

Intermodalité

Infrastructures

Tarifification

Mobilité

GUIDE DES ASSOCIATIONS

Bienvenue à la FNAUT. Ce guide des associations se fixe deux objectifs :

- Présenter à une nouvelle association adhérente les principales positions que la FNAUT a adoptées et défend sur les mobilités, les transports publics, leur organisation, leur gouvernance, leur tarification, sur le devenir du transport ferroviaire et sur les exigences des usagers, sur le développement durable et les grands projets. La nouvelle association sait ainsi à quelles positions elle souscrit en demandant son adhésion à la FNAUT.
- Permettre aux nouvelles associations, mais aussi aux plus anciennes de disposer d'argumentaires, d'explications, de verbatim pour présenter, expliquer les positions de la FNAUT, aux élus, aux responsables politiques et techniques, aux acteurs de la mobilité, pour débattre et échanger avec les autres responsables du mouvement associatif.

Le guide se décompose en deux parties :

- La première composée de quatorze fiches fait l'objet de ce document remis à tout nouvel adhérent.
- La deuxième partie composée de fiches plus thématiques est disponible sur notre site internet :

www.fnaut.fr

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

GUIDE DES ASSOCIATIONS

FICHES THÉMATIQUES

1. Politique des transports : nos grandes orientations
2. Fiscalité environnementale
3. Concurrence régulée des opérateurs - Complémentarité organisée des modes
4. Modes de gestion
5. TVA (Taxe à la Valeur Ajoutée)
6. Tarification et gratuité - Tarification en cas de pollution
7. Fraude et sureté
8. Motion du congrès de Strasbourg
9. Avenir du ferroviaire : risque d'effondrement
10. Trains d'Équilibre du Territoire (TET)
11. Qualité de service : les attentes des voyageurs
12. Gares TGV ex urbanisées
13. Intermodalité
14. Grands projets



SUR NOTRE SITE INTERNET

Financement des transports publics
Europe : ville et transports
COP 21
Régression du TGV
Tramway ou BHNS
4^e appel à projets
Transport par câble
Vélo
Taxis
Autocar
Autopartage, vélos libre-service (VLS) et covoiturage
Transport low cost
Sécurité ferroviaire
Lyon-Turin
Notre-Dame-des-Landes
Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO)
Poitiers-Limoges
Concurrence dans le secteur ferroviaire



Après deux quinquennats trop peu favorables au développement des transports publics et au report modal, la FNAUT appelle à une réorientation de la politique des transports.



La FNAUT rappelle la nécessité d'une **fiscalité environnementale** pour financer les infrastructures.

Il manque un milliard au contrat de performance Etat / SNCF Réseau pour assurer la régénération du réseau, dont la FNAUT fait une priorité

Toute **nouvelle infrastructure** décidée par l'Etat (lignes LGV, grands projets) est à la charge de l'Etat et ne peut être financée par la SNCF en accroissant sa dette.

La FNAUT souhaite une reprise de la **dette ferroviaire** par l'Etat pour alléger le coût des sillons.

La FNAUT appelle à une **baisse de la TVA** des transports conventionnés à 5,5 %, traitant la mobilité comme un bien de première nécessité.

La FNAUT est favorable à la **séparation des compétences** Autorité Organisatrice de Mobilité Durable (AOMD) / exploitant-opérateur. Elle ne se prononce pas sur le mode de gestion, régie / SPL (Société Publique Locale) ou DSP (Délégation de Service Public).

Elle est favorable à la **concurrence régulée des opérateurs** et à la complémentarité organisée des modes de transports.

La FNAUT appelle à une **meilleure équité entre les modes**, à une prise en compte des défiscalisations dont bénéficient la route et l'aérien, à un encadrement (équité fiscale, sociale et réglementaire) de l'économie numérique.

La FNAUT est favorable à une tarification solidaire et défavorable aux systèmes de **gratuité pour tous** qui ouvrent la voie à la paupérisation du transport public.

La FNAUT prône le **report modal** pour diminuer la part de la voiture individuelle au profit des mobilités durables telles que la marche à pied, le vélo et les transports collectifs.

La voiture individuelle et le transport routier sont responsables de plus de 30% des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution qui tuent chaque année 48 000 personnes en France.

