tu es une vraie altesse de l'air ? »

Une femme qui avait déclaré être enceinte se plaint de douleurs abdominales. Un appel est lancé : une gynécologue présente dans l'avion constate que la « patiente » n'est pas enceinte et veut seulement être surclassée.

Une passagère d'un vol Paris - Fort-de-France demande à l'hôteesse où se trouve « le jardin d'enfants » de l'avion. Lorsque l'hôteesse lui explique que ce service n'existe pas à bord, la femme déclare : « vous voulez dire que je dois m'en occuper pendant huit heures ? »

Changez de vocabulaire

Ne dites plus : voiture électrique mais innovation décarbonée ; véhicule automatique, mais à délégation de conduite ; petite navette de centre-ville mais service de mobilité électrique ; signalétique de gare, mais grammaire du déplacement ; autopartage et covoiturage mais mobilité intelligente et collaborative ; voiture autopartagée, mais transport collectif individuel ; transport à la demande, mais transport individuel collectif ; yield management mais tarification flexible ; baisse de productivité à la SNCF mais inflation ferroviaire ; SNCF mais connecteur de mobilités ; vélo à assistance électrique mais pédélec ; télétravail mais travail nomade (at home ou en espace de coworking) ; livraison mais logistique B to C ; réservation obligatoire mais garantie de place assise ; autoroute à vélo mais voie cycliste longue distance ; fermeture de ligne mais suspension de circulation ; innovant mais disruptif. Affirmez que « le stationnement, c'est du transport à vitesse nulle, donc un chaînon de la chaîne de mobilité ». Et n'oubliez pas qu'avec l'apparition de la chaîne servicielle, les opérateurs de mobilité sont devenus des fabricants de l'espace public en mouvement.

En bref

Une présidente satisfaite... d'une décision ridicule

Marie-Guite Dufay, présidente de la région Bourgogne Franche-Comté : « suite à son intervention auprès de Guillaume Pepy », elle « se satisfait d'avoir été entendue et salue la décision prise par SNCF au sujet du nom de la gare de Paris Bercy ». Les voyageurs se moquent éperdument de cette décision qui ne changera rien à leur sort (voir FNAUT Infos 246, page 7).

Un président qui voit loin

Jacques Gounon, président d'Eurotunnel : « aujourd'hui, avec des taux d'intérêt quasi nuls, l'argent est gratuit, donc on peut investir. Raïsonner sur la dette à court terme est une erreur, les États doivent au contraire se placer sur le très long terme ».

Un président qui voit court

François Hollande est venu à Montpellier présider le lancement de l'élargissement de l'A9. On aurait cru entendre Georges Pompidou : « La route c'est la liberté. Quand on la prend, quand on l'ouvre, c'est qu'on a choisi son chemin. Vive l'A9 ». Et vive la pollution de l'air.

Ignorants

Nicolas Hulot, président de la Fondation Nicolas Hulot : « de très grands projets français comme le Grand Paris Express, le Lyon-Turin ou les LGV en projet n'entraînent que des réductions symboliques d'émissions de gaz à effet de serre ». Au lieu d'énoncer ces propos dogmatiques, M. Hulot devrait s'informer en lisant FNAUT Infos 214.

Marc Ivaldi, chercheur de la Toulouse School of Economics : « Faire un TGV entre Bordeaux et Dax est une aberration économique. Dax, ce n'est pas Londres et ne le deviendra pas. Ce n'est pas parce qu'on fait venir le TGV que les villes grossissent ». Le « spécialiste des transports » (selon La Dépêche du Midi) ignore que la LGV n'est pas faite pour desservir Dax (60 000 habitants dans l'aire urbaine), qu'elle desservira aussi Bayonne, Biarritz, Pau, Tarbes (près d'un million d'habitants) et sera un jour prolongée jusqu'en Espagne.

Stéphanie Von Euw, vice-présidente LR du Conseil régional d'Ile-de-France et porte-parole de Bruno Le Maire, s'oppose à l'adaptation de la ligne Serqueux-Gisors au trafic de fret (FNAUT Infos 239, 246). Elle affirme sottement : « le fret ferroviaire sera obsolète dans 10 ans ». Sait-elle que le fret ferroviaire, indispensable aux industriels, a augmenté de 5 % en 2015 ? Sait-elle qu'on peut aujourd'hui réduire le bruit des trains de fret en remplaçant les semelles de freins en fonte par des semelles composites (la différence de bruit atteint 5 décibels) ?

