



TECHNIQUE

TRAVAILLER AVEC...

La Fnaut

La Fnaut tente d'infléchir les politiques de transports nationales et locales. Elle demande une augmentation de l'offre de transport et une meilleure coordination des collectivités en la matière.

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), et ses treize fédérations régionales rassemblant 160 associations, défend depuis 1978 les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Elle est surtout connue des collectivités locales pour sa détermination à infléchir la politique des transports. « Elle fournit des propositions sur les transports urbains et non urbains, ferroviaires, tant au niveau national que local », explique Alain Richner, vice-président de la Fnaut. La Fnaut demande la réalisation effective par la SNCF et la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du schéma national des services de transports prévu par la législation. En matière de transports interurbains, elle a réalisé en septembre dernier un dossier sur les transports en zones peu denses. « Alors que les lignes régulières interurbaines sont peu développées, on pourrait mieux utiliser les lignes de transport scolaire », précise Alain Richner. Localement, le Comité pour les transports en commun dans la métropole rouennaise, membre de la Fnaut, remettait en mars

2023 une étude critique du plan de mobilité (PDM) de la métropole lors de sa mise à l'enquête, appelant à un nouveau tramway, au risque sinon selon lui, de ne pas atteindre les objectifs du PDM. Pour la rénovation de la ligne ferrée Abbeville-Le Tréport, en discussion à la région Hauts-de-France, la Fnaut a fait faire une étude alternative concluant qu'une solution plus économe que celle de la SNCF est possible.

La Fnaut a un représentant au Conseil économique social et environnemental (Cese) et dans les Cese régionaux (Ceser), organismes consultatifs. Elle organise des colloques, comme « Osons le train » en 2023 et « Et si le train était vraiment transfrontalier ? » en 2024. Sa demande qui revient en boucle, c'est d'augmenter l'offre des transports collectifs : « On favorisera ainsi le report modal. Dans les zones périurbaines et rurales, le transport public est sous-développé, comparativement aux pays voisins », assure le vice-président.

En matière ferroviaire, la Fnaut défend la réouverture de lignes par ses antennes locales : une liaison Rennes-Saint-Nazaire sans passer par Nantes,

le retour d'une liaison Saint-Etienne-Clermont-Ferrand...

Pour parvenir à ce choc de l'offre, « alors que les coûts de production de la SNCF en matière de trains express régionaux (TER) sont nettement supérieurs à ceux des trains régionaux allemands », la Fnaut compte sur l'ouverture à la concurrence des TER d'ici à 2030, tout en constatant que seules deux lignes (Nancy-Contrexéville et Marseille-Nice) ont été confiées à ce jour à un autre opérateur. « Pourtant, ce n'est pas une privatisation, les régions passant un contrat de DSP avec chaque opérateur... », rappelle Alain Richner. Pour ce qui est des services express régionaux métropolitains (Serm), la Fnaut demande à intégrer les comités de projet, « parce qu'on connaît les besoins et ce qui se fait à l'étranger », indique Alain Richner.

La Fnaut a gagné quelques combats, comme la réouverture de la ligne Cannes-Ranguin, des tramways poussés dans les grandes villes (Nantes, Grenoble, tram-train à Mulhouse), la non-nécessité de réserver dans les TER, alors que SNCF Voyageurs voulait récemment l'imposer aux régions...

L'association milite pour des services de qualité, à amplitude horaire étendue, fonctionnant 7 j/7, non surchargés... « plus efficaces que la gratuité ». Pour peser dans les décisions, la Fnaut veut aussi intégrer les comités de partenaires, comme à Île-de-France Mobilités. Faut-il encore qu'ils existent ! Elle insiste pour que les collectivités travaillent entre elles. « La ligne ferroviaire Oyonnax-Saint-Claude a été fermée (Ndlr : en 2017), faute d'entente entre les deux régions concernées. Les élus ont parfois une vision trop locale. Or, la mobilité nécessite d'ignorer les frontières », as-

sure Alain Richner. Se parler permettra d'éviter une balkanisation des tarifs, de faire converger les définitions des catégories tarifaires (scolaires, étudiants, retraités...), de faire progresser la tarification intégrée. « L'association Régions de France doit jouer son rôle », plaide Alain Richner.

Mémo

40 000 adhérents.

75 membres au sein du Conseil national.

4 salariés.

Budget annuel : 330 000 €.



Alain Richner, Vice-président de la Fnaut « Dans les zones périurbaines et rurales, le transport public est sous-développé »

Par Frédéric Ville