L'usage de la voiture augmente la sédentarité facteur aggravant de multiples maladies.



L'objectif est d'imputer à chacun des modes de transport ses externalités réelles pour rétablir l'équité entre les modes et permettre à tous d'utiliser un moyen de déplacement non polluant, durable et efficace au quotidien.

■ Financer les infrastructures

La FNAUT est favorable à une fiscalité environnementale pour assurer le financement des infrastructures.

Elle est insuffisante en France. Dans un rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne la faiblesse de la fiscalité environnementale française. Elle recommande d'**augmenter la taxation** des véhicules polluants, des carburants et de la circulation routière. En 2014, ses recettes étaient équivalentes à 2,05 % du PIB, quand la moyenne de l'Union Européenne se situait à 2,46 %.

En prenant comme référence le produit global des impôts (hors cotisations de sécurité sociale), la démonstration est encore plus probante : avec seulement 4,47 % des recettes totales provenant des recettes de la fiscalité environnementale, la France se place en dernière position des 28 pays de l'Union Européenne. La moyenne européenne se situe à 6,35 %, plusieurs pays (Grèce, Slovaquie, Hongrie) dépassant les 10 %.

■ Taxer les véhicules à près de 1 % du PIB en 2030

80 % des recettes fiscales environnementales proviennent des taxes sur l'énergie, représentant 1,63 % du PIB. Les **taxes sur le transport** (hors carburant donc) ne représentent pour leur part que 0,28 % du PIB, un niveau « nettement inférieur » à la moyenne européenne de 0,49 %, souligne la Commission.

« Dans un scénario de bonnes pratiques », l'Hexagone pourrait affecter 0,84 % et 1,43 % de PIB supplémentaires à ces taxes en 2018 et 2030, pour parvenir à des recettes de plus de 40 milliards d'euros à cette dernière échéance.

La deuxième évolution recommandée est l'augmentation des **taxes sur les carburants**, pour atteindre 7 milliards d'euros de recettes en 2030 (0,25 % du PIB). « La taxe recommandée sur les passagers aériens représenterait 2,57 milliards d'euros en 2030 », ajoute le rapport.



■ Mieux taxer pour abandonner le diesel

La FNAUT se félicite de la convergence entre les taxations du gazole et de l'essence, entamée en 2015. L'écart subsistant entre les deux est de dix centimes par litre en 2017. Nous demandons l'**égalité avec les taxes** sur l'essence en 2020 sans baisse des taxes sur l'essence en profitant des bas prix actuels du pétrole.

■ Faire payer à la route ses externalités

La France reste l'un des rares Etats membres à ne pas percevoir de **taxe de circulation** (hormis sur les autoroutes). Les externalités : pollution (100 milliards d'euros selon le sénat), accidentologie (20 milliards selon l'Assemblée nationale), et congestion (1 % du PIB) ne sont couvertes par aucune contribution (écotaxe, péage urbain, etc). Elles restent à la charge du citoyen, créent de l'inégalité entre les modes et contribuent à la précarité énergétique des populations fragiles.

Nous demandons la création d'une **redevance kilométrique** pour les poids lourds, redevance modulée en fonction de leurs émissions de gaz à effet de serre.

■ Ajuster le barème automobile au coût réel

Le coût réel d'usage de la voiture, chiffré à partir de données de l'INSEE et du Ministère de l'Environnement, est en moyenne de 0,34 /km. Or ce coût réel est fortement surévalué par le barème fiscal, qui est par exemple de 0,568 /km pour une voiture moyenne de 6 CV.

L'alignement du **barème fiscal** sur le coût réel dégagerait une recette fiscale d'environ 800 M /an pour l'Etat (études de Beauvais et de Cordier).

■ Taxer le kérosène pour les vols court courrier

Le **kérosène** est le seul produit issu du pétrole à ne pas être taxé. Cette anomalie renforce l'avion face au train, son concurrent pour les déplacements domestiques, alors que le TGV émet 36 fois moins de gaz à effet de serre que l'avion (la contribution de l'avion est double de celle qui résulte de la seule combustion du kérosène en raison des phénomènes créés par l'avion en haute altitude (émission de vapeur d'eau et d'oxydes d'azote, formation de nuages...)).

