

Les usagers doivent-ils être ignorés ?

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) fait l'impasse sur les usagers des transports, mais ces usagers sont fatigués d'être ignorés.

Pourquoi ne sont-ils pas systématiquement consultés lors des appels d'offres, alors qu'ils sont les premiers concernés ? Pourquoi ne peuvent-ils porter un jugement sur l'exécution du service dans le rapport du délégataire à l'autorité organisatrice ?

La SNCF multiplie les enquêtes d'opinion et de satisfaction. Pourquoi ne multiplie-t-elle pas aussi les enquêtes d'insatisfaction afin d'améliorer la qualité de ses services ? Pourquoi ne consulte-t-elle pas les usagers sur l'offre (horaires, fréquences, correspondances, billettique), sur les points de vente ou sur les commandes de matériel roulant au lieu de les mettre devant le fait accompli et de leur imposer des contraintes si nombreuses, au lieu de se mettre à leur service ? Pourquoi informe-t-elle les associations d'usagers après avoir pris ses décisions ? Pourquoi ne sont-elles pas consultées quand des fermetures de lignes sont envisagées ?

Pourquoi les usagers ne sont-ils pas systématiquement représentés dans les conseils d'administration des exploitants urbains, routiers et ferroviaires ? Pourquoi les comités de lignes ont-ils été supprimés dans certaines régions ? à quand la création de comités de pôles d'échange et de gares ? Le dialogue social ne prendrait-il pas une autre tournure si les négociations s'accompagnaient de l'écoute des usagers ?

Enfin est-il excessif de demander au gouvernement d'encourager davantage les associations indépendantes de tous les lobbys et de faciliter leur travail ?

Les élus territoriaux viennent de réclamer davantage de démocratie de la part de l'Etat. Quant aux usagers, ils expriment la même demande auprès de l'Etat... et des élus territoriaux.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Bordeaux : 21^e congrès de la FNAUT



Organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine, le 21^e congrès de la FNAUT s'est tenu à Bordeaux les 5, 6 et 7 octobre 2018. La politique du gouvernement Philippe a fait l'objet d'une analyse contrastée. Si les réformes actées dans le « pacte ferroviaire » ont été saluées (traitement de la dette ferroviaire, exploitation du TER en délégation de service public), la contraction du réseau ferré classique et la politique malthusienne de la SNCF suscitent de vives inquiétudes. Les dispositions de la future loi d'orientation sur la mobilité ont été critiquées : focalisation sur les nouvelles technologies et mobilités routières, report des grands projets urbains et ferroviaires (lignes nouvelles voyageurs et fret), maintien des conditions inévitables de concurrence entre modes de transport.

La FNAUT fête ses 40 ans

A l'occasion du 40^e anniversaire de la FNAUT, nous présentons une vue d'ensemble de ses thèses et de ses activités.

Depuis sa création en 1978, la FNAUT a rencontré des difficultés de tous ordres, mais elle a survécu et a réussi à se développer et à s'imposer dans le monde des transports.

Ses débuts ont été très difficiles : elle ne disposait que de moyens matériels dérisoires et devait travailler dans un environnement très hostile à ses thèses.

Elle a cependant attiré rapidement un grand nombre d'associations locales, régionales et nationales, concernées par la problématique consumériste et environnementale des transports.

Mais elle a failli disparaître plusieurs fois par manque d'argent. Grâce à la générosité de ses adhérents, elle a surmonté ses difficultés financières.

Elle a dû s'imposer face à divers électrons libres qui ne représentaient qu'eux-mêmes et ne produisaient rien.

Elle a su résister à plusieurs tentatives d'entrisme et a ainsi sauvé sa stricte indépendance, ce qui lui permet aujourd'hui d'être écoutée, sinon entendue, de ses interlocuteurs de toutes orientations politiques.

Tout en préservant son objectif réformiste de départ, elle a su adapter sa doctrine et son organisation interne à l'évolution profonde et rapide du contexte technique, institutionnel et politique du secteur des transports.

Elle a écarté la tentation du dogmatisme et de l'isolement en s'entourant d'experts et en multipliant les contacts avec des organismes extérieurs.

En définitive, après avoir été longtemps ignorée des décideurs politiques et des médias, elle est aujourd'hui reconnue comme la seule « voix des usagers des transports » par les journalistes, les élus et l'administration.

Jean Sivardière

Sommaire

Le congrès de la FNAUT	2-5
Les Tickets verts et rouges	6
Les 40 ans de la FNAUT	7
Nos activités, nos atouts	8
Etudes, expertises, colloques	9
Nos interventions	10
Nos succès	11

Le 21^e congrès de la FNAUT

Bordeaux, place de la Bourse (FM)

Depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans (voir encadrés). Comme son 7^e congrès en 1990, son 21^e congrès s'est tenu à Bordeaux, les 5, 6 et 7 octobre 2018, dans un amphithéâtre de l'Université, située place de la Victoire, dans le centre-ville. Plus de 120 personnes y ont participé.

L'organisation de ce congrès a été coordonnée par Christian Broucuret, président de la FNAUT Nouvelle Aquitaine, avec l'aide de son collègue Alain Roux et de Fabrice Michel, responsable de la communication au siège national de la FNAUT. Elle a reçu le soutien matériel et financier de Bordeaux Métropole, du Conseil départemental de la Gironde, du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine et des Transports de Bordeaux Métropole (TBM).

La préparation et l'animation des débats ont été assurées par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, aidé des membres du bureau national.

Le vendredi 5 octobre, veille des débats, les congressistes ont pu participer, par un temps magnifique, à l'une des trois visites techniques, très instructives, qui étaient proposées :

- le dépôt des tramways bordelais ;
- le poste de commande de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (SEA) ;
- une visite de la ville de Bordeaux en utilisant les transports collectifs.

De nombreux documents des associations membres de la FNAUT et de la FNAUT nationale ont été présentés sur le lieu du congrès.

Le samedi, les congressistes ont été accueillis par Bruno Gazeau et Christophe Duprat, représentant Alain Juppé, maire de Bordeaux.

Les congrès de la FNAUT

Nos congrès ont été organisés avec une parfaite régularité : Tours 1979, Lille 1980, Toulouse 1982, Nantes 1984, Lyon 1986, Strasbourg 1988, Bordeaux 1990, Amiens 1992, Dole 1994, Montpellier 1996, Saint-Denis 1998, Orléans 2000, Lyon 2002, Saint-Lô 2004, Besançon 2006, Le Mans 2008, Nancy 2010, Lons-le-Saunier 2012, Nantes 2014, Strasbourg 2016, Bordeaux 2018.

Le rôle des congrès

Un congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti politique ou d'un syndicat, destiné à définir ou confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants.

Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création, font toujours l'objet d'un consensus et sont régulièrement actualisées par son Conseil national. Dans ces conditions, son congrès est principalement une occasion de rencontres avec des élus et des experts, et d'échanges entre les militants des associations membres.

Enfin, le dimanche après-midi, à l'issue du congrès, une visite guidée du magnifique centre historique de Bordeaux, classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO, a été organisée à l'intention des congressistes.

Rapport de conjoncture et motion générale

Le rapport de conjoncture (page 3) présenté par Alain Roux, membre de la FNAUT Nouvelle Aquitaine, est une analyse de la politique des transports mise en œuvre par le gouvernement, effectuée en toute indépendance, basée sur des faits précis et non des considérations idéologiques ou partisans.

Le rapport souligne le manque d'intérêt du gouvernement pour le secteur des transports et de l'environnement, son absence de vision à long terme, sa focalisation sur la mobilité routière et les véhicules électriques, son indifférence aux menaces pesant sur les transports publics urbains et le rail, son refus d'affecter le montant de la fiscalité écologique au financement des modes de transport propres et durables, sa grande sensibilité aux lobbies ne défendant que des intérêts économiques.

Sur la base de ce rapport, Bruno Gazeau a présenté aux congressistes une analyse de l'actualité (voir FNAUT Infos 267) et le projet de motion destinée au Premier ministre.

Soumis par avance aux congressistes, le rapport de conjoncture et la motion ont été adoptés à la quasi-unanimité des participants, qui ont ainsi confirmé leur déception et leur inquiétude face à la politique suivie par le gouvernement.

Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa forte cohésion interne malgré la diversité des préoccupations de ses associations et des sensibilités politiques de ses militants.

Débat avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus a réuni : Alain Rousset, président PS du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine ; Benoît Simian, député de la Gironde, rapporteur du budget des transports ; Cécile Monseigneur, présidente de la commission Mobilité du Conseil départemental de Gironde ; et Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des transports. Le débat a été animé par le journaliste Benoît Lasserre.

Politique ferroviaire

Le débat du samedi après-midi était consacré à la politique ferroviaire, il a été animé par

Bruno Gazeau et Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT. Notre invité était Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, qui a présenté sa conception du rôle du réseau ferré dans l'aménagement du territoire, puis précisé les moyens financiers de SNCF Réseau et ses projets d'investissements.

Tickets verts et rouges

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion animée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, et traditionnellement très suivie, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges, Coups de chapeau et Amendes - dans un souci de pédagogie, en écartant tous les risques de polémiques techniques ou politiciennes (page 5).

Vie de la FNAUT

Le dimanche, plusieurs réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis : mobilité urbaine (animateur Alain Richner), trains TET, auto-train et TGV (Jean Lenoir), TER (Alain Roux et Véronique Wiesinger) et mobilité durable (Anne-Marie Ghémard). Une rencontre, animée par Annick de Montgolfier, a réuni Bruno Gazeau et les militants de la FNAUT membres d'un Conseil économique, social et environnemental régional (CESER). En dernière séquence :

- Christian Broucuret a présenté les activités des associations membres de la FNAUT Nouvelle Aquitaine ;
- Jean Lenoir a rappelé les actions de lobbying auxquelles il a participé pour défendre la politique ferroviaire souhaitée par la FNAUT ;
- Jean Sivardière a résumé les enquêtes et études réalisées récemment par les militants de la FNAUT, et les expertises récentes ou en cours confiées à des consultants ;
- enfin Bruno Gazeau a présenté le programme d'interventions de la FNAUT auprès des décideurs et insisté sur la participation souhaitable des usagers des transports à la préparation des décisions qui les concernent (voir édit).

