

Actes du 21^e congrès de la FNAUT



5-7 octobre
BORDEAUX
2018



Sommaire

Le mot du président Bruno Gazeau, président de la FNAUT	4
Résumé des débats	5
Rapport de conjoncture Alain Roux, vice-président de la FNAUT Nouvelle Aquitaine	7
Motion générale	8
Le débat avec des élus de Nouvelle-Aquitaine Animé par Benoît Lasserre, journaliste à Sud Ouest	11
Métropoles et territoires, quelles relations ? Débat avec Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau	15
Tickets Verts et Tickets Rouges, coups de chapeaux et amendes Animé par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT	17
Réseaux thématiques, compte-rendu des ateliers - Mobilité urbaine (Alain Richner) - Intercités - auto/train et TGV (Jean Lenoir) - TER (Alain Roux) - Les représentants de la FNAUT dans les CESER (Bruno Gazeau)	20
Exposé de militants - Présentation de la FNAUT Nouvelle Aquitaine (Christian Broucaret) - Le lobbying de la FNAUT dans le secteur ferroviaire (Jean Lenoir) - Les études et expertises de la FNAUT (Jean Sivardière)	28
Conclusion du congrès Bruno Gazeau, président de la FNAUT	32
Revue de presse	34

Actes du 21^e congrès de la FNAUT, édités en février 2019
Transcription des débats : société Ubiquis
Rédaction et correction : Jean Sivardière et Christiane Dupart
Mise en page : Fabrice Michel
Impression : Frantz Rein, société Territoires
Crédits photos : Fabrice Michel et Marc Debrincat pour la FNAUT
Photo de couverture : place de la Bourse à Bordeaux (Fabrice Michel)

Les usagers ne doivent pas 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 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 ?

Pourquoi les usagers ne sont-ils pas systématiquement représentés dans les conseils d'administration des exploitants, urbains, routiers et ferroviaire ? 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 ?

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, billetterie), 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 ?

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

21^e congrès de la FNAUT

Résumé des débats



Ouverture du congrès, université de Bordeaux (FM)

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 orientations 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 inéquitables de concurrence entre modes de transport.

Depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Comme son 7^{ème} congrès en 1990, son 21^{ème} 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 Broucayet, 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. Le congrès 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 à l'une des 3 visites techniques, très instructives, qui étaient proposées et ont bénéficié d'un temps magnifique :

- 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.

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 7) 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 Monseigne, présidente de la commission Mobilité du Conseil départemental de Gironde ; 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

Par ailleurs, à l'issue d'une discussion traditionnellement très suivie, animée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, le congrès a 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.

■ 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) et TER (Alain Roux et Véronique Wiesinger). Une rencontre, animée par Bruno Gazeau et Annick de Montgolfier, a réuni les militants de la FNAUT membres d'un Conseil économique, social et environnemental régional (CESER).

■ En dernière séquence

- Christian Broucaret 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.

■ 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.

Rapport de conjoncture

Le rapport de conjoncture présenté par Alain Roux est résumé ci-dessous. Il est centré sur la politique de l'Etat ; la politique des collectivités territoriales est illustrée par les 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, ainsi que 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 (trajet en 3h).

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

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 4ème 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 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 collective malgré son impact décisif sur l'environnement. Il dénonce son engagement excessif et irréfléchi 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.

Motion générale



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

On note la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat, l'exploitation du TER en délégation de service public, la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, le plan vélo... Mais ces mesures 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 et demande que le schéma des services ferroviaires d'intérêt national soit élaboré rapidement puis voté par le Parlement et que la desserte ferroviaire, diurne et nocturne, des villes moyennes soit 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.

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. Complémentaire de la motion, cet article détaille les mesures concrètes demandées par la FNAUT.



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'emballement 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 collective 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.

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 à 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 4^e appel à projets de mobilité urbaine axé sur les aménagements cyclables, le tramway, le RER ?
- pour élaborer un 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 la ministre des Transports dans le cadre de la loi LOM ?
- pour éliminer les niches fiscales accordées au fret routier, 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 voya-

geurs 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 abandonner 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 la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes (120 km/h) et les voies express (100) ?

■ Qu'attendent les collectivités territoriales pour agir elles aussi ?

- pour accorder 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 par l'Etat comme par les collectivités territoriales, 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.

Jean Sivardière

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

Les quatre volets du plan : 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 d'eux 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-vélo.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 estimait nécessaires pour 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, président de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), 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

Débat avec les élus



De gauche à droite : Christophe Duprat, Célia Montseigne, Bruno Gazeau, Alain Rousset et Benoît Simian (FM)

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 Monseigne, 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.

■ Bruno GAZEAU, Président de la FNAUT

Merci de nous accueillir pour ce débat. Je suis venu à Bordeaux il y a plusieurs années et je suis heureux de redécouvrir cette ville dynamique, accueillante et festive. Cette ville sait mettre le transport public et la mobilité au centre de son organisation.

Dans un premier temps, nous écouterons les élus de la Région, sur le thème de la mobilité. Nous aborderons notamment le sujet de l'interpénétration des différents réseaux de transport, national, régional et local.

Dans votre région, Monsieur Duprat, pouvez-vous nous décrire vos efforts pour faire en sorte que ces réseaux s'interpénètrent ?

■ Christophe DUPRAT, Vice-président de Bordeaux Métropole

Je vous demande tout d'abord d'excuser Alain Juppé, qui ne pouvait être parmi nous ce matin. Nous sommes très heureux d'accueillir ce Congrès national à Bordeaux, car nous accordons une grande importance à nos usagers.

À Bordeaux, nous sommes fiers de notre réseau, qui est celui qui augmente le plus sa fréquentation en France pour la troisième année consécutive.

Le sujet des transports se complexifie, avec des modes de transport qui s'agglomèrent, en plus des traditionnels bus et tram. Nous avons retrouvé la marche, qui avait été oubliée. Il faut aussi citer le covoiturage et le télétravail, qui jouent un rôle dans les évolutions des modes de transport.

Nous souhaitons toujours améliorer les transports, ce qui nous demande des investissements considé-

rables. C'est pourquoi il est important de travailler en commun. La Région Nouvelle-Aquitaine et la Métropole ont engagé la création d'un syndicat mixte, qui accorde aussi leur place au Conseil départemental et aux Intercommunalités.

L'agglomération bordelaise est, comme chacun sait, embouteillée. Nous entendons nous améliorer sur ce sujet, avec l'objectif de faire baisser le trafic routier de 15 %, ce qui passera par une promotion de nombreux autres modes de développement. Là encore, nous devons travailler ensemble.

La place des usagers est centrale. On ne construit pas un système de transport sans dialoguer avec eux. Sur l'agglomération de Bordeaux, ce dialogue existe. Nous ne sommes pas toujours d'accord, mais nous faisons avancer nos sujets communs, chacun dans notre rôle. Je vous souhaite un très bon congrès.

■ Alain ROUSSET, Président du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine

Je voudrais tout d'abord vous faire part d'une réflexion disruptive. Nous avons besoin de syndicats d'usagers, mais ceux-ci ne sont pas assez fournis. Je vous félicite, vous qui êtes présents, mais notre auditoire est aujourd'hui clairsemé. Comment faire pour sauver les lignes de transport ferré sans les usagers ? Comment l'utilisateur peut-il devenir acteur de la réhabilitation des lignes, peser sur la SNCF et sur l'État ?

J'ai un jour reçu les maires des communes situées sur la ligne entre Périgueux et Agen, qui est menacée, comme toutes les petites lignes. Ces maires me disaient « il faut maintenir cette ligne ». Je ne pouvais pas le leur assurer, car je ne disposais pas de chiffres précis de la part de la SNCF, ce qui est d'ailleurs scandaleux. Si nous ne nous attelons pas ensemble à

ces questions, si personne ne monte dans les trains, les lignes devront irrémédiablement fermer, quelle que soit la volonté de la Région.