La FNAUT réaffirme le droit au transport, tel que défini par la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Elle est favorable à la concurrence régulée des opérateurs entre eux à la complémentarité des modes, qui elle doit être organisée et régulée à chaque niveau de compétence.

Or, le paysage de l'ouverture à la concurrence non concomitante du car et du fer a des effets difficiles à gérer.

Des **schémas nationaux, régionaux et métropolitains de transport** sont nécessaires et prévus par la loi NOTRe.

Ils doivent être établis avant juin 2019.



La FNAUT, qui défend l'usager, est à l'écoute de ses besoins. Elle doit, pour les traduire (intermodalité, multimodalité, informations voyageurs, billettique) passer d'une logique de transport public à une logique de mobilité en maintenant les exigences de service public, en associant d'avantage tous les modes contribuant à la mobilité pour en optimiser l'efficacité pour le voyageur. A ce titre la FNAUT défend le voyageur dans tous ses modes de déplacement y compris le car.

La FNAUT est favorable à la concurrence entre les opérateurs **d'un même mode** : cette concurrence doit être régulée, c'est-à-dire s'exercer dans le cadre de délégations de service public, comme c'est déjà le cas en transport urbain ou anciennement départemental.

La FNAUT est opposée à la concurrence **entre les différents modes de transport** : chaque mode doit payer ce qu'il coûte à la collectivité (coûts économiques directs et coûts écologiques et sociaux, accidents et nuisances).

Il est nécessaire de rechercher une complémentarité fondée sur les caractéristiques techniques, écologiques et économiques de chaque mode. La loi NOTRe donne cette compétence de complémentarité et d'intermodalité aux régions.



La FNAUT ne se prononce pas sur le mode de gestion des transports publics et rappelle le principe du libre choix des autorités organisatrices et collectivités.

La FNAUT respecte **tous les modes de gestion** : soit la régie et la SPL (Société Publique Locale), soit la DSP (Délégation de Service Public).

La FNAUT pose une exigence qui est celle des directives européennes et de la loi : celle de la **séparation des compétences**, à savoir une autorité organisatrice qui définit le service public (itinéraires, fréquences, tarifs...) et un opérateur qui propose puis exécute le service public.

Un bon service public associe une autorité organisatrice qui a des projets pour le transport public et sait ce qu'elle veut, et un opérateur compétent.

Il est donc nécessaire qu'un **contrat** exigeant et équilibré soit conclu entre les deux parties. Le contrat engage l'Autorité Organisatrice, notamment sur le partage de la voirie, la politique de stationnement, la priorité aux feux, et engage l'opérateur sur ses coûts et sur le volume de fréquentation.

Le contrat doit prévoir des malus mais aussi des bonus pour l'opérateur. Il est d'une durée compatible avec les amortissements matériels et immatériels de 5 à 8 ans. Il fait l'objet d'un **rapport annuel** du délégataire.

La FNAUT ne se pose pas la question de la **propriété du capital** de l'opérateur – public ou privé. Elle demande simplement une **séparation des pouvoirs**, un contrat équilibré d'une durée limitée et un vote de l'autorité organisatrice sur le choix du mode de gestion.

Dans le cas d'une régie ou d'une SPL, la FNAUT souhaite que **les élus** définissant la politique de mobilité soient différents de ceux siégeant au conseil d'administration de l'opérateur.

La FNAUT souhaite être consultée sur le **cahier des charges** de l'opérateur et donner un avis sur le rapport du délégataire.



5 TVA (TAXE À LA VALEUR AJOUTÉE)

La FNAUT est favorable à un taux de TVA à 5,5 % pour les transports du quotidien.



La LOTI affirme le droit aux transports pour tous. Ce droit est essentiel pour faciliter l'accès à l'emploi de ceux qui n'ont pas de véhicule personnel, pour permettre l'accès à la formation des jeunes, des actifs et des sans-emploi, pour répondre à tous les besoins de mobilité de la vie sociale - santé, vie familiale, activités de loisirs, pour permettre le report modal sur une mobilité durable et non polluante, etc.