Les actes du 21^e congrès

Les actes comprendront un résumé du rapport de conjoncture, la motion adoptée par les congressistes, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin sur la politique régionale des transports, un résumé de l'exposé de Patrick Jeantet, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, Coups de chapeau et Amendes, un compte-rendu des travaux des ateliers et un résumé des exposés présentés à la fin du congrès. Le document sera prochainement disponible auprès du siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).



La France est confrontée à des défis environnementaux redoutables dont le secteur des transports est un responsable majeur : pollution de l'air, dégradation de la santé publique, réchauffement climatique et menaces sur la planète. La pollution de l'air (qui n'affecte pas que les zones denses) provoque 50 000 décès prématurés par an. Un tiers de l'énergie consommée en France l'est dans le seul secteur des transports, et 95 % de cette énergie provient du pétrole. Les émissions de gaz à effet de serre des transports atteignent un tiers des émissions nationales. Les déséquilibres territoriaux s'aggravent.

La maîtrise des trafics routiers et aériens est indispensable. Mais leur report sur les modes peu consommateurs d'énergie et respectueux de l'environnement local et de la planète n'est manifestement plus à l'ordre du jour de la politique gouvernementale.

Des mesures utiles, innovantes et souvent courageuses ont déjà été prises (reprise de la dette ferroviaire par l'Etat, exploitation du TER en délégation de service public, réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, plan vélo...), mais elles ne vont manifestement pas assez loin.

Le gouvernement doit agir de manière plus volontariste.

La FNAUT demande en particulier au gouvernement de supprimer les niches fiscales dont bénéficient le transport aérien et le transport routier de fret, et d'affecter le montant des recettes supplémentaires de l'Etat au financement des modes de transport propres et durables : vélo, autopartage, transport collectif, fret ferroviaire...

Elle rappelle au gouvernement sa responsabilité en termes d'aménagement du territoire : le schéma des services ferroviaires d'intérêt national doit être élaboré rapidement puis voté par le Parlement, et la desserte ferroviaire, diurne et nocturne, des villes moyennes doit être sauvegardée et dynamisée.

Elle insiste sur la nécessité et l'urgence du 4^e appel à projets de mobilité urbaine permettant la revitalisation des étoiles ferroviaires et le développement des RER métropolitains.

La FNAUT lance donc un appel solennel au gouvernement pour qu'il se dégage de l'influence des lobbies économiques et prenne enfin des mesures ambitieuses, à la hauteur des enjeux, seules susceptibles de provoquer des chocs psychologiques et de faire évoluer massivement les comportements des personnes et des entreprises sans pour autant leur imposer des contraintes insupportables.

Nous résumons ici le rapport de conjoncture présenté par Alain Roux. Ce rapport et centré sur la politique de l'Etat ; la politique des collectivités territoriales est illustrée par l'attribution des Tickets verts et rouges.

Beaucoup d'incertitudes

Les Assises de la Mobilité avaient pour but l'élaboration d'une loi d'orientation des Mobilités (LOM). Mais le saucissonnage des thèmes étudiés ne pouvait déboucher sur une vision politique d'ensemble, et les débats se sont focalisés sur les nouvelles mobilités et technologies, essentiellement routières (FNAUT Infos 262).

Les rapports Duron et Spinetta (FNAUT Infos 264) ont acté l'abandon de l'objectif, considéré comme « illusoire », d'un « report modal » des trafics routiers et aériens sur le transport collectif urbain et le rail, et l'abandon des grands projets ferroviaires.

Le rapport Duron préconise la poursuite des projets autoroutiers (contournements de Strasbourg, Rouen...) alors qu'ils ne font que générer de l'étalement urbain sans venir à bout de la congestion ; il écarte toute extension du réseau des LGV et repousse à 2050 la mise en service des accès au tunnel de base du Lyon-Turin, ce qui constitue un non-sens économique et environnemental.

Quant au rapport Spinetta, il souhaite une contraction du réseau ferré, sans aucune attention à l'aménagement du territoire, et la concentration de l'offre ferroviaire sur quelques niches : RER métropolitains et relations TGV, mais uniquement sur des distances moyennes (trajets en 3h).

La loi « pour un nouveau pacte ferroviaire », adoptée en juin 2018, a été approuvée par la FNAUT. Elle a apprécié la reprise d'une large part de la dette ferroviaire par l'Etat et l'introduction de la concurrence entre opérateurs pour l'exploitation du TER.

Mais de nombreuses inconnues subsistent : avenir des petites lignes voyageurs et fret, avenir du fret ferroviaire, convention collective du secteur ferroviaire, contenu du schéma des liaisons TGV et Intercités qui doit être présenté au Parlement, comme cela est prévu depuis... 2014 (FNAUT Infos 266).

Sur le terrain

En ville, la pollution de l'air s'accroît, la remontée du prix du pétrole et des carburants routiers se précise et les besoins insatisfaits de mobilité sont criants : les transports collectifs d'Ile-de-France et des métropoles de province sont saturés. Mais on attend toujours que l'Etat lance le 4^e appel à projets de transports en site propre, prévu par le Grenelle de l'environnement, pour permettre aux collectivités locales de poursuivre leurs investissements, et renforce son plan vélo.

Pendant ce temps, la voiture électrique et autonome est toujours présentée comme la solution miracle : le rôle incontournable du transport collectif, ossature du dispositif de mobilité et transport de masse, n'est pas pris en compte.

Malgré la forte hausse de la fréquentation du train en 2017, la contraction du réseau ferré classique et celle de l'offre, au détriment des villes moyennes, se poursuivent (trains de nuit, services Intercités, auto/train et même TGV), la qualité des services se dégrade, le recours au car s'étend sur les relations TER, la commercialisation numérique se généralise et laisse de côté une large partie de la clientèle.

Les liaisons par cars Macron (en particulier les liaisons SNCF Ouibus) se développent et ne sont soumises à aucune redevance routière. Le gouvernement laisse SNCF Mobilités pratiquer une politique malthusienne et suicidaire (FNAUT Infos 268). Le schéma des services ferroviaires d'intérêt national n'est toujours pas élaboré par l'Etat.

Comme la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, l'abandon de l'aéroport de NDDL est un point très positif mais non décisif. Les Assises de l'aérien ont été l'occasion d'un greenwashing de l'avion, les niches fiscales dont bénéficie le transport aérien ont été maintenues.

Alors qu'il croît en Europe, le fret ferroviaire régresse en France. Seule une vignette forfaitaire, non kilométrique, est envisagée pour taxer le fret routier.

Certes les crédits affectés au réseau ferré ont sensiblement augmenté, mais le réseau continue à vieillir, et les petites lignes UIC 7 à 9 (voyageurs et fret) ne sont plus entretenues.

En dehors de la hausse de la fiscalité carbone, encore insuffisante, rien n'a été fait pour corriger les conditions inéquitables de concurrence entre modes de transport, particulièrement pénalisantes pour le rail. L'évolution climatique devient de plus en plus inquiétante mais ne suscite pas une réaction à la hauteur d'une situation alarmante : les engagements pris par la France lors de la COP 21 ne sont pas respectés.

En conclusion

Le rapport de conjoncture souligne le manque d'attention de l'Etat au secteur de la mobilité malgré son impact décisif sur l'environnement, son engagement excessif et irréflectif en faveur de la mobilité routière et des véhicules électriques, son manque de réaction et d'ambition face aux menaces pesant sur les transports collectifs terrestres.

Interventions des élus : métropole et territoires

De gauche à droite : Christophe Duprat, Célia Monseigne, Bruno Gazeau, Alain Rousset et Benoît Simian

(FM)

Selon **Christophe Duprat**, la fréquentation du réseau bordelais (90 km de lignes de tramway, 130 rames) est en hausse. Si le trafic automobile diminuait de 15 %, les bouchons disparaîtraient, il faut développer toutes les alternatives : covoiturage, autopartage, vélo, transport collectif... et arriver vite à une billetterie unique couvrant toute la chaîne des déplacements : réseau urbain et TER, mal coordonnés. Les difficultés techniques sont considérables, surtout depuis que la Région, agrandie, comprend 29 agglomérations.

Dans la métropole bordelaise, le taux de couverture des frais d'exploitation par les recettes est de 34 %. Les 2/3 des usagers du réseau bordelais habitent hors de la Métropole. Le Département est l'échelon administratif de trop.

Alain Rousset déplore que les rangs des associations d'usagers soient trop peu fournis alors que les besoins sont mal satisfaits, mais ne dit pas comment faire pour y remédier...

Il faut se donner les moyens d'une croissance de la clientèle des transports publics. Il dénonce les dysfonctionnements de la SNCF, les évaluations fantaisistes des coûts de remise en état du réseau ferré donnés par SNCF Réseau et les sur-

coûts : le montant d'un devis (cas de Libourne-Bergerac) peut doubler en 6 mois... M. Rousset se montre très pessimiste quant à l'avenir des lignes régionales de sa Région (Périgueux-Agen, Limoges-Brive par Saint-Yrieix...).

Il souligne les inégalités croissantes : les métropoles attirent beaucoup plus les talents que les villes moyennes. La Métropole ne diffuse pas de la solidarité, seule la fiscalité peut le faire.

Il faut déconcentrer l'Etat. Le produit d'une écotaxe doit être affecté, le contribuable veut savoir où va son argent.

Célia Monseigne pense qu'il faut définir le seuil d'acceptabilité des correspondances et du confort souhaitable de façon à augmenter la part modale des transports publics. Les associations d'usagers sont utiles, elles permettent l'expression des besoins, auxquels il faut répondre à 5-10 ans, pas à 30 ans.

Dans sa commune (Saint-André-de-Cubzac), les infrastructures routières ont été des aspirateurs de voitures : 78 % des trajets domicile-travail se font en voiture. 50 % des usagers du TER sont des lycéens et collégiens. La métropolisation renforce la concentration des services dans les

grandes villes, augmentant encore les besoins de déplacement ; il faut une solidarité territoires-métropoles. Un travail commun Métropole-Département sur l'intermodalité et l'intégration tarifaire est nécessaire.