La situation est plus grave qu'on ne l'imagine, quoi qu'en dise Guillaume Pépy. La SNCF est mal organisée et j'ignore si la réforme prévue sera suffisante pour améliorer cette situation. Dans notre débat avec la SNCF, le service public et souvent confondu avec l'emploi public. A la gare de Pessac par exemple, les travaux de réhabilitation ont accumulé deux ans de retard, par manque de présence des agents. C'est inacceptable et je n'ai plus confiance. Je suis patron d'une Région qui investit des centaines de millions d'euros et je n'ai plus confiance en la SNCF ni en ses organisations syndicales. Il faut retravailler sur cette notion de service public. Je suis favorable à cette notion, mais la concurrence devrait permettre de sauver la SNCF.

Autre exemple : le budget de la réfection de la ligne entre Libourne et Bergerac a doublé en six mois, mais les travaux vont avoir lieu, parce que la Région avance les crédits de l'Etat. Dans ce cas, transférons la compétence complète à la Région.

■ Bruno GAZEAU

Nous avons fait beaucoup de propositions pour que les usagers soient mieux représentés et mieux consultés. Nous sommes tous bénévoles, car la FNAUT ne reçoit pas de subventions de la part des entreprises. Nous ne recevons ainsi des subventions que de la part de nos militants. Or le ministère du Budget s'oppose à toutes nos propositions de financement, alors que, dans le même temps, nous entendons de beaux discours suggérant de replacer l'usager « au centre ». Ce n'est pas vrai ; nous ne sommes pas « au centre ».

■ Alain ROUSSET

Je ne vous adressais pas de reproche, mais effectuais un constat. J'ai présidé une commission sur les aéroports. J'ai alors fait remarquer que le nombre d'aéronefs allait doubler. A Pessac, je sens revenir des protestations de la part de mes voisins concernant le survol de la commune. En effet, le bâti se rapproche des aéroports alors que le nombre d'aéronefs augmente.

Au Pays basque, personne ne proteste contre le projet d'autoroute de 2x4 voies reliant la France à l'Espagne. Les gens protestent néanmoins contre un projet de voie ferrée qui permettrait de délester l'autoroute de nombreux camions. Je ne comprends pas ces situations et remercie la FNAUT d'exprimer une position globale sur ce sujet.

■ Célia MONSEIGNE, Présidente de la commission Mobilités au Conseil départemental de Gironde

Je tenais à évoquer des questions d'aménagement du territoire auxquelles sont liés le déplacement et les transports. En Gironde, la majorité des dépla-

cements sont effectués en voiture, alors qu'il existe des infrastructures ferroviaires. Il faut travailler sur l'intermodalité et l'interconnexion. Nous avons besoin des usagers, pour qu'ils nous expriment leurs besoins, afin que ces systèmes de transport intermodaux soient acceptables pour eux. Les gens sont prêts à utiliser plusieurs modes de transport, mais sous certaines conditions.

Le département de la Gironde a lancé des études pour des aménagements de voirie dédiés au transport collectif interurbain et au covoiturage. Celui-ci doit notamment devenir plus séduisant, avec des incitations financières et facilitatrices.

Je suis maire de Saint-André-de-Cubzac, ville connue pour ses bouchons depuis 60 ans. Il faut à présent imaginer des schémas d'infrastructure nouveaux, qui ne soient plus uniquement destinés à la voiture personnelle. Ces infrastructures routières doivent englober les véhicules personnels, les bus, le covoiturage, etc. tout en veillant à ce que l'on y circule en toute sécurité. Comme élu, nous devons imaginer l'avenir à cinq ou dix ans, soit un horizon perceptible pour les usagers.

Je participe depuis dix ans au comité de la ligne 17 du RER, qui s'est améliorée. Les usagers se sentent donc confortés dans leur volonté de participer, parce qu'ils sont parvenus à obtenir des résultats. Il ne faut pas décourager les usagers si l'on veut qu'ils participent souvent. Pour ce faire, les horizons de temps ne doivent pas être trop lointains et nos réponses doivent être effectuées à court terme, en tenant compte d'une volonté pédagogique. Nous devons par exemple réapprendre aux jeunes à se rendre à l'école, au collège et au lycée, à vélo. C'est notre rôle que de créer des infrastructures pour réenchanter la mobilité.

■ Bruno Gazeau

Deux lois très importantes sont parues récemment : le pacte ferroviaire et la loi sur la mobilité. Le pacte ferroviaire prévoyait un schéma national des lignes d'intérêt national et des lignes intercités. Or la SNCF continue à supprimer des lignes et des fréquences. Quand ce schéma sera-t-il débattu en Parlement, pour qu'il s'applique pendant cinq ans à la SNCF ?

La loi sur la mobilité met quant à elle l'accent sur la voiture autonome, la voiture individuelle et la mobilité propre. Or celle-ci ne supprime pas les embouteillages. Il faudrait donc un signal fort, par exemple par le biais de la fiscalité, pour changer de mode de transport.

■ Benoît SIMIAN, Député de Gironde, rapporteur du budget Transport

Je vous remercie d'avoir organisé ce congrès à Bordeaux, où la mobilité fait débat : on ne peut plus circuler dans la métropole bordelaise. Avant d'être parlementaire, j'étais cheminot. Donc je connais bien le fonctionnement de la SNCF et la nécessité de réformer.

Dans le conseil d'orientation des infrastructures, nous avons rédigé un rapport pour répondre aux urgences et préparer l'avenir. Le réseau ferroviaire a été sous-entretenu, ce qui renvoie à une urgence. Il faut aussi continuer à investir pour notre pays, en identifiant de nouvelles solutions de financement. Les comptes publics ne nous permettent plus en effet de recourir aux solutions du passé. Il faut redonner de l'autonomie fiscale à nos collectivités, pour qu'elles puissent investir sur les transports. J'ai envie de croire à la régionalisation de la redevance kilométrique poids lourds.

Nos concitoyens sont en attente en ce qui concerne les transports. Je m'impatiente, car les choix politiques ont bouleversé le calendrier législatif. Je faisais partie de ceux qui souhaitaient que le nouveau pacte ferroviaire soit pris dans l'ensemble du texte de la loi d'orientation des mobilités. Or celle-ci devrait être débattue en Assemblée nationale au printemps 2019, après une présentation en Conseil des ministres en octobre. Ce texte a été très épuré. Vous pouvez compter sur les parlementaires de la majorité pour l'enrichir, dans le cadre d'un travail intelligent avec la FNAUT.

Il faut pousser le sujet des RER métropolitains. La ville de Bordeaux partage cette ambition pour notre métropole. Le contrat de mobilité devrait ainsi permettre de cofinancer ces RER métropolitains, pour améliorer leur fréquence.

J'entendais les critiques d'Alain Rousset à l'encontre de la SNCF ; il a raison. Le train à hydrogène vient d'être lancé en Allemagne, par un autre opérateur que l'opérateur historique, alors que nous n'avons pas été capables de le faire en France. Je souhaite donc que de nouveaux opérateurs arrivent en France, car la concurrence est stimulante.

Le nouveau pacte ferroviaire a mis en lumière le sujet des petites lignes, qu'il est urgent de penser différemment. Je fais le vœu de travailler main dans la main avec les Présidents de région, les métropoles et les intercommunalités, pour définir de nouvelles stratégies ferroviaires, qui permettront d'économiser des travaux de régénération de caténaires.

Il faut aussi se battre pour que ce soit le transport qui paie le transport. En France, le transport routier génère 45 milliards d'euros de recettes. Nous en dépensons 15 milliards d'euros. Les recettes du pass camion pourraient ainsi être reversées aux collectivités et à la région, qui a la charge de la politique des mobilités. L'autonomie fiscale de la région est en effet nécessaire.

Il faut continuer à investir sur le modèle TGV, sans l'opposer aux petites lignes. Nous avons besoin de lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse pour augmenter les TER et le fret. Là aussi, les ressources affectées sont nécessaires. La région Nouvelle-Aquitaine est dynamique. Elle peut mettre en place le pass camion, qui permettra demain de financer ces grands travaux d'infrastructures. Je crois au ferroviaire, parce que je préfère voir les camions sur les rails plutôt que sur nos routes.

■ Benoît LASSERRE, Journaliste à Sud Ouest

Le syndicat intermodal de Nouvelle-Aquitaine vient de présenter son comparateur d'itinéraires. Cet outil va-t-il véritablement simplifier la vie des usagers ?