Les deux gouvernements de droite et de gauche ont par deux fois augmenté le taux de TVA pour le porter à 10 %. **C'est inacceptable pour les usagers** qui voient le coût des transports publics augmenter à due concurrence.

La FNAUT réclame que la mobilité du quotidien soit assimilée à un **produit de première nécessité** et que le taux appliqué soit de 5,5 % pour les transports publics opérés sous délégation de service public, ou en régie ou en SPL.

Cette position est partagée par tous les acteurs du transport public :

- **les élus du GART** (Groupement des Autorités Responsables de Transport) et de Régions de France, toutes tendances confondues,
- **les fédérations professionnelles de l'UTP** (Union des Transports Publics urbains et ferroviaires) et de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs - transport par autocar),
- **le think tank parlementaire TDIE** (Transport Développement Intermodalité Environnement).



La FNAUT n'est pas favorable à la gratuité totale qui prive le transport public de ressources conséquentes et qui n'entraîne qu'un faible report modal

■ Tarification et gratuité

La tarification est une des compétences des **autorités organisatrices**. C'est à elles d'arrêter un système tarifaire selon les critères qu'elles définissent (par catégories sociales, jeunes, retraités, chômeurs, etc.) selon les revenus, avec plusieurs zones ou avec une zone unique. C'est à elles de décider de la ou des gratuités.

Depuis 10 ans, le prix des transports n'a pas suivi **l'inflation**, au contraire de l'ensemble des autres services publics. Il en résulte que l'utilisateur ne paie que 20 % du prix dans son TER et 30% en moyenne dans son bus, son tram ou son métro.

De surcroît les systèmes tarifaires ont été peu modifiés, maintenant par exemple des avantages importants à certaines catégories, retraités par exemple.

Dans ce contexte, la FNAUT n'est pas favorable à la **gratuité totale**, qui prive le transport public de ressources conséquentes, qui n'entraîne qu'un faible report modal (essentiellement de la marche vers le bus, mais peu de la voiture vers le transport public) et qui en fin de compte le conduit à une « paupérisation » croissante.

■ Augmentations tarifaires

La FNAUT n'affiche pas une opposition frontale aux **augmentations tarifaires** qui doivent cependant être modérées et sans à-coups brutaux. Elle lie ces augmentations à deux conditions :

- l'amélioration de la **qualité de service** c'est-à-dire, un accroissement des fréquences ou de la vitesse commerciale, une amélioration de la ponctualité.
- l'adoption d'une **tarification solidaire** c'est-à-dire liée aux capacités contributives de chacun et non à son statut.

■ Tarification en cas de pollution

Les jours de pollution, elle préconise un **forfait journalier** du montant d'un ticket unitaire, aller simple ou aller-retour, pour les automobilistes prenant les transports publics.

La FNAUT considère la gratuité comme **anti-pédagogique** et injuste pour les usagers quotidiens des transports publics.

Elle préconise de privilégier par ailleurs les mesures de prévention comme le **péage urbain**, qui réduirait la place de la voiture en privilégiant la marche et le vélo, ou le rail.

Le **report modal** doit être encouragé, il réduit simultanément la congestion, l'insécurité routière, la pollution et le bruit.



■ Loi Savary

La FNAUT a une position très claire d'**opposition à la fraude**. Elle a soutenu les dispositions de la loi dite Savary du 22 mars 2016 (modifiant le Code des Transports et le Code de Procédure Pénale), permettant de lutter contre la fraude. Celle-ci coûte cher, près de 400 millions annuellement en France dont 171 millions à la seule RATP, soit le coût de 23 rames de métro, de 475 autobus.

Les dispositions de la loi précisent que tout contrevenant doit produire un justificatif d'identité et rester à disposition des agents de contrôle.

La loi interdit les mutuelles de fraudeurs et les messages signalant la présence d'agents. Ceux-ci peuvent exercer leur mission en civil (avec un encadrement préfectoral).

■ Portillons et portiques

Si la FNAUT n'est pas hostile au contrôle des titres et billets par l'intermédiaire de portillons et portiques pour les transports du quotidien à tarification simple, elle n'y est pas favorable pour les **trains grandes lignes** qui requièrent une facilité d'accès pour les familles, les personnes avec bagages et/ou accompagnées, le peu de temps pour l'accès au train et la difficulté à lire billets et cartes d'abonnement réduisant l'intérêt de ces portillons.