Bêtisier

- Le docteur **Charles Mercier-Guyon**, président de la Prévention Routière 74, qualifie les parents qui amènent leurs enfants à l'école dans une remorque de « militants cyclistes imbéciles » : « Je ne supporte pas qu'au nom du militantisme, on envoie des enfants au feu ! Le mystique prend le pas sur le réalisme ».
- **Alain Prost**, pilote de formule 1 : « le Grand prix de Paris de formule E (FNAUT Infos 245) est une course, mais aussi un événement pédagogique ».
- **Laurent Wauquiez**, président du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes : « si l'on passe par l'autoroute à vélo de Grenoble, je souhaite bon courage aux stations touristiques de l'Isère ».
- **Mathieu Chamussy**, conseiller municipal LR de Grenoble : critiquant la décision de la majorité écologiste de retirer le financement de la Ville prévu pour le Lyon-Turin, il a demandé au maire s'il songeait « assurer le ravitaillement de Grenoble par des corbeaux ». Critiquer la décision regrettable de la Ville pouvait être fait intelligemment...



Chatte récompensée

Depuis 2011, Felix, chatte noire et blanche de cinq ans, lutte contre les souris qui ont envahi la gare de Huddersfield, dans l'Est du Yorkshire. Aucun rongeur n'ose à présent s'aventurer sur les quais. Après cinq ans de travail irréprochable, elle a été nommée contrôleur principale de la gare par la compagnie TransPennine Express et décorée d'un uniforme et d'un badge officiel à son nom. Une chatière a été aménagée au niveau des guichets afin de faciliter ses déplacements et d'augmenter sa productivité (Daily Mail).

Plongeon

Lake Geneva (Wisconsin, USA) est une localité connue pour son Winterfest, un week-end de fête hivernale. Mais le stationnement y est difficile. En 2016, des visiteurs se sont garés sur la surface d'un lac gelé. Mais la glace a fondu : 15 véhicules ont plongé dans les eaux, nécessitant des heures d'intervention des services de secours. Seulement 5 voitures ont pu reprendre la route, les 10 autres ont été bonnes pour la casse.

L'exposé introductif de Pierre-Henri Emangard

Après avoir rappelé les atouts économiques et écologiques du train, le géographe Pierre-Henri Emangard, chercheur associé à l'université du Havre, a décrit de manière très pédagogique, en se basant sur les statistiques du Forum International des Transports concernant la période 1970-2000-2010 hors trafic aérien, l'évolution des trafics voyageurs et marchandises et des parts de marché du rail dans 10 pays d'Europe occidentale : France, Allemagne, Grande Bretagne, Italie, Espagne, Suède, Suisse, Autriche, Belgique et Pays Bas. La France occupe une place singulière car elle fait nettement moins bien que ses voisins selon les 5 critères retenus : « une bérézina ».

La table-ronde du colloque

Animée par **Gilles Dansart**, qui avait auparavant évoqué « la débâcle du système ferroviaire français » et la nécessité de définir de nouveaux objectifs pour refaire du rail l'armature du système de transport, la table-ronde du colloque a permis à 5 militant(e)s de la FNAUT d'exprimer les difficultés concrètes auxquelles sont confrontés aujourd'hui les usagers du train de manière quotidienne.

Christiane Dupart, présidente de la FNAUT Hauts de France, a décrit la dégradation de la qualité des services ferroviaires : les trains supprimés, en retard ou surchargés, la fatigue et les perturbations de la vie familiale et professionnelle qui en résulte pour les usagers pendulaires, le retour de certains d'entre eux à la voiture.

Françoise Leclerc, présidente de l'association des usagers des transports du Sud-Gironde, a évoqué la complexité de la tarification du train, son niveau souvent trop élevé et la difficulté à obtenir des dédommagements sérieux en cas de perturbation grave du service.

François Giordani, président de l'association ASTUS de Strasbourg et de la FNAUT Alsace, a montré à quel point la commercialisation du train est défaillante : les points de vente disparaissent dans les centres-villes, l'amplitude horaire d'ouverture des guichets de gares se réduit, la qualité de l'information fournie aux voyageurs se dégrade.

Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord (UVN), a commenté la dégradation des relations transfrontalières et internationales : pénurie de relations, difficultés d'obtention de l'information et des titres de transport, disparition quasi-complète des trains de nuit.