■ Alain ROUSSET

Il est indispensable. Nous disposons à présent d'un syndicat chapeau, qui couvre la grande Région et toutes ses collectivités. Les syndicats de bassin seront quant à eux complètement autonomes. Cela devrait nous aider à résoudre les grands problèmes de la région : l'enclavement de Limoges, la congestion de Bordeaux, la problématique du dernier kilomètre, etc.

Ce sujet de la billettique fait partie des priorités du futur syndicat. Nous devons travailler avec nos 29 agglomérations, pour qu'en 2020, ce service de billettique soit opérationnel pour tous les transports des 12 départements de notre région.

■ Benoît SIMIAN

Il faut inciter d'urgence les intercommunalités qui le peuvent à lever des versements pour le transport et la mobilité. Chacun, à hauteur de ses capacités, doit aider la région à animer sa politique des mobilités.

■ Benoît LASSERRE

Je voulais que nous discutions du souhait du Gouvernement de favoriser la métropolisation, par rapport au transport.

■ Célia MONSEIGNE

Ce sujet rejoint la question des solidarités territoriales. La métropolisation pourrait ainsi entraîner une augmentation des déplacements dans le territoire. En Gironde, de nombreux usagers du TER sont des lycéens et des étudiants. La métropolisation représente une richesse, mais engendre aussi quelques problèmes. Elle peut ainsi aggraver les déplacements pendulaires.

■ Christophe DUPRAT

Je tenais à revenir sur la solidarité. Bordeaux Métropole joue à fond la carte de la solidarité, notamment s'agissant de dépenses en matière de transport. Le sujet des transports est peut-être celui qui suscitera le moins de débats en matière de métropolisation. Nous avons en effet tous conscience que nous devons travailler tous ensemble sur ce sujet, même s'il il y a un certainement un échelon de trop dans notre millefeuille territorial.

■ Benoît LASSERRE

Alain Rousset, un mot sur ce sujet de métropolisation ? Les transports et la mobilité sont les conditions de l'égalité territoriale.

■ Alain ROUSSET

Aujourd'hui, nous ne nous donnons pas suffisamment de moyens concernant la mobilité. La métropole ruisselle-t-elle ? Je ne le pense pas. Elle ne diffuse pas de la solidarité dans les communes qui sont éloignées. Seuls les mécanismes fiscaux peuvent diffuser de la solidarité. Plus la métropole est importante, plus sa dynamique fiscale est importante. Il faut ainsi prévoir des mécanismes de compensation pour les villes moins importantes que les autres.

Ceci nous amène à une autre question : devons-nous concentrer de plus en plus de gens dans un même lieu ? Je relaye ici l'inquiétude des habitants de la Corrèze, de la Creuse, du Pays baque. Il faut ainsi trouver les bons équilibres et spécifier les compétences.

■ Benoît LASSERRE

Un système de transport peut-il participer à cette égalité territoriale ?

■ Alain ROUSSET

Absolument. Il faut que la Région dispose des ressources nécessaires pour développer ce grand système de transport, pour contribuer au désengor-

gement de Bordeaux et au développement du Bergeracois. C'est pourquoi l'action du syndicat chapeau sera très importante.

Nous avons proposé des sources de financements alternatives au premier Ministre, qui nous a répondu que l'Etat pouvait avoir besoin de ces ressources, pour son budget général. Or les usagers doivent connaître l'utilisation de leur argent.

■ Benoît SIMIAN

A l'heure du TGV et de l'Airbus, le bon échelon est l'échelon régional et non l'échelon départemental, qui correspond à la distance d'une journée à cheval.

Je crois quant à moi au ruissellement de la métropole. Tous les territoires n'ont pas la chance d'être situés à proximité d'une métropole et ceux qui en sont proches en profitent. La métropole doit cependant ruisseler davantage, pour tous les acteurs territoriaux.

La Région doit quant à elle rester l'assembleuse des mobilités, avec les intercommunalités. Celles-ci n'auront en effet pas les capacités financières suffisantes pour se saisir de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités. Il faut cependant doter ces acteurs afin qu'ils puissent jouer ce rôle. Un dispositif de pass camion régional serait utile à ce titre.

Métropoles et territoires : quelles relations ?

Débat avec Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau



De gauche à droite : Jean Lenoir, Patrick Jeantet et Bruno Gazeau (FM)

Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, 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. Le débat était animé par Bruno Gazeau et Jean Lenoir.

■ Gouvernance

Le 1er janvier 2020, l'EPIC SNCF deviendra une société anonyme et gagnera de l'autonomie par rapport à l'État. 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 pour la construction du réseau ferré mais d'abord 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 décider de l'optimisation de la distribution des sillons et de l'affectation des voies à quai. Par exemple, SNCF Mobilités ne décidera plus de l'affectation des voies Ouigo à Montparnasse. Le choix qu'elle avait fait de Vaugirard entraînait des cisaillements de voies qui perturbaient l'ensemble des circulations hors TGV. Les clients Ouigo utiliseront la gare de Pasteur, aujourd'hui de moins en moins utilisée.

■ Rénovation et maintenance du réseau

SNCF Réseau gère plus de 1 500 chantiers par an et embauche 900 agents par an mais se heurte à 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. Pour cela, 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 et de déterminer le juste besoin dans tous les domaines, voie-plateforme, signalisation, passages à niveau, électrification, énergie... SNCF Réseau est au service des territoires et en souhaite une desserte fine, mais c'est l'État qui décide la fermeture des lignes et non SNCF Réseau.

■ Maîtriser la dette

La dette augmente de 2,6 Md€ par an. Le système ferroviaire est trop cher entre 20 % et 30 %. Pour maîtriser la dette, SNCF Réseau doit faire 2,6 Md€ de productivité. La stabilisation de la dette nécessite impérativement une augmentation de 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 donc rendre les péages plus flexibles.

■ Innovation et 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 de faire des gains de capacité des lignes.

■ Relations avec les usagers

Patrick Jeantet souhaite avoir une relation directe avec ses clients (mais il se dit défavorable 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 Tickets rouges

Coups de chapeau et Amendes



A l'issue d'une discussion animée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, la FNAUT a 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.

■ Tickets verts

communauté d'agglomération



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, 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 qui, après avoir rejeté

les propositions ruineuses de la SNCF et créé la société d'économie mixte des Chemins 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, et ce 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



1 - Le **tramway transfrontalier Strasbourg-Kehl**. Lancé par l'Eurométropole de Strasbourg et la ville de Kehl, il est en service depuis avril 2017.

Le **tramway transfrontalier Bâle - Saint-Louis**, cofinancé par de nombreux acteurs dont Bruxelles, est en service 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 - Le **syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Toulouse (TISSEO)** : 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.

■ 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-Etienne), 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 nord 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 irréfléchies provoquent un démaillage du réseau ferré qui risque d'accélérer la désertification des territoires (Massif central...).



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 CÉVA 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.



1 - **Franck Reynier, député-maire UDI de Montélimar** et président de Montélimar-Agglomération : cet élu 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 local, soutenu par la Région AuRA, pourrait mener à la disparition de la desserte TGV (par la ligne classique) des villes de la vallée 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 !

Réseaux thématiques

Compte-rendu des ateliers



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).

Réseau mobilité urbaine

Animé par Alain Richner

■ Le confort du mode bus reste à améliorer

L'aménagement intérieur des bus : il reste des progrès à faire !

Avec le développement de nombreuses lignes de tramway en France, les voyageurs se sont habitués à des matériels spacieux et confortables. Par comparaison, l'autobus est resté un moyen relativement inconfortable, ce phénomène étant accentué par le fait que la conduite est moins normalisée que celle des tramways et que le mauvais état des chaussées accentue parfois les secousses.

Les constructeurs et les opérateurs ne s'intéressent pas assez au confort des voyageurs debout. L'aménagement des véhicules est déterminé par les passages de roue, d'autant plus proéminents que les véhicules sont dotés d'un plancher surbaissé. L'ancien modèle R 312, véhicule doté de roues de petit diamètre, est resté de ce point de vue sans descendant.

Les accès au véhicule et la validation des titres

FNAUT s'est déjà prononcée pour la montée par toutes les portes pour les lignes de bus standard à fort trafic et pour les lignes dotés d'autobus articulés. Les avantages sont connus :

- Meilleure fluidité des montées et des descentes ;

- Validation des titres facilitée ;
- Taux d'occupation du véhicule plus élevé que lorsque la montée se fait uniquement par l'avant et donc meilleur confort pour le voyageur.