■ Fraude au stationnement

La fraude au stationnement pour les automobilistes doit être combattue aussi vigoureusement que la fraude dans les transports publics. Le **plafonnement de l'amende** à trois fois le tarif journalier du parking doit être revu.

■ Sûreté

La sûreté est un droit essentiel du voyageur, tout comme la sécurité ferroviaire.

Si la FNAUT est hostile aux portiques en bout de quai, qui favorisent les regroupements et les concentrations de personnes, elle a donné son accord aux dispositions de **la loi Savary** : inspection visuelle des bagages et fouilles éventuelles, palpations de sécurité, présence d'agents de sûreté en civil et/ou de chiens, formation et code de déontologie pour ces forces de l'ordre et bilan annuel par le défenseur des droits.



■ Choix des nouvelles infrastructures de transport

- Les **projets inutiles** et nocifs pour l'environnement doivent être abandonnés : autoroutes, telles que l'A45 Lyon-Saint-Etienne, le GCO (Grand Contournement Ouest) à Strasbourg et la Nouvelle route du littoral à la Réunion, aéroport de Notre-Dame-des-Landes à Nantes, canal Seine-Nord, LGV (Ligne à Grande Vitesse) Poitiers-Limoges, gares TGV « ex urbanisées » de la transversale sud.
- Les **crédits disponibles** doivent être concentrés sur les investissements d'avenir, urbains et ferroviaires.
- Un **quatrième appel à projets** de transports collectifs urbains et de mobilité durable doit être lancé rapidement et porter en particulier sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines.
- La **régénération** du réseau ferré classique doit être accélérée (les zones de ralentissement des trains doivent être traitées en priorité).

■ Déplacements urbains

- Un **Plan de Déplacements Urbains** visant à une réduction de la circulation automobile doit être rendu obligatoire dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.
- La réforme du **stationnement** doit être mise en place rapidement.
- L'**indemnité kilométrique vélo** doit être revue pour devenir plus incitative à l'usage du vélo lors des déplacements domicile-travail.
- L'expérimentation du **péage urbain** doit être autorisée sans conditions.
- L'**Éducation Nationale** doit établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves afin de réduire, en particulier, l'accompagnement automobile des enfants.
- Lors des **pics de pollution**, l'instauration de la circulation alternée doit être décidée automatiquement. La gratuité des transports est inutile, et coûteuse.

■ Exploitation ferroviaire

- L'État-stratège doit jouer son rôle et élaborer un **schéma national des services ferroviaires**.
- Il doit exiger de la SNCF qu'elle développe en priorité ses **activités ferroviaires en France** et corrige sa politique malthusienne d'offre, en particulier l'offre Intercités de jour et de nuit, et même, aujourd'hui, l'offre TGV.
- Un réseau de **services radiaux et transversaux** Intercités et TGV doit couvrir l'ensemble du territoire et assurer la desserte des villes moyennes.
- L'exploitation des trains TER et TET en **délégation de service public** doit être autorisée.
- Une instance permanente de **concertation** entre l'État, la SNCF et les utilisateurs des Intercités et des TGV doit être créée.

■ Transport par autocar

- L'État doit imposer une **complémentarité** entre services ferroviaires et services d'autocar à longue ou moyenne distance : ces derniers doivent être interdits dès qu'ils concurrencent un service ferroviaire conventionné, TER ou TET.

■ Transport du fret

- Les 1 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition doivent faire l'objet d'un programme prioritaire de **régénération**.
- L'**autoroute ferroviaire** alpine doit être prolongée jusqu'à Lyon. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique doit être relancé rapidement.
- La lutte contre le **dumping social et la fraude** doit être intensifiée.

■ Sécurité routière

- La **vitesse** est la principale cause, directe ou indirecte, de l'insécurité routière.
- Les vitesses maximales autorisées sur les routes ordinaires, les voies express et les autoroutes doivent être **réduites de 10 km/h** afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire la consommation de carburants.
- Une campagne nationale en faveur de l'**éco-conduite** doit être lancée.