Enfin **Jacques Ottaviani**, président de l'association pour la promotion de la ligne Nantes-Bordeaux (APNB), a dénoncé sur quelques exemples la dégradation des infrastructures qui provoque des ralentissements

dissuasifs des circulations, et déploré qu'un patrimoine remarquable soit abandonné de manière absurde et incompréhensible.

Les interventions des experts

Cinq experts invités par la FNAUT ont présenté leurs réflexions sur des thèmes fondamentaux pour l'avenir du système ferroviaire.

Michel Neugnot, président de la commission transport de l'Association des Régions de France, est intervenu sur la complémentarité des modes de transports et l'intermodalité.

François Philizot, préfet chargé d'une mission sur l'avenir des trains Intercités, a commenté les hypothèses en cours de discussion.

Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ARAFER, a expliqué sa position sur la concurrence entre les opérateurs ferroviaires et sur l'indépendance du gestionnaire d'infrastructures.

Yves Crozet, professeur émérite à Sciences-Po Lyon et chercheur au LAET, a discuté le problème de la dette ferroviaire (52 milliards : 8 de SNCF Mobilité, 44 de SNCF Réseau) et les possibilités de financement de nouvelles grandes infrastructures de transport.

Enfin **Jean-Daniel Guyot**, président-fondateur de Captain Train, a évoqué l'impact de l'économie numérique sur les pratiques de mobilité.

Les interventions des politiques

Député PS de Seine-et-Marne et président du Haut-Comité de la qualité de service dans les transports, **Olivier Faure** a souligné le risque de faire du développement durable un repoussoir si on pénalise les automobilistes périurbains avant de développer les transports publics franciliens, qui seront saturés avant 2025. Il est favorable à une hausse d'un centime d'euro des taxes sur les carburants routiers pour financer les infrastructures de transport.

Député PS de la Seine-Saint-Denis et président de l'Assemblée Nationale, **Claude Bartolone** a félicité la FNAUT dont les réflexions évitent tout populisme. Il a insisté sur l'urgence des investissements ferroviaires, en particulier en Ile-de-France, et rappelé son opposition déterminée à la suppression de l'écotaxe.

Les actes du colloque

Les actes du colloque Rail 2020 seront prochainement disponibles auprès du siège de la FNAUT. Ils rassembleront l'intégralité des exposés, en particulier celui de Pierre-Henri Emangard, les interventions faites lors de la table-ronde et la présentation du Manifeste de la FNAUT.

- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Matthieu Deconinck, chef du Bureau Transports, tourisme et secteur automobile de la DGITM, au sujet du projet de décret sur les gares routières. Les remarques de la FNAUT ont été également transmises à la DGCCRF.

- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont rencontré Patrice Saint-Blancard, membre du cabinet du ministre des Transports.

- Bruno Gazeau et Jean-François Martinet représentent la FNAUT au Comité Stratégique Mobilité 3.0, qui étudie les systèmes de transports intelligents.

- Le Haut Comité du système de transport ferroviaire a été installé. La FNAUT y est représentée par Bruno Gazeau et Bernard Gobitz.

- Christian Broucaret a représenté la FNAUT au jury du « palmarès des mobilités » de Ville, Rail et Transports.

- Bruno Gazeau est intervenu au congrès de la FNTV et à deux colloques du CEREMA, à Strasbourg et à Lyon.

- La FNAUT a rencontré Roland de Barbentane, directeur général de Oubus, l'opérateur autocar de la SNCF.

- Jean Lenoir et François Jeanin ont rencontré à nouveau le préfet François Philizot au sujet des trains Intercités.

- L'ARF, la FNAUT, la FNTV, le GART, TDIE et l'UTP lancent une consultation nationale sur le transport public qui s'achèvera en février 2017. Cette démarche commune vise à sensibiliser tous les acteurs concernés aux enjeux de la mobilité durable.

- Les résultats de l'expertise réalisée par les cabinets Trans-Missions et TTK sur les choix effectués en France entre tramway et BHNS ont été présentés aux médias (à paraître dans FNAUT Infos).

- Jean-François Troin a présenté à Nîmes un argumentaire sur « les gares TGV hors la ville : déconnexions et désillusions » à la demande de l'ASPIC, association membre de la FNAUT.

- Gilles Laurent a participé à une réunion du Haut-Comité de la qualité de service dans les transports.

- Max Mondon représente la FNAUT au comité de pilotage du guide du CEREMA relatif aux « Bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous ».

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°249
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