Benoît Simian insiste sur l'urgence des financements : il faut redonner aux collectivités locales une autonomie fiscale. Il souhaite pousser le sujet des RER métropolitains. Il souhaite que toutes les collectivités instaurent le versement transport mais il est opposé à la gratuité des transports urbains. La Région doit être un assembleur des mobilités.

Il estime qu'il faut réformer la SNCF par l'arrivée de la concurrence entre opérateurs. Il s'intéresse au train à hydrogène, une innovation portée par un concurrent de la Deutsche Bahn.

Il attend un signal fort du gouvernement face à la dégradation du climat. Il est favorable à une écotaxe régionale et à la réouverture du Pau-Canfranc. Il ne faut pas opposer TER et TGV, qui est aussi un train du quotidien, ne pas opposer LGV ou lignes nouvelles pour le fret, et petites lignes. Pour le GPSO, il faut un financement spécifique, comme pour le Grand Paris Express.

L'intervention de Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau



Patrick Jeantet (FM)

Le 1^{er} janvier 2020, l'EPIC SNCF deviendra une société anonyme et gagnera de l'autonomie par rapport à l'Etat. Le pacte ferroviaire a été voté par le Parlement mais des précisions doivent encore être apportées par les futurs décrets et ordonnances.

La reprise partielle de la dette ferroviaire (35 Md€ sur 45) allègera la SNCF de 1 Md€ de frais financiers par an, elle permettra d'investir plus rapidement.

SNCF Réseau doit non seulement être l'architecte de la construction du réseau ferré, mais d'abord être le pivot de la gouvernance de l'ensemble du système ferroviaire pour que les infrastructures puissent assurer l'ensemble des services attendus. C'est SNCF Réseau qui doit être responsable de l'optimisation de la distribution des sillons et de l'affectation des voies à quai.

SNCF Réseau gère plus de 1 500 chantiers et embauche 900 agents par an, mais a des difficultés de recrutement car les salaires sont trop bas.

La priorité porte sur la rénovation du réseau des lignes principales UIC 1 à 6 pour améliorer leurs performances, et celle des grandes gares, qui permettra de créer des RER métropolitains et d'intensifier les relations entre les métropoles et les villes moyennes.

SNCF Réseau dépensera 4,2 Md€ en 2019 contre 2,7 en 2008 (+ 55 %), l'effort sera maintenu pendant dix ans.

Le Gouvernement a refusé de suivre les recommandations de la mission Spinetta concernant les lignes régionales UIC 7 à 9 (aucune ligne de cette catégorie n'est rentable). Ces lignes bénéficieront de deux Contrats de Plan Etat-Régions, 300 M€ sont prévus à cet effet.

SNCF Réseau a élaboré une nouvelle méthode de modernisation des lignes d'aménagement du territoire afin d'abaisser les coûts de rénovation et de maintenance. La démarche est très ouverte, basée sur le dialogue, avec le souci de l'innovation dans le but d'améliorer les méthodes d'exploitation.

SNCF Réseau est au service des territoires et en souhaite une desserte fine, mais c'est l'Etat qui décide la fermeture des lignes et non SNCF Réseau.

La dette augmente de 2,6 Md€ par an. Le système ferroviaire est trop cher de 20 % à 30 %. Pour la maîtriser, SNCF Réseau doit faire 2,6 Md€ de productivité. La stabilisation de la dette nécessite impérativement une augmentation des commandes de sillons mais, depuis 2008, le nombre de circulations n'augmente plus. Les coûts de maintenance comportent 85 % de frais fixes. Une baisse du niveau

des péages n'est envisageable que si le nombre des trains en circulation augmente sensiblement : il faut rendre les péages plus flexibles.

Patrick Jeantet veut favoriser l'innovation et l'industrialisation.

L'introduction de la signalisation ERTMS sur la LGV Paris-Lyon permettra de passer de 12 à 16 trains par heure. ERTMS sera également introduit sur la ligne classique Marseille-Nice. Le train autonome est prometteur, il ne s'agit pas de faire des économies de personnel mais des gains de capacité des lignes.

Patrick Jeantet souhaite avoir une relation directe avec ses clients (mais il se dit opposé à la présence d'un représentant des usagers au sein de son conseil d'administration...).

Le Contournement de Nîmes et Montpellier par une ligne nouvelle mixte (CNM) pose actuellement problème puisque la correspondance entre les deux gares de Montpellier, Sud de France et Saint-Roch, est longue et pénible. Mais, à terme, le CNM sera une réalisation utile et fonctionnera bien (mais la ligne existante de tramway est sinueuse et restera inadaptée à une liaison rapide entre les deux gares...). Selon Patrick Jeantet, l'objectif initial du CNM consistait à séparer les trains de voyageurs et de fret, mais cet objectif a ensuite évolué, d'où la situation actuelle.

Une nouvelle gestion des gares doit les transformer en pôles d'échanges multimodaux. Ce seront des filiales de SNCF Réseau.

Tickets verts et coups de chapeau



Projet de tramway d'Avignon (Tecelys)

Tickets verts

1 - Un premier Ticket vert a été décerné aux élus de la **communauté d'agglomération du Grand Avignon**, présidée par Jean-Marc Roubaud (LR), qui ont validé en mars 2018 la deuxième phase de la ligne de tramway de l'agglomération malgré l'opposition dogmatique et incompréhensible de Cécile Helle, maire PS d'Avignon, qui s'était déjà opposée à la première phase, préférant le bus électrique en site propre (BHNS) au tramway. Un succès pour l'association AtoutsTram, membre de la FNAUT, qui défendait le tramway avec énergie depuis de nombreuses années.

2 - Un deuxième Ticket vert a été décerné à la **Collectivité Territoriale de Corse (CTC)** présidée par Gilles Simeoni. La CTC, après avoir rejeté les propositions ruineuses de la SNCF et créé la société d'économie mixte des Che-

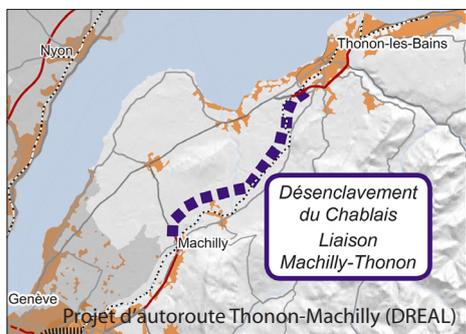
mins de fer de la Corse (CFC) en 2012, a pris en mains avec succès l'exploitation du réseau ferré corse : l'offre a augmenté de 40 % et la fréquentation de 70 %, la contribution publique par voyageur.km a diminué de 40 % malgré la croissance de l'offre bien que les lignes corses soient des lignes de montagne, l'autocar n'assure que 1,4 % du trafic. Ces succès constituent un contre-exemple instructif des assertions du rapport Spinetta concernant les « petites lignes » (FNAUT Infos 264) et des méthodes d'exploitation de la SNCF (FNAUT Infos 257).

3 - Un troisième Ticket vert a été décerné aux **villes de Vincennes et Charenton-le-Pont (Val-de-Marne)** qui ont institué en avril 2018 le stationnement payant pour les 2 roues motorisés (motos et scooters) sur des emplacements réservés. Ces décisions font suite aux incivilités constatées de la part des usagers des deux-roues motorisés qui empruntent les trottoirs et mettent en insécurité les piétons. L'objectif est également de faire participer ces usagers au coût de l'occupation du domaine public (voir l'article de Rue de l'Avenir, FNAUT Infos 268).

Coups de chapeau

Trois coups de chapeau ont été donnés par les congressistes pour des initiatives variées porteuses d'avenir.

Tickets rouges et amendes



Tickets rouges

1 - Un premier Ticket rouge a été attribué à la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** qui a refusé d'intervenir financièrement pour que les lignes régionales et inter-régionales Saint-Claude - Oyonnax-(Bourg-Lyon), Thiers-Montbrison (Clermont - Saint-Étienne), Volvic - Le Mont-Dore et Laqueuille-Eygurande (Lyon-Bordeaux par Brive), abandonnées depuis des années par SNCF Réseau, puissent être maintenues en exploitation. La Région AuRA a même refusé d'intervenir pour rétablir l'itinéraire Lyon-Montluçon alors que la Région Nouvelle Aquitaine a rétabli la liaison Bordeaux-Montluçon.

La **Région Bourgogne - Franche-Comté** a aussi sa part de responsabilité : elle n'a pas réagi quand SNCF Réseau a fermé la ligne Saint-Claude - Oyonnax.

Toutes ces fermetures irréflechies provoquent un démaillage du réseau ferré qui

risque d'accélérer la désertification des territoires (Massif central, Jura...).

2 - Un deuxième Ticket rouge a été attribué au **Conseil départemental de Haute-Savoie** (DVD, LR, UDI) pour la relance du projet d'autoroute Thonon-Machilly malgré l'avis très défavorable de l'Autorité environnementale. Ce projet routier archaïque n'est autre que la résurgence du projet d'autoroute A400 qui avait été invalidé par le Conseil d'État en 1996, suite à une intervention conjointe de FNE et de la FNAUT.

Le projet Thonon-Machilly est d'autant plus absurde que l'ouverture du CEVA Genève-Annemasse fin 2019 et la mise en service du Léman Express entre Genève et Évian permettra de transporter efficacement de très nombreux frontaliers au cœur de Genève et de limiter la circulation routière.

Amendes

1 - **Franck Reynier**, député-maire UDI de Montélimar et président de Montélimar-Agglomération : il propose que les collectivités locales portent la maîtrise d'ouvrage de la gare TGV d'Allan et emprunte 100 millions d'euros sur 50 ans pour réaliser cette « gare des betteraves » sur la LGV Méditerranée. Ce caprice de notable, soutenu par la Région AuRA, pourrait mener à la disparition de la desserte TGV (par la ligne classique) des villes de la vallée

1 - **Le tramway transfrontalier Strasbourg-Kehl**, lancé par l'Eurométropole de Strasbourg et la ville de Kehl, est en service depuis avril 2017, et **le tramway transfrontalier Bâle - Saint-Louis**, cofinancé par de nombreux acteurs dont Bruxelles, l'est depuis décembre 2017. Ces deux opérations sont des succès commerciaux, la seconde intéresse 30 000 frontaliers travaillant en Suisse.