■ Réforme territoriale

- La gestion des **routes départementales** doit être confiée aux régions.
- La gestion des **voiries communales** doit être confiée aux intercommunalités.
- La gestion du **stationnement** (sur voirie et dans les parkings) doit être confiée à l'autorité organisatrice de mobilité.

■ Fiscalité

- Les **avantages fiscaux** dont bénéficient les automobilistes doivent disparaître (surestimation des coûts d'usage de la voiture par le barème kilométrique).
- Les revenus que les automobilistes tirent du **covoiturage** doivent être fiscalisés.
- Le **taux de TVA** sur les transports publics de la vie quotidienne doit être ramené à 5,5 %.
- La chute du prix du pétrole est une occasion historique qui doit être exploitée pour mettre en œuvre une **fiscalité écologique** digne de ce nom sur les carburants routiers et aériens, corriger les conditions de concurrence inéquitables entre les modes de transport et dégager les sommes nécessaires au financement des infrastructures de transport.
- Cette fiscalité (de même que la faiblesse actuelle des taux d'intérêt) doit donner à l'État les moyens de financer les **grands travaux ferroviaires** (modernisation du réseau historique, LGV et fret) qui sont de sa responsabilité, de ramener le montant des péages à un niveau compatible avec une baisse des tarifs et de créer des emplois.

Le système ferroviaire est aujourd'hui profondément dégradé et ne répond plus aux attentes des voyageurs et des chargeurs. Faute de vision à long terme de l'Etat, son avenir est aujourd'hui compromis.

■ Une offre de transport qui régresse

Les suppressions de trains, les retards récurrents et les surcharges des rames découragent les voyageurs. L'information sur l'offre disparaît peu à peu. La tarification est excessive et trop compliquée.

Partout en France, des **services ferroviaires** (TER, Intercités, trains de nuit, auto/train) sont réduits ou supprimés au détriment de l'aménagement du territoire : les cars de substitution ne captent jamais toute la clientèle du train et n'ont souvent qu'une vie éphémère. Même l'offre TGV régresse.

La **mauvaise qualité de l'offre** pousse les voyageurs et les chargeurs à se détourner du rail.

■ Un réseau qui se contracte et se démaille

Le **vieillessement** du réseau ferré s'aggrave malgré les efforts entrepris pour sa rénovation depuis 2005 et récemment accentués. Les zones de ralentissement des trains s'étendent.

Des **lignes régionales** et même interrégionales disparaissent ou sont menacées de fermeture au détriment de la desserte des villes moyennes. Les grands projets (LGV et fret) sont bloqués.



■ Une politique incohérente

Les mesures positives prises par le gouvernement sont annihilées par un ensemble de décisions à court terme qui pénalisent le rail, en particulier :

- le soutien apporté aux **concurrents du rail** (avion à bas coût, autocar) ;
- le refus de permettre au rail d'augmenter sa **productivité** et d'abaisser ses coûts de production ;
- le refus de traiter la question de la **dette ferroviaire** et de dégager des moyens financiers nouveaux pour développer le rail par la fiscalité écologique ;
- la poursuite de **travaux routiers** et autoroutiers surdimensionnés, alors même que les voitures se révèlent 15 fois plus polluantes que ce qu'exige la réglementation.

La FNAUT attend du gouvernement qu'il réforme en profondeur sa **politique des transports** et prenne d'urgence les mesures indispensables au redressement du système ferroviaire. L'adoption d'une loi sur la transition énergétique (qui ignore le rail) et les engagements pris lors de la COP 21 ne peuvent suffire : il est temps de passer des paroles aux actes.

La FNAUT recommande le développement d'une offre d'envergure nationale grâce à un schéma national des services de transport.

■ Des trains toujours menacés

L'offre Intercités est toujours menacée, contrairement au discours officiel de la SNCF et à la volonté du gouvernement qui a clairement fixé comme priorité la valorisation du réseau ferroviaire national.

Cette valorisation comprend, selon les déclarations du Ministre des Transports, les axes structurants d'aménagement du territoire – ce qui veut dire qu'elle ne peut se limiter à l'amélioration des transports de la vie quotidienne, telle que l'annonce la SNCF. Ces axes doivent former un **réseau maillé**, selon les recommandations du rapport Bianco sur la réforme ferroviaire.