Certains réseaux, qui ont institué la montée par l'avant, tolèrent en fait la montée par toutes les portes, ce qui est la plus mauvaise solution : le voyageur est soumis à des injonctions contradictoires.

Où placer les appareils de validation des titres ?

Certains réseaux comme la RATP ont choisi de placer les valideurs sur les portes ce qui fait que les voyageurs restent éventuellement dehors sous la pluie en attendant que chaque voyageur ait réalisé son opération.

D'autres opérateurs en placent un sur la porte avant et l'autre sur le passage de roues avant ; d'autres entreprises les placent sur les deux passages de roue, de part et d'autre du couloir.

La FNAUT recommande qu'il y ait au moins deux valideurs à l'avant, afin de fluidifier l'entrée des voyageurs.

Les places assises, les strapontins et le confort des voyageurs debout

La FNAUT recommande qu'il y ait des places assises au niveau du sol et les usagers apprécient généralement les strapontins sous réserve que l'on rappelle

qu'ils ne doivent pas être utilisés aux heures d'affluence. Les représentants des associations sont plus critiques envers les poignées de maintien, dont la hauteur ne peut satisfaire, par définition, tous les voyageurs.

Pour le confort des voyageurs debout, les barres « trilobes » sont vues positivement ; les poignées suspendues sont très appréciées et permettent une meilleure répartition des voyageurs dans le véhicule. Les poignées sur les dossiers de sièges sont également utiles.

Les emplacements réservés

Dans les derniers véhicules acquis, la RATP prévoit deux emplacements pour UFR et un emplacement pour les poussettes : cette disposition condamne les places assises au niveau du sol, très appréciées par les personnes âgées encore autonomes et donne une image de « bétalière » au véhicule.

La FNAUT recommande qu'il y ait bien deux emplacements UFR et que l'un d'entre eux serve, le cas échéant, pour les poussettes. C'est le type d'aménagement retenu à Bordeaux.

L'état des chaussées : un handicap pour les bus prétendant à « haut niveau de service » (bhns)

Le mauvais état des chaussées rend l'autobus inconfortable et l'orniérage accentue le phénomène : cet élément doit être pris en compte dans le choix entre tramway et bhns : le bhns routier doit être doté d'une voie en béton et les réseaux souterrains déplacés ou déviés préalablement, comme cela se fait pour les voies de tramways.

Les autobus à impériale peuvent être une solution dans certains cas, si les voyageurs effectuent des longs parcours. Il est rappelé que la réglementation française est plus contraignante que la réglementation d'autres pays ce qui réduit le nombre de places disponibles, à gabarit égal.

■ **Le partage de la voirie : comment faire cohabiter les deux roues, motorisés ou non, les trottinettes et la marche à pied ?**

De vraies pistes cyclables plutôt que de pseudo-bandes cyclables !

Trop souvent le développement des bandes cyclables se fait au détriment des piétons, en diminuant la largeur des trottoirs et non en réduisant la place de l'automobile en ville.

Les conflits avec les piétons existent néanmoins : par quel moyen peut-on limiter la vitesse des deux-roues ? Le nombre de personnes renversées par des vélos est toutefois très faible alors que le nombre de piétons renversés en ville par des voitures est élevé.

A Grenoble, le plan « chronovélo » prévoit la réalisation de 30 km de voies cyclables du type « autoroutes à vélo », d'ici 2020. A Strasbourg, les autorités envisagent de mettre en place des « autoroutes cyclables » pour les distances supérieures à 10km. Un

terme plus approprié devrait être trouvé pour ce type d'aménagement.

La FNAUT recommande que les pistes cyclables soient réalisées sur la voirie et non sur les trottoirs. A Strasbourg, ville assez exemplaire à cet égard, l'association ASTUS recommande l'aménagement de pistes bi-directionnelles, d'une largeur de 4m, séparées de la chaussée. Les bandes cyclables ne protègent pas les cyclistes des automobiles et des camions (forte accidentologie).

Les deux-roues en libre-service et les trottinettes électriques

Après la mise en place de systèmes de location de vélos sur des emplacements fixes, on assiste au développement de dispositifs totalement en libre-service : ces expériences sont parfois arrêtées par les opérateurs car le vandalisme est très important.

Même si la FNAUT préconise un usage facile des locations de vélo, elle recommande que la prise et la dépose se fasse dans des zones matérialisées prévues à cet effet. Le libre-service conduit à trop d'échouages sur les trottoirs qui constituent un risque pour les personnes mal voyantes et une gêne pour les autres piétons, alors qu'il est souhaitable que la marche à pied se développe.

S'agissant des trottinettes électriques, la réglementation française prévoit que ces véhicules doivent rouler sur la chaussée : or leurs usagers circulent très souvent sur les trottoirs.

Le stationnement des motos

Les villes de Vincennes et de Charenton-le-Pont ont institué le stationnement payant pour les motos : les tarifs sont trois fois moins élevés que ceux des voitures. Ce dispositif constitue une juste participation au coût de l'entretien et de la surveillance de la voirie urbaine. L'espace en ville est rare et les modes motorisés, y compris les deux-roues, doivent participer à la couverture des coûts externes qu'ils engendrent.

La FNAUT considère que la marche à pied et les modes autonomes doivent être encouragés.

Une profession à protéger : les cyclistes-livreurs

Compte tenu du mode de rémunération de ces transporteurs de marchandises en ville, les cyclistes concernés, souvent jeunes, sont amenés à prendre des risques inconsidérés. Par ailleurs, ils doivent supporter eux-mêmes le coût de leur assurance. Les véhicules ne présentent pas toutes les garanties de sécurité : manque d'éclairage par exemple.

En raison des nombreux accidents survenus (voir ci-après le compte-rendu d'une étude faite à Toulouse), la FNAUT demande un encadrement des pratiques, qui dépasse les questions de circulation et s'étend au mode d'exercice de cette profession, qui pourrait se développer à l'avenir.

■ Résumé d'une étude sur l'accidentologie des coursiers cyclistes à Toulouse (transmise par Jean-Pierre Wolff)

Dans un mémoire de maîtrise publié en 2018, Etienne Tissandier, étudiant à l'Université Jean Jaurès de Toulouse, analyse l'accidentologie des coursiers cyclistes. L'enquête intitulée « Les nouveaux canaux de distributions : le cas de la livraison instantanée sur l'agglomération toulousaine » a été réalisée auprès de 30 cyclistes.

La répartition des coursiers selon l'ancienneté de leur activité est la suivante :

- 20% des coursiers ont moins d'un mois d'activité
- 35% ont entre un mois et 6 mois d'activité
- 45% ont plus de 6 mois d'activité

Plus de la moitié des coursiers (16 sur 30) déclarent avoir eu un ou plusieurs accidents.

Ces 16 coursiers ont connu 35 accidents. Parmi ces accidents, Etienne Tissandier a recensé les types d'accident suivants :

- six ont entraîné un arrêt momentané allant jusqu'à deux mois d'arrêt
- trois d'entre eux ont eu lieu avec une voiture,
- un avec un camion,
- un avec un piéton
- un enfin est dû à une chute.

Même si officiellement il n'y a qu'une chute, la prise au vent, l'état des pistes cyclables et les revêtements, notamment en cas de pluie, sont des facteurs aggravants. Certains cyclistes n'ont sans doute pas déclaré les chutes, car ils considéraient que ce n'était pas un accident.

Les responsables de plates-formes interrogées reconnaissent facilement que c'est une activité dangereuse.

Réseaux Intercités - auto/train et TGV



Animé par Jean Lenoir

■ Contribution de la FNAUT aux plans de transport de lignes

Les comités de lignes étaient facultatifs et fonctionnaient correctement. La LOM les rend obligatoires et ils fonctionnent mal ou pas du tout...

Relancer systématiquement par les 2 canaux : direction régionale SNCF et VP Transport Régions.

Dans cet esprit, la FNAUT Aquitaine et l'APNB ont des réunions périodiques avec les responsables de lignes SNCF Intercités. Cette démarche peut être étendue aux autres Régions concernées.