2 - **Claude Robert**, maire sans étiquette de Vandières, **Mathieu Klein**, président PS du Conseil Départemental de Meurthe et Moselle, et **François Vansson**, président LR du CD des Vosges, continuent à soutenir, comme la FNAUT, le projet de gare TGV-TER de Vandières malgré l'immobilisme ou l'hostilité d'autres élus du Grand Est et leur soutien à la gare TGV de Louvigny, construite de manière absurde à quelques kilomètres à l'est de l'axe TER Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

3 - **TISSEO, syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Toulouse** : son exploitant Tisseo Voyageurs mène une campagne vigoureuse et répétée contre le harcèlement sexiste dans les transports à l'initiative de l'AUTATE, association locale d'usagers, membre de la FNAUT, et de la Ligue des droits de l'homme.

du Rhône (Valence, Montélimar, Orange, Avignon-Centre, Arles et Miramas).

2 - **Pierre Castel**, maire LR de Quillan (Aude). Entre Limoux et Quillan, la voie ferrée, très détériorée, est fermée depuis janvier 2018. Il faudrait trouver 30 M€ pour la sauver. Les défenseurs du rail estiment que cette ligne, si elle était bien exploitée dans le cadre d'une délégation de service public, serait d'un coût raisonnable pour la collectivité. Mais le maire de Quillan veut transformer son emprise en piste cyclable.

3 - **Olivier Carré**, maire LR d'Orléans, et **David Thiberge**, maire PS de Saint-Jean-de-Braye. Ces élus irresponsables sont tous les deux opposés à la réouverture de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire souhaitée par la Région Centre - Val-de-Loire et dont l'emprise a été préservée : le premier veut éviter la suppression de quelques places de parkings dans le quartier de la gare d'Orléans ; le second soutient lui aussi les riverains de la ligne sans se préoccuper de l'intérêt général, alors que l'axe routier parallèle est complètement saturé et accidentogène. Le manque de solidarité territoriale est manifeste : les deux communes d'Orléans et Saint-Jean-de-Braye sont déjà desservies par le tramway ; les communes plus éloignées d'Orléans resteraient donc isolées.

Olivier Carré, maire d'Orléans et président de la Métropole, veut également mettre le tramway en voie unique sur le pont George V, ce qui en perturberait sérieusement l'exploitation !

Une transition écologique rapide est possible !

A l'occasion de la démission du ministre Nicolas Hulot et de la publication du dernier rapport du GIEC, la FNAUT a demandé au gouvernement et aux collectivités territoriales de réagir en prenant enfin des mesures décisives : une action plus rapide et plus vigoureuse est indispensable.

Les décideurs politiques peuvent, sans « faire la révolution » et bouleverser notre mode de vie, prendre d'urgence quelques mesures ambitieuses - réglementaires, fiscales, politiques - qui auraient **un impact concret et un rôle pédagogique décisifs.**

La démission de Nicolas Hulot a mis en relief les graves faiblesses et lacunes de l'action du gouvernement. Les petits pas ne suffisent pas pour enrayer la pollution croissante et l'emballage du réchauffement climatique.

Selon le dernier rapport du GIEC, un recul massif d'émissions exigera « une transition rapide et de grande portée en matière d'énergie, d'usage des sols, de transports, de bâtiments et de systèmes industriels », un mouvement « sans précédent ». Pour Les Echos, « si on ne fait rien, le réchauffement atteindra 1,5° C entre 2030 et 2052. Si l'on va au-delà, c'est tout le visage de la planète qui changera : désertification de régions entières, disparition de milliers d'espèces animales, fonte du Groenland ». Et comme l'explique le climatologue Jean Jouzel, « le destin de la planète est en train de se jouer, or en matière climatique, un retard ne se rattrape pas ; la balle est dans le camp des politiques ».

Les responsabilités sont connues

Voiture, camion et avion sont les moyens de transport les plus dangereux pour l'environnement local et la planète. Leur maîtrise est un outil indispensable de la transition énergétique. Mais la mobilité a été peu prise en compte par le Conseil national de la transition écologique (CNTE) ou lors des Assises de la Mobilité, et les critères d'évaluation des investissements ne tiennent pas suffisamment compte des économies d'énergie possibles.

Pourquoi cette inaction ?

Ce n'est pas en multipliant les « nouvelles mobilités » routières que les problèmes (congestion des voiries, accidents, étalement urbain, accès difficile à la mobilité, pollution de l'air, émissions de CO2...) seront résolus.

Les lobbies économiques (constructeurs automobiles, pétroliers, BTP, transporteurs routiers, secteur aérien...) sont légitimes mais ne doivent pas imposer leurs choix à Bercy qui les soutient systématiquement et au gouvernement, dont le devoir est de privilégier l'intérêt général et le long terme.

Qu'attend le gouvernement pour réorienter sa politique de transport ?

- pour ramener de 10 % à 5,5 % le taux de TVA appliqué aux transports publics de proximité ?

- pour lancer un 4ème appel à projets de mobilité urbaine axé sur les aménagements cyclables, le tramway, le RER ?

- pour élaborer un vaste programme de développement de l'autopartage incitant les citoyens à se démotoriser et à se déplacer à vélo ou en transport public ?

- pour enrayer l'étalement urbain en bloquant l'implantation de grandes surfaces commerciales périphériques ?

- pour simplifier l'autorisation du recours au péage urbain, promise par le ministre des Transports dans le cadre de la loi LOM ?

- pour éliminer les niches fiscales accordées au fret routier et introduire une écotaxe kilométrique et non forfaitaire (comme en Suisse et en Allemagne) ?

- pour lancer les grands investissements ferroviaires nécessaires au développement du trafic voyageurs et du fret ferroviaire, c'est-à-dire moderniser les grandes lignes classiques, sauvegarder les petites lignes voyageurs et fret indispensables aux villes petites et moyennes et aux territoires ruraux, rouvrir des lignes régionales et créer des lignes nouvelles dont les accès au tunnel interfrontalier du Lyon-Turin ?

- pour taxer le kérosène consommé par les avions lors de vols intérieurs (FNAUT Infos 266) ?

- pour écarter les projets de contournements d'agglomérations, qui ne font que générer de l'étalement urbain sans réduire la congestion) ou de canal à grand gabarit conçus il y a plus de 50 ans ?

- pour abandonner le dernier plan autoroutier (700 M€ de contribution de l'Etat alors qu'en 2017, les sociétés autoroutières ont distribué 4 Md€ de bénéfices à leurs actionnaires...) ?

- pour réduire les vitesses maximales autorisées sur les autoroutes (120 km/h) et voies express (100 km/h) ?

Qu'attendent les collectivités territoriales pour agir elles aussi ?

- pour accorder systématiquement aux autobus des couloirs réservés et des priorités de circulation aux carrefours ?

- pour ramener à 30 km/h la vitesse maximale autorisée en ville (le 50 km/h étant maintenu sur les grands axes) ?

- pour étudier dès maintenant l'instauration du péage urbain ?

Si ces propositions étaient mises en œuvre, on réduirait à la fois les nuisances locales et les accidents, leurs coûts pour la collectivité (santé publique...), la facture pétrolière et les émissions de carbone.

Le plan vélo du gouvernement

Le 14 septembre dernier, le Premier ministre est venu à Angers pour annoncer le plan vélo national. C'est la première fois que l'Etat s'engage financièrement - à hauteur de 350 M€ sur sept ans - pour soutenir les initiatives des collectivités locales en faveur de l'usage du vélo au quotidien, en particulier la résorption souvent coûteuse des coupures urbaines si dissuasives pour les cyclistes (FNAUT Infos 268).

Le Premier ministre a vanté la « sobriété » du vélo pour répondre à des « enjeux à la fois individuels et collectifs », mais le chemin sera long d'ici les premiers effets du plan : les mesures annoncées doivent être transcrites dans la loi sur la mobilité (LOM). Cependant les 50 M€ à engager en 2019 sont déjà notés au projet de loi de finances.

Le plan se présente en quatre volets :

- la sécurité des itinéraires cyclables ;
- la lutte contre le vol des vélos ;
- les incitations fiscales ;
- la promotion d'une culture vélo.

On retrouve dans chacun de ces volets beaucoup de positions de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), largement relayées par les plus de 113 000 réponses à son enquête en ligne (le « baromètre ») sur parlons-velo.fr, à l'automne 2017.

Les réactions à cette annonce sont partagées. Satisfaction pour un plan présentant une certaine cohérence, avec pour la première fois un financement non négligeable. Mais ces 350 M€ sur sept ans sont bien inférieurs aux 200 M€ annuels que la FUB avait estimés nécessaires pour parvenir à un véritable système vélo.

La FUB craint aussi que l'enveloppe ne suffise pas à financer d'autres investissements nécessaires, notamment l'accueil sécurisé des vélos dans les gares, en plus des projets d'infrastructures qui devront se réaliser en co-financement avec les collectivités selon des modalités non encore définies.

Insatisfaction aussi du fait que certains aspects du système sont incomplets (l'indemnité kilométrique vélo qui reste facultative), imprécis (les moyens d'application du « savoir rouler » dans toutes les écoles), voire absents (l'accueil des vélos dans les trains).

A noter que le maire d'Angers Christophe Béchu est président de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France). Celui-ci a déjà annoncé l'intégration du vélo par cet organisme, vélo qui était jusqu'à présent exclu dans la ventilation des milliards d'euros attribués chaque année à des projets d'infrastructures, ferroviaires, routières ou portuaires.

Jean-Michel Trotignon, rédacteur en chef de Vélocité, journal de la FUB ■

Transports : un secteur qui a beaucoup évolué en 40 ans

Malgré les progrès accomplis en une génération (tramway, vélo, TER, TGV), le constat et les principes de départ de la FNAUT restent d'actualité. Mais le contexte social, technique, institutionnel, financier, environnemental a changé profondément.