■ Des trains garants de l'action publique de l'État

La FNAUT demande donc une reprise en main concrète et immédiate de la **politique ferroviaire nationale** par l'État, le Parlement et les régions.

Ces propositions sont rationnelles, réalistes techniquement et financièrement. Elles répondent à des **besoins de voyages** à moyenne et longue distance des habitants non desservis par le TGV, à des besoins d'aménagement du territoire par la desserte des villes moyennes et des axes transversaux, ainsi qu'à des besoins environnementaux par la réduction de la part modale de la voiture.

Les trains Intercités, ignorés de la loi sur la transition énergétique qui est restée cantonnée à des objectifs généraux et lointains, peuvent aussi jouer un rôle important à court terme dans la **politique énergétique** de notre pays. Si le TGV est le principal concurrent de l'avion, ces trains peuvent concurrencer efficacement la voiture si le réseau est modernisé et si l'exploitation est adaptée aux besoins des voyageurs.

■ Des trains aux modes de financement non insolubles

La relance des services Intercités n'exige pas un financement public démesuré : les **investissements nécessaires** - modernisation du réseau, renouvellement du matériel roulant - sont inférieurs au coût moyen d'une LGV, et le déficit d'exploitation peut être maîtrisé.

En conclusion, il est évident que les usagers ne peuvent plus assister à la **destruction progressive** des relations Intercités, particulièrement sur les relations transversales et de nuit.

La FNAUT recommande ainsi le développement d'une **offre d'envergure nationale** grâce à un schéma national des services de transport. L'État doit assurer le financement de l'exploitation et du renouvellement du matériel roulant. Le ou les opérateurs retenus doivent améliorer leurs méthodes de commercialisation et d'exploitation pour augmenter les dessertes et la qualité de service des trains Intercités.



Il s'agit de répondre aux attentes des voyageurs : un train bon marché, rapide sur les longues distances, valorisant le temps passé à bord et desservant 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 et 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, telles que la création de relations directes, la gestion des correspondances, l'augmentation de fréquences et la politique de réservation, sont possibles à peu de frais.

■ Intermodalité

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

- En **Suisse**, avec un seul titre de transport, l'usager peut utiliser le train, le transport urbain, le bateau, etc. Même dans une petite gare, il 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, par exemple, 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 est sensé tout faire !



■ 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 le voyageur 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 des personnes âgées ou de voyager avec enfants et bagages...

Passer du train au car, au bus, au tram 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 !

- A Montpellier-La Mogère, la SNCF s'acharne à construire une gare TGV d'où l'usager perdra 45 minutes pour accéder au TER en correspondance et au centre-ville !

■ Tarification

Elle doit être **simple et compréhensible**, respecter la liberté de déplacement et rester modérée 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 groupe. Les **formules à bas prix** doivent être développées, à l'image des Intercités de jour 100 % Eco 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 usagers, 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 elle doit 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 de la SNCF est catastrophique pour les Régions : + 90 % entre 2002 et 2012 contre + 24 % pour l'offre. Mais il faut aussi maintenir, comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, une unité tarifaire sur le territoire national.

■ 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.

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 !

■ 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.

■ 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.



La FNAUT est hostile aux gares TGV ex urbanisées.

Dès la conception de la LGV Paris-Lyon, la FNAUT a dénoncé l'implantation des gares TGV «ex urbanisées», éloignées des **centres-villes**, non reliées au **réseau ferré classique** et accessibles uniquement en voiture ou par de rares navettes routières déficitaires.



Pour bien des décideurs économiques et élus locaux, les gares TGV situées hors milieu urbain, à proximité d'un carrefour autoroutier, valorisent la desserte d'un territoire traversé par une ligne à grande vitesse et, grâce à un accès rapide à Paris, offrent des conditions favorables à l'implantation d'**entreprises "innovantes"** et à « une zone high-tech où s'implanteront de grandes sociétés délocalisatrices ».

La réalité est plus décevante. L'absence de **connexion** entre TGV et transports régionaux ou locaux pénalise les voyageurs et ne permet pas une bonne diffusion de l'effet TGV ; quant aux implantations d'entreprises, elles restent le plus souvent anecdotiques.