La FNAUT a une démarche analogue pour les relations nationales en sus de ses contacts avec la mission Philizot (contribution aux schémas directeurs de lignes).

■ Généraliser l'élaboration des plans de transport à l'ensemble des lignes en concertation entre les AOT et les associations d'usagers.

Sauf exception (par ex. Bordeaux – Guéret prolongé jusqu'à Montluçon, création de Strasbourg – Paris par la ligne historique mais avec limitation à Belfort d'1 AR TET Paris - Mulhouse...) les Régions se désintéressent des relations interrégionales.

Commencer par travailler et roder les comités de lignes puis montrer aux élus l'intérêt de certains prolongements sous forme de relations interrégionales.

■ Politique de commercialisation : Intercités transférés aux Régions

Les Intercités transférés aux Régions sont maintenant intitulés TER. Les Régions sont AOT et décident tout : aménagements, tarification, dessertes... Cette activité doit être transférée au réseau TER.

La FNAUT nationale conserve son rôle dans les domaines transversaux comme par exemple l'utilisation des cartes nationales, l'information horaire et la vente sur les sites nationaux.

■ Politique de commercialisation : la « réservation incitative ». Retour d'expérience et améliorations

Des améliorations peuvent être apportées (conditions de vente des billets ouverts, cas des voyages avec correspondances TER...). La direction d'Intercités incite les Régions à la réservation obligatoire.

Contact à établir avec l'AOT : le VP Transport, et non la SNCF.

■ Auto train : rétablissement de dessertes et préservation des terminaux

La demande de pétition, la note d'AUTAUT et sa lettre au président de la République seront transmises par courriel aux associations de Nouvelle Aquitaine.

Préservation des terminaux auto-trains inutilisés : actions nationale et régionales auprès des directeurs territoriaux SNCF Réseau.

■ Renouvellement du matériel TET de jour : consultation des usagers

La demande a été faite par écrit à la mission Philizot lors du comité de concertation du POLT du 16 juillet 2018.

■ Trains de nuit : modernisation du matériel actuel, futur

Alain Berthoumieu prépare une lettre à la ministre des Transports au sujet des trains de nuit sur 3 thèmes :

- 1- les trains de nuit sont très utiles,
- 2- les 30 millions d'euros pour leur modernisation constituent un effort qui mérite d'être souligné,
- 3- il faut envisager à terme un renouvellement complet du matériel et une extension des dessertes inspirée du modèle autrichien.

Dans cette perspective, une réflexion de l'atelier Intercités-Auto-train (pilote à se proposer) ne pourrait-elle pas proposer un minimum d'extensions des lignes de nuit (par exemple passage à un quadri-tranches Paris – Rodez / Latour-de-Carol / Portbou / Pau ou Hendaye + rétablissement de l'ancien quadri-tranches Luxembourg / Strasbourg – Nice / Portbou + Paris – Alpes).

■ Information et vente Actions possibles auprès des Régions

Demander le rétablissement des fiches TER en y intégrant systématiquement les TGV et Intercités circulant sur les itinéraires concernés.

Sujet non abordé : positions à définir face à la réduction constante du nombre de guichets grandes lignes.

■ Réseau TGV : urgence du tronçon Bordeaux-Toulouse

L'urgence est d'éviter les gares nouvelles d'Agen et Montauban. Une des pistes consiste à proposer des réali-

sations par tronçons. Les avis sont partagés sur le meilleur schéma. Faudrait-il commencer par Agen – Toulouse ou Bordeaux – Agen ?

Un pilote et quelques membres du réseau pourraient conduire une réflexion et proposer une solution.

Sujet non abordé : nécessité de réaliser prioritairement Montpellier-Perpignan en ligne mixte voyageurs-fret ou en LGV adaptée.

■ Scandale des gares de Montpellier-Sud de France et Nîmes-Manduel

Sujet non abordé mais les réactions et les débats des médias, des élus et des usagers font que ce sujet reste largement dans l'actualité.

Une réflexion du réseau TGV pourrait proposer des solutions pour la connexion entre Sud de France et Saint-Roch.

Sujet non abordé : nécessité de continuer à se battre contre les projets de gares encore en suspens à Narbonne, Évreux ou Allan par exemple.

■ Schéma national des services nationaux

La ministre des Transports s'est proposé d'organiser une rencontre avec la FNAUT mais rien n'est prévu pour le moment. SNCF Mobilité prévoit de ne rien faire.

A chaque occasion de rencontre, les FNAUT nationale et régionales doivent interpellier les élus pour leur rappeler cette obligation de la SNCF et de l'Etat et les informer de la gravité des suppressions accélérées de TGV.

La FNAUT doit-elle esquisser le schéma des services TGV ? Sous quelle forme (itinéraires, fréquences minimales, amplitude du service, ligne d'aménagement du territoire à subventionner ?

■ Sujet commun TGV et Intercités (et TER) : fréquentation des trains

En région Grand Est, suite à l'intervention des élus (président et VP Transports) et une action du ministère des Transports suite à une demande de la FNAUT dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, la SNCF a été contrainte de financer (provisoirement) la circulation de 2 TER Metz – Lyon. Un bilan sera fait par la SNCF.

Les régions n'ont plus confiance aux comptages SNCF (David Hergott, Nouvelle Aquitaine) et apparemment les compteurs des nouveaux matériels ne sont pas exploités.

Constat général : quand la SNCF veut supprimer un train, elle annonce de faibles taux d'occupation alors que, dans de nombreux cas, les usagers constatent le contraire.

Les usagers n'ont pas les outils nécessaires pour faire des comptages fréquents et très précis mais il est possible de procéder par échantillonnage lors de nos déplacements.

Les relevés effectués pourraient être rassemblés et, si nécessaire, en cas de doute sur les déclarations de la SNCF, communiqués aux Régions.

Les réseaux Intercités-auto-train et TGV recommandent aux FNAUT régionales d'expérimenter cet outil sur les circulations menacées.



Animé par Alain Roux

Objet : comment développer la contribution des usagers aux conventions régionales, dans la perspective du transfert des lignes Intercités aux régions et à la mise en concurrence.

■ Situation actuelle : besoins exprimés par les membres

- 1- Information sur le calendrier de rédaction et d'approbation de ces conventions.
- 2- Obtention des conventions existantes, sans oublier annexes et avenants.
- 3- Meilleure connaissance des parties prenantes, AO et/ou régions contributrices (pour les lignes transrégionales).
- 4- Meilleure connaissance du statut des gares (intérieur, quais, abords) en vue du développement de l'intermodalité.

■ Futures conventions d'exploitation des futures lignes régionales (actuels TER et reprise des Intercités)

Les intervenants constatent des disparités entre les régions quant à la consultation des usagers.

Antoine Lamotte propose de communiquer les propositions qui ont été faites pour les Hauts-de-France.

Idée-force 1 : remettre l'utilisateur-électeur-contribuable au centre du service de la mobilité.

- 1 - Institutionnaliser la consultation des usagers (selon commission consultative - avec représentation des associations ou des individuels- avec des horaires de réunion adaptés- et/ou consultation par internet) - en étant vigilants au découpage géographique de la consultation pour ne pas diluer les problématiques et forcer les usagers à se déplacer très loin.

Idée-force 2 : les régions doivent s'adapter à la vie de leurs habitants. La réalité des usages doit primer sur les frontières régionales.

- 2 - Clause sur la coordination entre les régions pour les lignes trans-régionales (en prévoyant des consultations des usagers par comités de bassins de vie).

Idée-force 3 : L'expérience de l'utilisateur ne connaît pas les frontières administratives ; le voyageur prend un train qui circule sur une voie et qui s'arrête dans une gare.

- 3 - Clause sur la coordination entre SNCF Mobilités et SNCF réseau pour ne pas pénaliser toutes les circulations d'une région en même temps en cas de travaux.

- 4 - Clause sur la coordination entre SNCF Mobilités et Gares&Connexions pour l'information sur la circulation en gare (équipements d'aide à la mobilité PMR tels ascenseur ou trottoir roulant) et les délais de réparation, sur la fermeture occasionnelle des guichets ou des salles d'attente.