La **répartition de la population** française a évolué (FNAUT Infos 260) : 80 % des ménages vivent dans une zone urbaine en 2017 contre 73 % en 1978.

Le **niveau de vie** moyen a augmenté (+ 3 % par an en moyenne), le marché de la voiture s'est élargi, le réseau autoroutier s'est étendu rapidement.

Le **prix du pétrole** a varié de manière erratique, mais il a eu relativement peu d'impact sur le comportement de mobilité des ménages.

De nouvelles **techniques**, bien ou mal maîtrisées, se sont développées : TGV, tramway sur pneus, voiture électrique, agrocarburants, nouvelles technologies de l'information, covoiturage, autopartage, car longue distance.

De nouvelles **méthodes de gestion** ont émergé : yield management, délégation de service public, concurrence entre opérateurs, médiation.

De nouveaux **centres de décision** se sont imposés : Union européenne, RFF, Régions (2002), intercommunalités.

De nouvelles **contraintes financières** sont apparues avec l'endettement de notre pays, la crise économique, la montée des dépenses sociales.

Le **réchauffement climatique**, la pollution de l'air, l'émergence de la sensibilité environnementale ont renouvelé le paysage politique.

Toutes ces nouveautés, parfois inattendues, rendent le travail des militants de la FNAUT de plus en plus difficile.

Ces derniers sont dans la même situation que le voyageur qui, autrefois, disposait de points de repère simples - l'indicateur Chaix, le libre accès au train et la tarification kilométrique - et qui aujourd'hui doit jongler avec les tarifs et les règlements de la SNCF.

Confrontée à cette complexification du secteur des transports, la FNAUT a dû acquérir de nouvelles compétences, réaliser des études, en faire réaliser par des experts et, suite à des débats internes approfondis, tout en restant fidèle à ses « fondamentaux », préciser et actualiser régulièrement sa doctrine.

Ce travail de fond, poursuivi avec rigueur et sans dogmatisme par son Conseil national, a permis à la FNAUT d'éviter bien des erreurs possibles : accueillir sans réserve, ou au contraire refuser sommairement, les nouvelles techniques, la décentralisation, la concurrence entre opérateurs...



Les 40 ans de la FNAUT

Colloque de la FNAUT à Lyon en 1999 (MD)

A l'occasion des 40 ans de la FNAUT (1978-2018), nous publions une présentation générale de notre fédération.

Une création bien préparée

En novembre 1975, une association locale, l'ADTC de Grenoble, a pris l'initiative d'une rencontre entre les quelques associations d'usagers des transports qui existaient à l'époque.

Cette rencontre a mis en évidence de larges convergences entre leurs animateurs et a débouché sur la création d'une coordination, la Convention Nationale des Usagers des Transports, puis, après trois ans de travail approfondi sur les différents aspects de la politique des transports, à la création de la FNAUT, en juin 1978, sur des bases doctrinales solides.

La doctrine de la FNAUT a été peu à peu adaptée à l'évolution profonde du secteur des transports (encadré) mais son objectif de départ n'a pas changé : favoriser une mobilité durable (moins de voitures, en particulier en milieu urbain, moins de camions circulant sur de longues distances, moins d'avions ; des alternatives sous-développées à promouvoir au plus vite ; moins de déplacements obligés, ce qui implique un freinage de l'étalement urbain et un aménagement équilibré du territoire).

Aujourd'hui : un rassemblement cohérent d'écomobilistes

Après des débuts difficiles (voir page 1), la FNAUT rassemble aujourd'hui plus de 150 associations locales, soit environ 40 000 adhérents, et une dizaine d'associations nationales spécialisées (en particulier la Fédération des Usagers de la Bicyclette, voir page 4 son analyse du plan vélo), soit au total environ 80 000 adhérents :

- des usagers des transports urbains, du train, de l'autocar, de l'avion ;
- des piétons, des cyclistes, des personnes handicapées ;
- des automobilistes raisonnables, intermodaux, autopartageurs ;
- des familles de victimes d'accidents de la circulation routière ;
- des habitants soumis aux nuisances des transports (riverains de grands axes routiers et d'aéroports existants) ;
- et des opposants aux nouvelles infrastructures (autoroutes, aéroports).

Malgré la grande diversité des préoccupations consuméristes et environnementales de ses associations membres, la FNAUT fait preuve d'une grande cohésion et ne connaît pas de courants : tous ses membres sont des « écomobilistes » et partagent une même vision de la politique souhaitable des transports.

Une triple vocation

La FNAUT est à la fois une association de consommateurs agréée par l'Etat, une association de défense de l'environnement local et global, et un groupe de réflexion sur la politique générale des transports, l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

La FNAUT est la seule association de consommateurs ou de défense de l'environnement spécialisée sur les transports. Sa force est due à la variété des contacts qu'elle entretient : d'abord avec les usagers de terrain grâce à ses associations locales, mais aussi avec les élus locaux, régionaux et nationaux, ministères, exploitants, chargeurs, techniciens, industriels, chercheurs, associations, syndicats et partis politiques.

Afin de disposer d'une vision d'ensemble du secteur des transports, la FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret ; à tous les types de déplacements, quotidiens ou occasionnels ; et à tous les aspects des transports : techniques, économiques, sociaux, environnementaux, institutionnels et politiques (gouvernance, financements).

Un fonctionnement collégial

Notre **conseil national**, élu chaque année lors de l'assemblée générale, est notre « Parlement » : il se réunit trois fois par an, il est chargé de préciser et d'actualiser notre doctrine. Ses 60 membres sont très divers par leurs origines géographiques, leurs expériences professionnelles, leurs domaines d'action et leurs sensibilités politiques.

Notre **bureau national**, élu par le conseil national, se réunit chaque mois. Il travaille de manière très collégiale autour du président (Maurice-Henri Plantier puis Jean Sivardière et, depuis avril 2015, Bruno Gazeau).

Compte-tenu du poids croissant des Régions dans l'organisation des transports, nos associations sont regroupées en **fédérations régionales**.

Des **réseaux thématiques** ont été mis en place pour faciliter les échanges entre militants. Ils concernent : les déplacements urbains, les transports ferroviaires, le transport du fret, les technologies numériques, l'environnement. Chaque réseau rassemble des informations et fait des propositions.

Tous les deux ans, la FNAUT se réunit en **congrès**. Un congrès permet de dialoguer avec les élus locaux et régionaux, d'entendre des experts, de décerner des prix. C'est l'occasion d'une réflexion collective sur l'actualité et d'échanges d'informations, d'opinions et d'expériences entre militants.

Les activités de la FNAUT

La FNAUT organise chaque année une **journée de formation** de ses militants : nous invitons des experts, des exploitants, des décideurs.

Chaque année, la FNAUT réalise plusieurs **émissions Consomag** afin de faire connaître aux voyageurs leurs droits et le moyen de les faire respecter par les entreprises de transport en cas de litige.

Les militants de la FNAUT assurent, à titre bénévole, la **représentation des usagers** dans de nombreuses instances officielles (ci-dessous, liste non exhaustive). De leur côté, les associations locales de la FNAUT sont présentes dans de nombreuses instances de concertation : conseils de développement, comités de lignes et, dans certaines régions, conseils économiques, sociaux, environnementaux régionaux (CESER).

La FNAUT mène des **actions contentieuses** dans trois domaines :

- **consommation** (défense des droits individuels : saisine des médiateurs SNCF, RATP, Tourisme et voyages ; défense des droits collectifs : constitution de partie civile en cas d'accidents collectifs tels que celui de Brétigny) ;

- **environnement** (pollution de l'air, publicités automobiles trompeuses) ;

- **politique des transports** (décisions relatives aux infrastructures : A 400, NDDL, LGV Poitiers-Limoges, gare TGV de Montpellier, sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées).

La FNAUT réalise des **enquêtes** afin de bien connaître les situations concrètes vécues par les usagers : les transports des villes moyennes, les services de cars départementaux ou internationaux, le péage urbain en Europe...

Elle réalise des **études** pour des organismes extérieurs et commande des **expertises** à des consultants indépendants et de compétence reconnue (voir page

suivante : on indique, pour chaque travail, le sujet, l'auteur, la date de réalisation, le numéro de FNAUT Infos qui en présente un résumé).

Elle organise ou co-organise des **colloques** (voir page suivante) et en publie les actes détaillés.

Elle s'exprime lors des **débats publics** organisés par la CNDP ou des parlementaires, et lors des **enquêtes publiques** relatifs aux projets d'autoroutes, d'aéroports et de LGV. Elle publie des cahiers d'acteur.

Elle publie des **tribunes libres** dans des journaux de toutes tendances et un **bulletin mensuel**, FNAUT Infos.

Plusieurs **documents de réflexion** ont été publiés par la FNAUT : un schéma ferroviaire national (1979), qui présentait des propositions de modernisation du réseau ferré classique ; un premier bilan du TGV (1984) ; une analyse de la politique commerciale de la SNCF (1988) ; un *Manuel d'économies d'énergie*, à la demande du ministère de l'Environnement (2000) ; *Facteur 4 : technologie ou transfert modal ?* (2005) ; un *Manifeste pour le renouveau des trains Intercités* (2015).

Enfin elle fait du **lobbying** auprès des associations d'élus, parlementaires et ministères concernés (transports, environnement, aménagement du territoire). Elle est souvent **auditionnée** par des commissions parlementaires et participe à des groupes de travail officiels. Elle rencontre les missions spécialisées (Duron, Spinetta, Philizot), les ministres et même le Premier ministre. Elle fait déposer par des parlementaires des amendements aux projets de lois. Elle intervient auprès de Bruxelles grâce à la Fédération Européenne des Voyageurs, présidée par Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT.