Malgré ces **échecs répétés** dénoncés de longue date par la FNAUT et la correction de certaines erreurs (Avignon), le mythe des gares TGV "ex urbanisées" persiste, et les projets poussés par les élus sont encore nombreux. Le projet d'Allan (Montélimar) est particulièrement inopérant.

Les voyageurs souhaitant prolonger un trajet en TGV par un **déplacement régional** ou local (20 % d'entre eux en moyenne) rencontrent des difficultés même quand les gares - c'est le cas de Valence TGV - sont implantées au croisement d'une LGV et d'une ligne classique.



L'intermodalité se conçoit avec la complémentarité des modes. Le voyageur associe le plus souvent les modes de transport pour son déplacement. Les correspondances sont donc un élément essentiel de son déplacement et un critère discriminant dans la construction de son parcours.

■ L'intermodalité a une triple dimension

- **Géographique** : le voyageur doit changer de gare, passer d'une gare ferroviaire à une gare routière, traverser une gare pour changer de quai, passer de la gare grandes lignes à la gare de banlieue, rejoindre le parking à vélo. Tout ceci ne se fait pas sans un travail important sur les circulations, leur compréhension, leur lisibilité : la prise en compte des personnes à mobilité réduite est capitale (escalators, ascenseurs, plans inclinés).

- **Information voyageur** : elle est essentielle, qu'elle soit visuelle, sonore, sur papier, sur écrans fixes, à distance sur smartphone. Les formats en sont multiples aujourd'hui et l'exigence de l'information en temps réel est impérative. La FNAUT est particulièrement attentive à la qualité de cette information constitutive de la qualité de service et demande que les cahiers des charges des exploitants comportent des clauses exigeantes, prévoient des indicateurs de suivi, et que des restitutions lui soient faites de la qualité.

- Intermodalité **billettique et tarifaire** : pouvoir acheter son billet de bout en bout, par tous les modes (internet, bornes ou guichet) est une exigence. Pendant le voyage, les différents systèmes billettiques doivent être compatibles pour lire les billets quels qu'ils soient.

■ Gestion des correspondances

Les autorités organisatrices, dont la tarification est une de leurs compétences, doivent la penser en **complémentarité** avec celles des autres autorités, pour ensuite les décliner dans les systèmes billettiques.

La compétitivité du transport public dépend beaucoup de la facilité pour l'utilisateur de ces **correspondances**. Elle dépend aussi de la « robustesse de ces interfaces », en particulier en cas de situations perturbées.

La gestion de ces correspondances et de ces interfaces est le critère de jugement de la **qualité de services** pour la FNAUT.



La FNAUT n'est pas de ceux qui ne jurent que par les grands projets au nom du développement économique, ni de ceux qui s'y opposent au nom d'une certaine écologie ou du « small is beautiful ».



La FNAUT examine chaque projet, juge de son intérêt au regard des valeurs de la FNAUT et des critères qui s'y rattachent, pondère ces critères lors de ses débats internes et se prononce in fine sur ces projets.

Ainsi, la FNAUT prône la réalisation du **Lyon-Turin**, qui permettra, accompagnée d'une politique de report modal, de réduire le trafic de camions dans la traversée des Alpes et par voie de conséquence la pollution des vallées alpines.

Par ailleurs, la FNAUT n'imagine pas que **Rhône-Alpes** et le **Sud-Ouest** de la France restent à l'écart des échanges économiques entre l'Europe du Nord et celle du Sud.

A contrario, la FNAUT s'est prononcée contre l'aéroport de **Notre-Dame-des-Landes**, incompatible avec la transition énergétique. De même les projets de deuxième autoroute Lyon - Saint-Etienne (A45), de Grand Contournement Ouest de Strasbourg et d'A31 bis en Lorraine, notamment, sont eux aussi des aberrations techniques et environnementales : c'est le rail qui est adapté à la desserte des zones urbaines denses.

La FNAUT s'est prononcée favorablement à la déclaration d'utilité publique (DUP) du **Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO)** en rappelant qu'il appartenait à l'Etat d'en assurer le financement sans réduire l'effort prioritaire de régénération du réseau et sans accroître l'endettement de la SNCF.