- 5 - Couverture internet mobile 4G des axes de transport : en parallèle aux conventions, vérifier que les régions sont informées des obligations fixées par l'Etat en janvier 2018 aux opérateurs de télécommunications sur la couverture prioritaire des lignes TER, pour que les régions ne prennent pas cette couverture à leurs frais.

■ Exécution du service par l'opérateur

- bonus sur la qualité de service avec partage des recettes
- malus proportionnel à la fréquentation des trains (maximum aux heures de pointe, minimal en heures creuses)

Les conditions d'application du malus doivent prendre en compte :

- un seuil de qualité de service à définir
- le taux d'utilisation des matériels avec les diminutions de composition

- le report modal
- les trains supprimés même sur une partie du parcours
- les trains supprimés doivent compter ainsi que le retard effectivement supporté jusqu'au train suivant

- Les causes exonératoires de malus à surveiller, notamment la grève, les intempéries ou les travaux

Ne pas confondre le malus versé à l'AO par l'opérateur et la rétrocession au voyageur en cas de dysfonctionnements

- Vérifier si le plan de transport adapté en cas de grève correspond aux besoins des usagers

■ Garanties voyageurs

Application pour les occasionnels, les réguliers et les abonnés (montant, modalités - de préférence automatique)

- en cas de retard (seuil de durée, seuil de récurrence)
- en cas d'annulation
- en cas de travaux (perturbation du service ; interruption du service ; tarifs revus à la baisse pour tenir compte du service dégradé (report modal et baisse de qualité de service ; allongement du temps de parcours ; baisse du nombre de trains)

Attention : ne pas oublier de demander la reprise des garanties actuellement applicables aux Intercités lors de la reprise de ces trains par la région (retard, correspondance manquée, annulation, indemnisation, remboursement, acheminement, assistance, information) avec possibilité de recours auprès de la DGCCRF. La loi française de 2009 prévoit la possibilité pour les AO d'étendre ces garanties aux trains régionaux et suburbains, de façon facultative.

Ces garanties (articles 15 à 18 et 29-30 du règlement 1371/2007) sont reprises dans les Garanties SNCF pour les TGV et Intercités.

■ Qualité de service

Points mis en avant par les participants :

- information du voyageur, signalisation
- ponctualité
- fiabilité
- délai de correspondance
- attitude du personnel
- proactivité vis-à-vis du voyageur
- propreté

Michel Quidort propose de communiquer les points de qualité de service utilisés pour les trains en Bavière.

Modalités de vérification : certification AFNOR indépendante à envisager ? (environ 120 000 euros par an).

Les représentants de la FNAUT dans les CESER



Les représentants dans les CESER (FM)

Animé par Bruno Gazeau

Cette réunion était souhaitée par Bruno Gazeau, pour faire le point sur la participation des représentants de la FNAUT dans les CESER (Conseils Économiques, Sociaux et Environnementaux Régionaux).

■ Étaient présents à cette rencontre :

Cédric Journeau, CESER de Bourgogne Franche-Comté : commission Mobilité Énergie et Numérique.

Jean-François Hogu, CESER Centre-Val de Loire : commission Environnement, Mobilités, Espace et section Prospective.

Gilles Laurent, CESER Hauts de France : commission Mobilités-Transports et commission Aménagement du Territoire-Ruralité, groupe de concertation Transition Écologique et Solidaire, groupe de travail Convention TER et rapporteur sur le SRADDET, partie infrastructures-Mobilités.

Jean-Loïc Meudic, CESER Ile de France : commission Transports et Mobilités, commission Tourisme.

Patrick Morel, CESER Normandie : commission Territoires, Environnement, Mobilités, commission Finances, Évaluation des Politiques publiques, groupe de travail Vallée de la Seine et groupe de travail SRADDET. Secrétaire de l'Association de Promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), représentant du CESER à l'EPFN, Établissement Public Foncier de Normandie.

Françoise Leclerc, CESER Nouvelle Aquitaine : commission Développement des Territoires et mobilité.

Annick de Montgolfier, CESER Grand Est : commission Transports et Déplacements (rapporteuse) et pôle Équilibre des Territoires (rapporteuse.)

Louis Blaise, récemment nommé au CESER Grand Est (commission Sports) avait été invité à la rencontre. Il a été nommé au CESER au titre de la Fédération Française des Clubs Alpins, mais est bien identifié comme membre du bureau de la FNAUT Grand Est et président de l'AUT Lorraine.

Bruno Gazeau propose un tour de table : les conseillers se présentent et indiquent les responsabilités qu'ils exercent dans les CESER, leurs commissions et groupes de travail.

Trois d'entre eux (sur huit) sont nouvellement désignés par le préfet. C'est donc leur premier mandat.

Tous sont concernés par la thématique des transports, qui est étudiée également dans les commissions Tourisme ou Finances, et dans des groupes de travail, sur le SRADDET, par exemple.

■ Conditions d'exercice de leur mandat

Les agendas peuvent être difficiles à gérer, avec des réunions pas toujours régulières et tributaires des dates de saisine par les présidents de Conseils régionaux.

Pour les conseillers habitant près des villes où siège leur assemblée, ou en région parisienne, les déplacements sont d'une durée raisonnable. Pour ceux qui résident dans des régions nouvellement fusionnées, les temps de déplacement peuvent être très lourds, et parfois, comme dans le Grand Est, les sessions budgétaires sont organisées sur un jour et demi, ce qui peut obliger ceux qui habitent loin à passer la nuit à l'hôtel.

Les autorisations d'absence, pour les conseillers par ailleurs salariés, posent problème à deux d'entre eux : pour l'un, elles ne sont pas rémunérées ; pour l'autre, elles ne permettent pas d'assurer toutes les présences nécessaires au CESER, d'où la nécessité de poser des jours de congé personnel.

Pour la majorité des participants, le mandat au CESER demande d'investir beaucoup de son temps, pour étudier les documents sur lesquels donner un avis, pour préparer une intervention, pour siéger en séance plénière, en commission ou en groupe de travail. C'est un vrai travail, et non du bénévolat.

■ Rémunération des conseillers CESER

La rémunération des conseillers CESER désignés par la FNAUT est, pour l'instant, traitée de façons différentes par les associations affiliées :

- A l'origine, chaque conseiller s'était engagé à faire abandon de ses indemnités, pour aider au financement de la FNAUT (au début, il s'agissait de la FNAUT nationale ; les sommes ainsi recueillies servent maintenant au financement des FNAUT régionales).

Annick de Montgolfier avait attiré l'attention du président de la FNAUT sur les conditions disparates dans lesquelles les membres des CESER abandonnaient leurs indemnités à la FNAUT.

Le Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que le conseiller peut :

- soit faire l'abandon TOTAL de ses indemnités à l'organisme qui l'a désigné (et dans ce cas, il ne paie pas d'impôt sur les sommes concernées). Il ne peut y avoir d'abandon partiel. Cette décision s'applique pour toute la durée de son mandat, sans changement possible de régime indemnitaire

- soit toucher l'intégralité de ses indemnités, et être alors imposable.

Six personnes sur les huit présentes ont opté pour le versement direct de leur indemnité à la FNAUT régionale.

Deux autres conseillers ont conclu une convention avec l'association locale qui les a mandatés, prévoyant un partage égalitaire de l'indemnité (perception de la totalité de l'indemnité par le conseiller et reversement partiel sous forme de don).

■ Remboursement des frais

Le remboursement des frais pose beaucoup de problèmes. Pour ceux qui ne touchent plus d'indemnités, il s'est révélé très difficile de gérer un budget et de ne pas « y être de sa poche » régulièrement. Pour tous, être défrayé en totalité est rarement possible.

En effet, chaque conseiller a des frais de photocopieuse, d'imprimante ou de téléphone. De restaurant et parfois d'hôtel, etc., quand les réunions se tiennent loin de chez lui. Or, le barème de remboursement des repas, comme celui des nuitées (environ 55 euros pour une nuit d'hôtel et pour le petit-déjeuner !) est notoirement insuffisant.

Le remboursement des transports en commun est correct (sur justificatif bien sûr, mais les cartes de transports ne sont pas remboursées, même si elles permettent de faire des économies sur chaque trajet). Les trajets en voiture sont beaucoup mieux remboursés selon un barème kilométrique précis et généreux, mais le kilométrage correspond à la distance officielle d'un point à un autre, et non à la distance parcourue par le véhicule pour le déplacement concerné.