Représentation des usagers

Conseil National de la Consommation (Patrick Noblet), Comité des Comptes Transports de la Nation (Anne-Marie Ghémard), Haut comité du système de transport ferroviaire (Bruno Gazeau), Haut comité de la qualité de service dans les transports (Jean Lenoir et Marc Debrincat), Club des médiateurs de services au public (Anne-Sophie Trcera), Agence française pour l'information multimodale et la billetterie (Jean Lenoir), Comité d'orientation du GART (Alain Richner), Commission nationale de sécurité des transports guidés (Jean Lenoir), Conseil d'administration de SNCF Mobilités (Marc Debrincat), de la RATP (Michel Babut) et de la Régie des Transports de Marseille (Bruno Gazeau), Comité de suivi de la convention Etat-SNCF relative aux trains TET (Jean Lenoir), Comité de suivi de la sécurité ferroviaire (Jean-Louis Camus), Conseil des usagers du réseau routier national (Max Mondon), Conseil national de la sécurité routière (Alain Argenson), Comité consultatif consommateurs-SNCF (Jean Lenoir, Simone Bigorgne), Comité consultatif consommateurs-RATP (Simone Bigorgne), Commission administrative de l'aviation civile, section passagers (Anne-Sophie Trcera), Comité d'administration du CEREMA (Max Mondon), Comité stratégique des Données MaaS (Véronique Wiesinger), Comité consommateurs de l'ARCEP (Véronique Wiesinger), Comité de marque NF service transport AFNOR Certification (Max Mondon), Commission nationale des sanctions administratives - section route (Christian Broucaret), Comité des partenaires du transport public en Ile-de-France (Bernard Gobitz)...

Le rôle de la FNAUT

Ni parti politique

Très impliquée dans la politique des transports, la FNAUT rassemble des citoyens de toutes tendances et ne roule ni pour la droite, ni pour la gauche. Elle n'est le relais d'aucun gouvernement, et approuve ou désapprouve au cas par cas les décisions.

Elle n'a pas pour vocation de changer la société mais d'influencer les décideurs dans le seul secteur des transports. Elle ne s'inscrit pas « dans une lutte globale contre un modèle de société » et, inversement, ne promeut pas une politique « libérale ».

Pour cette raison, la FNAUT s'efforce de « désidéologiser » les débats : elle se concentre sur les aspects pragmatiques des sujets qu'elle aborde, recherche en priorité l'intérêt bien compris des usagers, qu'il s'agisse de la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 268), de l'électrification des voitures, bus, camions..., du choix des infrastructures de transport, du Lyon-Turin ou du service minimum garanti en cas de grève.

Ni syndicat

Le rôle de la FNAUT est de défendre les usagers, et plus généralement la cause des transports publics et l'environnement local et global. C'est pourquoi notre fédération est amenée, sur plusieurs sujets (les grèves, la concurrence entre opérateurs ferroviaires) à se démarquer des syndicats tout en partageant avec eux de nombreuses préoccupations (sous-investissement ferroviaire, conditions de concurrence entre le rail et les autres modes, avenir du fret ferroviaire, FNAUT Infos 266).

Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de défendre les salariés des entreprises de transport : c'est celui des syndicats (la FNAUT ne s'est pas prononcée sur le statut des cheminots, FNAUT Infos 266).

Ni ONG environnementaliste

Tout en se préoccupant des nuisances locales, de la dépendance pétrolière et du réchauffement climatique (elle est membre du Réseau Action Climat), la FNAUT se démarque de certaines associations environnementalistes. Ainsi elle est favorable à la poursuite des grands projets urbains et ferroviaires, qu'elle examine au cas par cas en refusant de les assimiler à des « grands travaux inutiles imposés ». Elle considère que les contraintes de l'exploitation ferroviaire ne peuvent être négligées et qu'en induisant des chocs psychologiques, ces grandes réalisations provoquent des changements massifs de comportement des particuliers et des entreprises et contribuent à la protection de l'environnement.

Colloques

Octobre 1992, Tours : *Les lignes ferroviaires régionales*. La FNAUT réaffirmait son opposition aux fermetures et suggérait que les « petites lignes » soient confiées à des exploitants indépendants de la SNCF (9, 264).

Novembre 1999, Lyon : *Les lignes inter-régionales, un avenir incertain*. La FNAUT attirait l'attention sur la dégradation des liaisons Intercités et leur rôle souhaitable dans la desserte des villes moyennes (105, 123).



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

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

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

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

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

Mars 2012, Paris, séminaire : *Les LGV et l'environnement*, en partenariat avec Agir pour l'Environnement. Convergences et divergences entre la FNAUT et les environnementalistes.

Janvier 2014, Paris (salle Lamartine) : *Le coût d'usage des différents modes de transport*. Présentation des travaux de Jean-Marie Beauvais et des propositions de la FNAUT (211, 222).

Octobre 2015, Paris (salle Colbert) : *La réforme territoriale et l'organisation des transports* (243).

Septembre 2016, Paris (salle Victor Hugo), en partenariat avec Mobilettre : *L'avenir du rail en France* (249).

Pour la DGITM

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

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

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

Le rôle des technologies nouvelles pour l'information multimodale et la billettique (M. Debrincat, Aymeric Gillaizeau, J. Lenoir, 2010, 197)

Concurrence et droits des voyageurs (M. Debrincat, J. Lenoir, Audrey Péniguel, 2011, 208)

La qualité de service dans les transports collectifs (M. Debrincat, J. Lenoir, A.-S. Trcera, 2012, 216)

Le fonctionnement des trains Intercités (Jean Lenoir, 2013, 224)

Le ferroviaire peut-il s'adapter face aux offres à prix réduits des autres modes ? (M. Debrincat, A.-S. Trcera, Poehere Viaux, 2014, 234)

Les dessertes TGV sur lignes classiques ; l'exploitation des TGV intersecteurs (J. Sivardière, 2015, 242)

Le harcèlement sexiste dans les transports publics, routiers et ferroviaires (Christiane Dupart, M. Debrincat, 2016 et 2017, 247, 261)

Pour la DATAR

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

Le TGV et la desserte des villes moyennes (Jean Sivardière, 2011, 199)

Quelle place souhaitable pour l'autocar ? (Jean Sivardière, 2013, 224)

Etudes

Pour Régions de France

Le cadencement des TER (Gabriel Exbrayat, 2008, 171)

Pour le GART

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

Pour l'association des Villes Européennes de la Grande Vitesse

Les arguments des opposants aux LGV (Jean Sivardière, 2012, 204 et 214)

Pour l'association La Transalpine

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

Pour l'association Qualité Mobilité

Les droits des voyageurs en Europe (M. Debrincat, Lisa Laik, Audrey Péniguel, A.-S. Trcera, 2016, 252)

Franchises ou open access (Michel Quidort, 2017, 263)

L'extension de la médiation aux nouvelles mobilités (Marc Debrincat, 2018)

Etudes en cours

Pour la DGITM : un cahier des charges pour les nouveaux exploitants du TER en DSP (Marc Debrincat)

Pour SNCF Réseau : le maillage du réseau ferré (Jean Sivardière)

Expertises

Les financeurs ont été : la DGAC, l'ADEME, RFF, le GART, l'UTP, la SNCF, la RATP, la DSCR, les autocaristes (Eurolines, Réunir, iDBus), l'association Qualité Mobilité...

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

La politique aéroportuaire (A. Gellé, H. Rouaud, Y. Egal, 2007, 162)

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

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

La localisation de l'habitat et la consommation d'énergie des ménages (Jean-Marie Beauvais, 2011, 196, 200)

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

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

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

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

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

Des trains classiques à 200 km/h ? (Gérard Mathieu, 2015, 244)

Les aides publiques au covoiturage (Bruno Cordier, 2016, 261)

Le choix tramway/BHNS (Jean-Marie Beauvais, Marc Perez, 2016, 265)

Expertises en cours

Transferts sur route et réouverture, impact sur le volume de la clientèle (Trans-Missions)

Les aides publiques aux cars Macron (Bruno Cordier)

Les aides publiques à l'aviation civile (Jacques Pavaux)

Expertises réalisées à titre bénévole

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

Le barème fiscal kilométrique (Bruno Cordier, 2010, 186, 261)

Bilan énergétique des transferts sur route (J.-M. Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, 2012, 212)

Autopartage : boucle et trace directe (Jean-Baptiste Schmitter, 2013, 219)

Comment réduire les temps de parcours des trains par des mesures d'exploitation (G. Mathieu, 2017, 258)

Les autoroutes ferroviaires (G. Mathieu, 2017, 261)

Des interventions très variées

Nous passons ici en revue quelques thèmes privilégiés par la FNAUT.

L'espace public urbain

La FNAUT et ses associations militent pour un réaménagement de l'espace public urbain favorable aux piétons, aux cyclistes et aux personnes handicapées. Elles ont toujours considéré le vélo comme un potentiel transport de masse. La FUB et Rue de l'Avenir, qui ont accumulé beaucoup d'idées et de compétences, ont pris en charge cet objectif. La FNAUT insiste sur la nécessité des sites propres pour les transports collectifs de surface (tramway, BHNS). Elle préconise le péage urbain et, plus généralement, l'application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

La sécurité routière

La FNAUT estime que la vitesse excessive est la cause principale, initiale ou aggravante, des accidents : elle reste favorable à une nouvelle réduction des vitesses maximales (120 sur autoroute, 100 sur voie express, comme en Suisse).

Mais, pour la FNAUT, l'insécurité routière n'est pas seulement un problème routier, de comportement sur la route : elle doit être pensée comme un aspect de la politique des transports, sa maîtrise passant aussi par une réduction du trafic de voitures et de camions.

L'aménagement du territoire

La FNAUT s'est particulièrement intéressée aux transports dans les villes petites et moyennes, où la circulation automobile s'est développée sans contraintes, et où la marche et le vélo peuvent être aisément encouragés.

La FNAUT a toujours défendu les « petites lignes » ferroviaires, essentielles à la desserte des villes petites et moyennes, et même des zones rurales. Dès 1992, elle a dénoncé le sabotage de ces lignes par la SNCF et remis en cause son monopole d'exploitation. Elle a alerté par la suite les pouvoirs publics sur la dégradation du réseau classique.