Bref, beaucoup de documents et de justificatifs à produire, mais les dépenses réelles des conseillers ne peuvent être complètement prises en compte.

D'où le souhait de rechercher ensemble une solution pour exercer au mieux ce mandat.

Or, il est impossible pour une association bénéficiaire du reversement d'indemnités, de verser à la personne concernée un « salaire » ou une somme forfaitaire. Seul un remboursement, sur production des factures concernées, est possible.

■ En conclusion

Les huit conseillers CESER se sont félicités d'avoir pu se rencontrer, échanger sur les bonnes pratiques et sur les conditions d'exercice de leur mandat. Et d'avoir pu exposer au président de la FNAUT la nécessité de pouvoir disposer d'une partie de leur indemnité pour exercer au mieux leurs responsabilités en gérant de manière responsable leur budget.

Bruno Gazeau a remercié Jean-Loïc Meudic de préparer une note sur les conditions juridiques et fiscales permettant à un membre de CESER de

reverser volontairement un pourcentage de ses indemnités à la FNAUT.

Une nouvelle délibération du Bureau national sera ainsi préparée en connaissance de cause, exposant clairement les deux modèles possibles pour chaque personne nommée dans un CESER :

- soit l'abandon total de ses indemnités,
- soit les modalités d'un don volontaire, avec reçu fiscal émanant de l'association.

Ces questions financières seront discutées au sein de chaque FNAUT régionale qui prendra ensuite, avec la personne la représentant au sein de l'assemblée régionale, la décision la plus adaptée.

Exposé de militants



La FNAUT Nouvelle Aquitaine



Christian Broucaret
Président de la FNAUT
Nouvelle Aquitaine

La FNAUT Nouvelle Aquitaine est la réunion :

- de la FNAUT Aquitaine,
- de la FNAUT Poitou-Charentes,
- de la FNAUT Limousin.

La Région Nouvelle Aquitaine a un territoire de 84.000 km² (soit la superficie de l'Autriche), c'est le 1^{er} rang/18 en France, pour une population de 6 millions d'habitants (dont 1 million dans la métropole bordelaise), soit le 4^e rang/18 en France, pour une densité de 70 habitants/km².

■ Quelques chiffres économiques :

- 3^e région économique de France avec un PIB de 158 milliards d'euros,
- 5^e région française pour la création d'entreprises,
- 1^{ère} région agricole de France.

■ Infrastructures :

- 4 ports de commerce,
- 10 aéroports (dont 7 internationaux),
- 3 000 km de réseaux TER,
- 315 gares et haltes,
- 52 100 usagers quotidiens du TER.

■ Associations membres

La FNAUT Nouvelle Aquitaine est composée des associations membres suivantes :

- FNAUT Poitou-Charentes
- FNAUT Landes
- FNAUT Limousin
- ADPUTf-NP (association transports Bressuire Nord Charentes)
- AUTIR (association des usagers des transports de l'île de Ré)
- ASTUCE (usagers de la ligne TER Bordeaux-Saint Mariens)
- Association des Usagers des Transports Publics du Sud-Gironde (AUTPSG)
- APNB (association promotion ligne Nantes Bordeaux)
- AUTERBS (Association des Usagers de la ligne TER Bordeaux-Sarlat)
- AUTRA (Association des Usagers des Transports de la Région Aquitaine)
- Bordeaux Métropole Déplacements (BMD)
- Collectif Blaye-Bordeaux-Rail
- Collectif TER Sud Aquitaine (TEResa)
- CRELOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc)
- COBARTEC (Collection du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transport en Commun)
- Code Béarn (collectif déplacements en Béarn)
- Droits du Piéton
- DUT Grand Pau (défense des usagers des transports de Pau)
- Périgord Rail Plus (PRP)
- Prendre le tram à Gradignan
- Association Tram C à Parempuyre
- Transports Avenir Médoc (TAM TAM)

■ Le CRELOC, exemple d'un combat long

La ligne internationale Pau-Oloron-Canfranc a été suspendue le 27 mars 1970 dans son tronçon Bedous (France) et Canfranc (Espagne) suite au choc entre un train en dérive et un pont-cage.

L'exploitation des trains a été suspendue par la SNCF entre Oloron et Bedous le 30 mai 1980 pour les voyageurs et en 1985 pour les marchandises.

Le CRELOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc) a été créé en 1984. Grâce au combat des associations et de la Région Aquitaine, le tronçon Oloron-Bedous a été réouvert à toutes les circulations en Juin 2016.

Actuellement, les études en cours avec le soutien de l'Union Européenne font espérer à la Région Nouvelle Aquitaine et aux associations françaises et espagnoles une réouverture totale en 2024/2025.

■ Conclusion

Le combat associatif est un combat de temps long : à l'exemple du CRELOC, il est habituel que les membres fondateurs d'une association ne voient pas le résultat de leurs actions. Les fondateurs du CRELOC n'ont hélas pas pu assister à la réouverture de la ligne entre Oloron et Bedous en Juin 2016. Le combat continue pour nos successeurs !



Le lobbying ferroviaire de la FNAUT



Jean Lenoir
Vice-président de la FNAUT

Cette rapide description du lobbying des « Parisiens » de la FNAUT (Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Michel Quidort selon les réunions), ne prétend pas faire un compte rendu de la trentaine d'organismes rencontrés en un an environ mais de rapporter les « faits marquants » de ces entretiens.

■ Quelques faits marquants

Le 4 juillet 2017, François Tainturier, directeur du Design du Réseau, nous propose de faire participer la FNAUT au processus d'élaboration des schémas d'axes pour le POLT et la transversale Sud.

Depuis 2015, nous avons eu une série de rencontres avec le préfet François Philizot. C'est grâce à lui, à Deniz Boy et à Philippe Caradec au CGET (l'ancienne DATAR) qu'après plusieurs années, notre positionnement sur les TET concernant la desserte des villes moyennes a été reconnu, contre l'avis initial de la SNCF et de la DGITM. Cette relation avec le CGET est à reconstruire suite aux départs de nos anciens interlocuteurs.

Le 6 novembre 2018, le préfet Philizot nous alerte du risque d'abandon de Marseille – Nice en TET sur la transversale Sud et nous conseille vivement d'obtenir une demande forte des élus de PACA. On connaît la suite malgré nos interventions à Marseille, Paris et même Bruxelles ; la leçon à tirer est évidente : l'appui des élus est indispensable.

En mars 2018, le préfet nous annonce que le principe de travail selon les schémas d'axes est maintenant largement reconnu selon une approche par le besoin avec des équipes multidisciplinaires (une véritable révolution culturelle). Nous avons soutenu et argumenté cette demande de SNCF Réseau auprès du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et auprès du Premier Ministre lors de notre première rencontre le 20 février.

Enfin, le 3 juillet 2018, le préfet Philizot nous informe de l'accord de principe du maintien sur la transversale Sud de 2 arrêts pour les villes moyennes de Marmande, Sète et Arles parce que – dixit, c'est important – « les demandes sont raisonnables ». Cette remarque est majeure pour la réussite des actions de la FNAUT.

Le 6 septembre 2017 : nous avons été auditionnés par la mission de médiation sur Notre-Dame-des-Landes où on a noté que depuis Nantes, le train offrait des alternatives intéressantes vers Lyon, Marseille, Strasbourg, Lille et Bordeaux. Mais on attend toujours les suites aux propositions d'alternatives pour les relations province – province.

En septembre 2017 puis en mars 2018, Jimmy Brun, conseiller technique transports de l'Elysée et de Matignon nous a permis d'avoir de larges échanges. Nous sommes tombés d'accord sur le fait que les Intercités font partie des transports du quotidien, alors que la SNCF ne parle jamais des Intercités dans son discours et passe directement du TGV au transport régional.

Nous avons rappelé que les usagers doivent être représentés dans les instances, que les associations ont besoin d'être financées, qu'il faut rétablir les comités de suivi TET et que les comités de lignes TER fonctionnent mal ou sont inexistantes.

Nous avons demandé des franchises pour quelques lignes TGV, les plus déficitaires, et de tester la DSP pour les TET. Jimmy Brun nous a dit que le schéma national des dessertes sera présenté au Parlement.