Toutes les composantes du rail

La FNAUT dénonce les projets inutiles, ruineux et nocifs pour l'environnement : autoroutes de contournement des agglomérations, aéroports nouveaux, canal Seine-Nord-Europe.

Elle défend par contre toutes les composantes du rail, urbain (métro, tramway) et interurbain, dont le créneau de pertinence est largement sous-estimé. Elle souhaite l'extension du réseau des LGV et la construction de nouvelles lignes dédiées au fret.

L'intermodalité, les gares TGV

La FNAUT a dénoncé les gares TGV implantées « à la campagne », sans connexion possible avec le TER et les transports de proximité. Elle s'insurge contre les gares nouvelles de Montpellier et Nîmes et réclame le déplacement de la gare Lorraine-TGV à Vandières. Plus généralement, la FNAUT a défendu l'intermodalité, physique ou tarifaire.

Une analyse critique de l'innovation technologique...

La FNAUT a approuvé bien des innovations dès leur émergence (tramway, TGV, vélo à assistance électrique, autopartage en boucle, tram-train, autoroute ferroviaire) mais elle en a critiqué d'autres, présentées comme des solutions miracles alors que leur créneau de pertinence est très étroit ou inexistant :

- le tramway sur pneus, qui a été un échec lamentable à Nancy et Caen ;
- le câble urbain, qui n'est adapté qu'à des niches (villes à deux niveaux, franchissement d'obstacles naturels ou artificiels : fleuves, autoroutes...);
- l'autopartage « one way » ou voiture en libre service, qui n'incite pas les citoyens à se démotoriser ;
- l'aérotrain, le train à hydrogène...

La FNAUT insiste au contraire sur la pertinence technique et économique des techniques traditionnelles : vélo, train électrique, tramway, trolleybus.

La voiture électrique fournit un bon exemple des illusions technologiques qui fascinent les décideurs politiques. Elle est adaptée aux flottes urbaines captives mais, en l'état actuel de la technologie, elle ne fait que déplacer la pollution. Elle est aussi encombrante que la voiture thermique, son usage généralisé ne réduirait pas la congestion urbaine ; les énormes primes accordées par l'Etat à ses acheteurs sont ruineuses.

...et des idées à la mode

La FNAUT est amenée à réfuter les idées sommaires, politiquement correctes et dans l'air du temps : le tramway est un luxe inutile, le BHNS est bien suffisant ; le commerce urbain central ne peut survivre que par la voiture ; le TGV est ruineux et responsable de l'explosion de la dette ferroviaire ; le déclin du fret ferroviaire est irréversible ; le Lyon-Turin est un projet pharaonique ; le canal Seine-Nord est un projet écologique ; la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire de Paris, c'est ringard, mieux vaut transformer l'emprise en promenade urbaine ; le car, c'est moderne ; les anciennes régions françaises étaient trop petites ; le 80 km/h tue les zones rurales ; les carburants automobiles sont trop taxés ; le covoiturage, c'est l'avenir (alors qu'il n'est soumis à aucune obligation de service public, ne peut assurer des flux massifs et, pour les déplacements interurbains, concurrence dangereusement le train).

Les atouts de la FNAUT

Par ses contacts avec ses associations locales, la Fédération Européenne des Voyageurs et les exploitants, **la FNAUT connaît bien les usagers**, leurs pratiques, les difficultés qu'ils rencontrent lors de leurs déplacements, **la technique des transports collectifs**, en particulier les contraintes de l'exploitation ferroviaire, et **l'organisation des transports dans les pays européens voisins** : Suisse, Allemagne, Royaume-Uni...

Une indépendance rigoureuse

La FNAUT est strictement indépendante des partis politiques (de droite, de gauche ou écologistes), des syndicats, des exploitants, des industriels, de l'administration et des élus. Ses interventions n'ont aucun caractère partisan.

Une volonté de dialogue constructif

La FNAUT recherche systématiquement le dialogue avec les décideurs. Elle ne critique pas systématiquement ces décideurs et sait reconnaître leurs décisions judicieuses (pacte ferroviaire). Ses critiques sont accompagnées de propositions constructives et réalistes.

Le choix de la pédagogie

La FNAUT a toujours évité les gesticulations médiatiques (« Dupont, démission »), elle l'a démontré lors de l'accident de Brétigny. Elle privilégie les analyses de fond et la pédagogie.

Une priorité aux faits concrets

La FNAUT s'appuie sur des observations concrètes, effectuées en France et à l'étranger, et non sur des considérations idéologiques. Elle réalise elle-même des enquêtes et des études, et fait réaliser des expertises afin de bien connaître la réalité, souvent méconnue des décideurs politiques : comme le disait le biologiste britannique Julian Huxley, « les faits sont embêtants, ils empêchent de croire ce que l'on veut ».

Un souci des réalités économiques

Dans la lignée d'Alfred Sauvy, la FNAUT reconnaît l'importance des réalités économiques. Elle est ainsi très favorable au rail, non par « ferroviopathie » mais sur des bases rationnelles : le tramway et le train sont adaptés aux axes lourds (rendement croissant), le bus et le car en sont les compléments indispensables sur les axes secondaires.

Un refus de la facilité et de la démagogie fiscale

La FNAUT n'hésite pas à préconiser des mesures impopulaires (fiscalité, péage urbain...), les seules aujourd'hui à être à la hauteur des enjeux. Elle a été la seule association de consommateurs à s'opposer, fin 2012, à la baisse démagogique des taxes sur les carburants routiers qui a coûté plus de 500 M€ à l'Etat. Elle s'oppose à la gratuité des transports urbains, dangereuse car elle mène droit à leur paupérisation.

Le rôle précurseur des militants de la FNAUT

BITUME BRUIT POLLUTI
ASSEZ !

Manifestation anti-projet autoroutier en IDF, 1994 (MD)

Maurice-Henri Plantier, premier président de la FNAUT (de 1978 à 1992), a créé dès 1965 la première association d'usagers des transports, le SNUT. Il a défini avec clarté les rôles respectifs du train et du car (FNAUT Infos 27).

A la même époque, Roger Lapeyre a fondé l'association « Les droits du piéton » et osé remettre en cause la place excessive prise par la voiture en ville.

Paul Scherrer, fondateur de l'association Lyon-Métro en 1964, a été le premier à proposer un métro pour équiper une ville de province.

Jean-Claude Oesinger, Jean-Louis La Rosa et les animateurs du GETUM - Patrice Malterre, Alain Sutter... - ont mis en relief dès 1972 la pertinence du tramway et du trolleybus pour l'équipement des villes moyennes.

Simone Bigorgne et Jean Macheras ont combattu, dans les années 1970, le projet de radiale Vercingétorix, qui devait relier la banlieue sud de Paris à Montparnasse. Louis Pouey-Mounou a été le promoteur de la « coulée verte » sur l'ancienne ligne Paris-Chartres.

L'ADTC de Grenoble, première association intermodale créée en France en 1974,

a été à l'origine du tramway de l'agglomération (FNAUT Infos 265). Elle a publié dès 1975 une étude de référence : « le vélo, véhicule d'avenir ».

Claude Pierre dit Barrois a été le premier à imaginer, il y a 20 ans, un RER à Nancy ; il a été le premier à dénoncer le choix du tramway sur pneus (TVR) et a facilité le retour au tramway sur rails.

A Bordeaux, Denis Teisseire a combattu avec succès le projet de métro et rendu crédible l'adoption du tramway.

Jacques Chaussard, Jean-Philippe Isnard, Jean-Claude Oesinger, Gérard Gautier, Jacques Michaux, Pierre-Henri Emangard, Guy Fontenelle, Francis Meyer se sont engagés très tôt pour sauvegarder ou faire rouvrir des lignes régionales (Nice-Digne, Cannes-Grasse, Tours-Chinon, Nantes-Pornic/Saint-Gilles, Caen-Rennes, Colmar-Metzeral).

C'est lors de son colloque de Tours, en 1992, que la FNAUT a lancé l'idée d'une exploitation des lignes régionales en DSP (FNAUT Infos 9 et 264).

Jean Chouleur, penseur de l'intermodalité, a été le premier à publier, dès 1978, un schéma d'interconnexion des lignes

TGV radiales. Cinq ans plus tard, son idée suscitait encore les sourires de certains dirigeants de la SNCF : « on peut toujours s'amuser à tracer des traits sur une carte », disait l'un d'eux. Mais aujourd'hui les traits sur la carte sont devenus des LGV.

Pierre Bermond a, le premier, imaginé une LGV sur l'axe Rhin-Rhône et Jean-Pierre Malaspina une LGV continue sur la transversale sud Bordeaux-Marseille. Gérard Gautier et Jacques Michaux ont été à l'origine du projet de VFCEA (FNAUT Infos 179). Fabrice Eymon, président de la FNAUT Pays de la Loire, a imaginé la virgule de Sablé, raccordement TER entre deux LGV.

Jean-François Troin a, l'un des premiers, dénoncé la construction absurde des gares TGV « exurbanisées ».

Claude Jullien a été l'un des premiers promoteurs de l'autoroute ferroviaire.

André Laumin, alors administrateur de RFF, a été le premier, en 2004, à dénoncer la dégradation alors méconnue du réseau ferré classique, et Xavier Braud le premier à comprendre l'importance de la préservation des emprises ferroviaires inutilisées.

Les succès de la FNAUT et de ses associations

La FNAUT a survécu malgré les nombreuses difficultés rencontrées.

Elle a été souvent caricaturée par ses adversaires : « vous êtes des passésistes, vous voulez supprimer toutes les voitures en ville, tuer le petit commerce, obliger les gens à prendre les transports en commun, les empêcher de se déplacer, mettre des trains partout, brimer les automobilistes, revenir à la diligence ».

Pourtant, pour l'essentiel, la FNAUT a vu juste, en matière de mobilité, de santé publique, de finances publiques et privées, de dépendance pétrolière, d'environnement.

Elle a bien défendu, à court comme à moyen terme, les intérêts des usagers et de la collectivité. Elle a donné une cohésion au mouvement des usagers des transports.

Il est difficile de mesurer de manière précise l'influence de la FNAUT depuis 40 ans à l'échelle nationale, car un gouvernement doit arbitrer entre de multiples points de vue. Il est cependant certain qu'elle a joué un rôle positif, par son action pédagogique et son travail de lobbying, en alertant les décideurs nationaux sur les difficultés rencontrées par les usagers et en multipliant les propositions concrètes et réalistes. Ses militants ont lancé des idées fécondes (voir ci-dessus) et parfois combattu des idées irréalistes (le projet AL-

TRO) ou dangereuses malgré les apparences (la gratuité des transports urbains).

Elle a participé au renouveau du transport urbain et du TER. Pendant des années, sous l'impulsion de Jean Lenoir, elle a alerté les responsables politiques sur la dégradation progressive des services ferroviaires Intercités et finalement obtenu, fin 2010, que l'Etat se déclare autorité organisatrice de ces services comme les régions le sont pour les services TER. Elle a dénoncé avec succès la tarification du TGV Nord à sa mise en service.

Elle a contribué à la mise en place du « service prévisible » dans les services de transport (loi Bertrand) : la gêne subie alors par les voyageurs en cas de grève n'est pas supprimée mais elle est sensiblement atténuée.

La nouvelle répartition des compétences transport des départements entre les agglomérations et les Régions (loi NOTRe) répond, elle aussi, à une proposition de longue date de la FNAUT.

Quant au réseau de nos associations locales, très actives, il a obtenu des succès remarquables, en particulier dans le domaine ferroviaire.

Ces associations ont contribué à l'élimination de projets urbains inadaptés (les mini-

métros VAL de Strasbourg et Bordeaux, la radiale Vercingétorix, la rocade autoroutière nord de Grenoble, la rocade d'Angers...).

Elles ont appuyé, et le plus souvent initié, le retour du tramway (sur rails) dans de nombreuses villes françaises de tailles variées : Grenoble, Nantes, Strasbourg, Paris, Lyon, Montpellier, Orléans, Bordeaux, Reims, Tours, Dijon, Le Mans, Besançon, Avignon,...

Elles ont défendu le vélo comme mode de déplacement particulièrement adapté à la ville (la FUB, créée en 1980, a ensuite réussi à mobiliser efficacement les cyclistes : elle a joué un rôle décisif dans le renouveau du vélo urbain et dans l'adoption du récent « plan vélo » ; l'AF3V a fait, avec succès, la promotion des véloroutes et voies vertes).

Elles ont obtenu des réouvertures de lignes périurbaines ou régionales. Citons les opérations les plus récentes : Nantes-Châteaubriant, Avignon-Carpentras, Belfort-Delle et Oloron-Bedous (dans la perspective d'une jonction avec Canfranc et Saragosse).

Enfin plusieurs autres lignes ont été préservées et revitalisées suite à leur action (voir ci-dessus). La virgule de Sablé a été mise service selon la suggestion de la FNAUT Pays de la Loire.

Bien dit

Maxime Lafage, économiste : « Il est plus commode d'expliquer que la dette ferroviaire résulte des grands projets pharaoniques de LGV que d'étudier la structure de cette dette et de constater que plus de 70% de celle-ci n'a aucun lien avec les projets d'investissement » (voir aussi FNAUT Infos 237).

Pierre Pommarel, ancien président de la FNAUT-Auvergne : « l'avenir du train à hydrogène est un faux problème ; l'enjeu pour les petites lignes n'est pas une question de matériel roulant mais la permanence des méthodes d'exploitation de la SNCF, qui bloquent la croissance de la clientèle ».

Jacques Gounon, PDG de Getlink : « le Lyon-Turin est la seule et unique solution pour le transport transalpin du fret. Cette infrastructure est essentielle pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air. Tout nouveau retard alourdira la dette écologique des générations futures. »

Mal dit

Vanik Berberian, maire de Gargilesse-Dampierre (Indre) et président de l'association des maires ruraux de France (AMRF) : « Après le 80 km/h et la hausse des tarifs des carburants, le gouvernement n'a rien trouvé de mieux que de publier un plan vélo ! »

Bétiériste

Cyril Cineux, adjoint PCF aux transports de Clermont-Ferrand et farouche partisan de la gratuité, avance un argument inattendu : « Les transports en commun doivent devenir un espace public à part entière et un lieu de mixité sociale ; le bus de nuit BEN gratuit pour les étudiants leur a permis de pouvoir consommer dans les bars en ville ».

Grève

Répondant au Premier ministre qui critiquait la prolongation de la grève SNCF alors que le pacte ferroviaire avait déjà été adopté par les députés et sénateurs à une très large majorité, un syndicaliste a répliqué : « la grève appartient aux grévistes ». Certes, mais la SNCF appartient-elle aux grévistes ou aux Français ?

Autocars « Macron »

Leur fréquentation totale en 2017 a été de 7,1 millions de voyageurs (+ 15 % par rapport à 2016), le chiffre d'affaires a été de 105 M€ (+ 26 %). Le prix moyen pour l'utilisateur est de 4,6 centimes/km. La ligne Lille-Paris est la plus fréquentée, mais trois liaisons avec Lyon ou son aéroport sont dans le Top 5 : Aéroport de Lyon - Grenoble (2°), Lyon-Paris (3°) et Lyon-Grenoble (5°).

Le succès des cars Macron serait-il le même si l'autocar était soumis à une écotaxe qui obligerait les transporteurs à augmenter leurs tarifs ?

Avion à bas coût

Environ 32 % des passagers ayant utilisé un aéroport français en 2016 ont emprunté une compagnie aérienne à bas coût, et même 50 % dans le cas de vols à destination ou en provenance de l'Europe (42 % de ces passagers intra-européens ont utilisé Easyjet, 18 % Ryanair et 11 % Transavia, filiale low-cost d'Air France). Ryanair assure plus de 2 000 vols par jour et sa flotte est composée de 400 Boeing 737.

Accidents routiers

En 2016, les accidents de la route ont coûté l'équivalent de 2,2 % du produit intérieur brut (PIB) français. L'État a donc dû déboursier 38,3 milliards d'euros (Md€) suite aux accidents corporels, estime un rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Mais à ce chiffre il faut ajouter le coût - 10,4 Md€ - des accidents uniquement matériels, déclarés auprès des compagnies d'assurances. Soit un coût total de près de 50 Md€.

D'après l'ONISR, 13 % des tués effectuaient un trajet lié au travail : le risque routier est la première cause de mortalité au travail. En 2014, avec 483 personnes tuées et 4 520 hospitalisées à la suite d'un accident lié au travail, les accidents routiers ont entraîné 5 855 070 journées de travail perdues. Le manque à gagner des entreprises est considérable (source : les Echos du 9-01-2018).

Moins de voitures en 2030 ?

Selon le cabinet PricewaterhouseCoopers, le nombre de voitures circulant en Europe et aux USA chutera de 138 millions - sur 550 millions - d'ici à 2030 : de 280 à 200 millions en Europe (- 30 %) et de 270 à 212 millions aux USA (- 22 %) grâce au développement des nouvelles formes de mobilité, essentiellement le covoiturage et l'auto-partage : plus de 1 km sur 3 parcouru en voiture sera partagé, 40 % des km seront parcourus en véhicule autonome, 55 % des véhicules seront électriques.

Enfin le TGV fret... en Italie

Le TGV fret entre Cologne, Schiphol, Liège et Roissy : on en parle depuis des années (FNAUT Infos 225) mais le plan Borloo ne s'est pas concrétisé.

Pendant ce temps, les Italiens passent à l'action. En octobre 2018, ils ont étrenné un train cargo de nuit à grande vitesse, qui reliera Naples (Caserta) et Bologne cinq fois par semaine à 300 km/h de moyenne. Départ de Naples à 20h50, arrivée à Bologne à 0h10. Dans l'autre sens, départ de Bologne à 2h50, arrivée à Caserta à 6h10. Chaque train transporte plus de 150 tonnes réparties dans 12 wagons, l'équivalent de cinq avions-cargos moyens.

Stagnation ou solution ?

La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, présidée par Anne-Marie Ghémard, a interpellé la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Alors qu'il faudrait améliorer l'offre, rien n'est fait, au contraire, en AuRA, pour promouvoir les transports collectifs : c'est leur stagnation qui est constatée alors qu'ils sont la solution, avec les aménagements cyclables, pour réduire le trafic routier.

Après un été caniculaire, après 18 jours de pics de pollution en 2 mois sans oublier la pollution chronique dépassant les seuils fixés par l'Europe dans 5 zones de la Région (agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Valence et vallée de l'Arve), aucune initiative n'a été prise par la Région, aucune amélioration n'est en vue pour se déplacer en train, au contraire.

- La SNCF supprime 18 allers-retours TGV/jour, les gares de toutes les grandes agglomérations de la Région sont impactées (Annecy, Aix-les-Bains, Bourg-en-Bresse, Chambéry, Grenoble, Lyon - Part-Dieu, Saint-Exupéry, Mâcon-ville, Valence TGV).

- SNCF Mobilités modifie les horaires sans concertation avec les usagers et la Région ne réagit pas. Elle ferme des guichets et des gares, supprime des arrêts avec l'accord de la Région.

- Les travaux sur les petites lignes avancent à l'allure d'un escargot, deux lignes ont été fermées (Saint-Claude - Oyonnax, Clermont - Saint-Etienne...).

- Les trains supprimés inopinément, en retards ou surchargés sont le lot quotidien des voyageurs : les problèmes de maintenance du matériel roulant ne sont pas résolus. A l'inverse d'autres Régions, AuRA n'investit pas dans de nouveaux matériels plus capacitaires.

L'urgence est là, sous nos yeux. « La maison brûle » et nos dirigeants regardent ailleurs. **On ne réduira pas le trafic automobile s'il n'y a pas d'offre ambitieuse en matière de transports publics.** La Fnaut AuRA demande donc à la Région de prendre conscience de l'urgence climatique et de changer radicalement de politique, en sollicitant également l'État et la SNCF.

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°269
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Av de la Plage - 86240 Ligugé

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 : https://www.fnaut.fr