En octobre 2017 et en janvier 2018, nous avons eu deux rencontres très ouvertes avec Franck Lacroix, directeur général des TER. Parmi les sujets abordés : oui au smartphone, non au tout smartphone, il faut prévoir des modes alternatifs lors de la fermeture des guichets. Il faut établir des passerelles tarifaires TER – Intercités et travailler sur la compatibilité entre les cartes de réductions nationales et la liberté tarifaire régionale.

Le 9 novembre, Patrick Jeantet nous a dit que nous pouvions nous adresser aux directeurs territoriaux au sujet de l'état prévisionnel des petites lignes.

19 décembre : sur sa demande (sans précédent !), la Cour des comptes nous auditionne sur la façon dont SNCF Réseau remplit ses missions. On a insisté sur les lignes 7 à 9 qui méritent un traitement spécifique, sur la nécessité de penser aussi au fret et d'ouvrir ces lignes à la concurrence pour améliorer leurs performances.

Le 3 novembre, rencontre avec Nicole Gibourdel, déléguée générale de Villes de France, représentant les villes moyennes pour préparer nos auditions respectives par la mission Spinetta : l'accord est complet concernant les TGV et les Intercités.

Vendredi 17 novembre : rencontre avec la mission Spinetta. Bruno Gazeau souligne les conclusions du rapport Robustesse que la SNCF, reçue la veille, avait oublié de mentionner et notamment sa conclusion n°1 : le pilotage du système ferroviaire doit être assuré pas SNCF Réseau. Nous avons insisté sur les fausses déclarations de la SNCF relatives aux TGV : non, ils n'ont pas trop d'arrêts, non, ils n'ont pas à être remplacés par des TER mais par des Intercités, non ces Intercités n'ont pas à être financés par les Régions mais par la SNCF.

Le Premier ministre a souhaité nous rencontrer deux fois : une première fois après la mission Spinetta et une deuxième fois après les grèves.

Lors de la première rencontre le 20 février, le Premier ministre trouve « logiques » nos positions sur le pilotage du système ferroviaire et les dessertes par TGV. Concernant les « petites lignes », nous rappelons que la SNCF a « oublié » de présenter la moitié du problème : de nombreuses lignes ont un trafic potentiel significatif et pourraient être bien exploitées ; il en est de même pour de « véritables petites lignes » régionales, comme constaté à l'étranger avec des DSP.

Lors de la deuxième rencontre, le 7 mai, la FNAUT, reçue avec l'AUTF (les chargeurs), s'est donné une « composition pluri-représentative » femme-homme, paris-province et senior-junior (Christiane Dupart, Anne-Marie Ghémard, Jean Lenoir, Christian Broucaret, Marc Péliissier). Après les exposés des problèmes liés aux grèves (préavis, dédommagements...), aux petites lignes, aux comités de suivi... le Premier ministre nous confirme que le TGV est un train d'aménagement du territoire et la ministre des Transports se dit prête à analyser avec la FNAUT la question des dessertes des « 230 villes ».

En deux rencontres (janvier et mars 2018), nous avons présenté à Régions de France nos positions sur les dessertes TGV et l'ouverture à la concurrence, comme à l'étranger.

Le 23 avril, Patrick Ferchaud, patron de l'AOT TET à la DGITM nous informe que, conformément à notre souhait, les trois lignes d'aménagement du territoire seront traitées dans la suite des trois premières lignes structurantes avec la volonté d'établir de bonnes relations province – province. On peut prévoir des DSP par groupes de lignes équipées du même matériel.

Le 19 avril, deux jours seulement après le dépôt du projet de loi par l'Assemblée nationale, le sénateur Gérard Cornu nous auditionne. Dans ce court laps de temps, nous avons pu avoir – ce qui est très apprécié de la FNAUT – des échanges constructifs avec Régions de France (Patricia Pérennes qui a succédé à David Herrgott). Le Sénat s'est montré immédiatement très attaché à l'aménagement du territoire, aux dessertes TGV sans correspondance, et au schéma national des services.

D'avril à mai, 7 sénateurs nous ont auditionnés. On peut relever quelques unes de leurs remarques. Avec Transdev, seule la FNAUT fournit des documents écrits. Certains à la SNCF voudraient que l'entreprise s'appelle SNM : Société Nationale de la Mobilité. Les entreprises ferroviaires auditionnées se sont montrées intéressées par le low cost et les trains de nuit, mais pas pour concurrencer les TGV sur les grands axes.

■ Conclusions simples

Les échanges précédents montrent qu'on peut essayer de convaincre nos interlocuteurs par des rencontres mais aussi des écrits. Les FNAUT Infos, les communiqués et conférences de presse nationaux et régionaux, nos études, constituent des marqueurs forts – le Sénat nous l'a dit ouvertement – qui forgent l'identité et la reconnaissance de la FNAUT. Obtenir des rencontres est une école de patience car il faut gagner la confiance de nos interlocuteurs. Cela suppose que nos critiques soient recevables parce que réalistes mais aussi que nous sachions simultanément communiquer avec le même écho sur toutes les actions positives qui sont le résultat du travail de nos interlocuteurs.



Jean Sivardière
Vice-président de la FNAUT

Depuis trois ans, la FNAUT a réalisé de nombreuses études et enquêtes et a commandé de nombreuses expertises à des consultants de niveau reconnu.

L'objectif est multiple : augmenter nos connaissances de terrain, nous permettre d'actualiser notre doctrine pour tenir compte de l'évolution du secteur des transports, nous donner l'occasion d'interventions dans les médias et de développer notre pédagogie, enfin renforcer notre argumentaire lors de notre lobbying auprès des décideurs politiques.

Les études et enquêtes de la FNAUT sont réalisées par des militants (Marc Debrincat, Christiane Dupart, Bruno Gazeau, Anne-Marie Ghémard, Claude Jullien, Jean Lenoir, Jacques Ottaviani, Michel Quidort, Dominique Romann, Jean Sivardière...) pour la DGITM (administration ministère des transports), l'association Qualité Mobilité, SNCF Réseau ou la FNAUT elle-même. Gérard Mathieu et Jean-Marie Beauvais sont intervenus comme experts puis comme militants. Ces divers travaux sont systématiquement présentés dans FNAUT Infos (FI).

■ Enquêtes et réflexions

- Les projets de TCSP (FI 245)
- La libéralisation de l'autocar longue distance (FI 252)
- Le péage urbain (FI 256 et 268)
- L'affichage d'un réseau Intercités (FI 258)
- Le tram-train : succès ou échec ? (FI 259)
- La robustesse du transport ferroviaire (FI 259)
- Le RER métropolitain (FI 262)
- Le projet Lyon-Turin (FI 263)
- Proposition concrète de franchises en France (FI 264)
- Le transport aérien (FI 266)
- Le transport ferroviaire en Europe (FI 267)
- Le train à hydrogène (FI 267)
- La gratuité des transports (FI 268)
- à paraître :
- Le trolleybus (FI 271)
- Le service minimum garanti (FI 271)
- Le TGV Ouigo (FI 271)

■ Etudes

- L'intermodalité dans les gares (FI 254)
- La libéralisation du rail : franchises ou open access ? (FI 263)
- Comment améliorer l'attractivité du train face à la concurrence des cars Macron, du covoiturage et de l'avion à bas coût (FI 270)
- La généralisation de la médiation aux nouvelles mobilités (FI 271)
- Le harcèlement sexiste dans les transports ferroviaires (FI 247)
- Le harcèlement sexiste dans les transports routiers et les centres d'échange (FI 261)
- Les autoroutes ferroviaires (FI 261)
- L'évolution du prix des carburants automobiles (FI 260)

■ Expertises réalisées

- Gérard Mathieu : les trains peuvent-ils rouler à 200 ou 250 km/h ? (FI 244)
- Gérard Mathieu : comment réduire la durée des trajets ferroviaires ? (FI 258)
- Bruno Cordier : les aides publiques au covoiturage (FI 261)
- Trans-Missions (Jean-Marie Beauvais) et TTK (Marc Perez) : le choix entre tramway et BHNS (FI 265)

■ Expertises en cours

- Trans-Missions (Béatrice Jarrige) : transferts sur route de services ferroviaires, réouvertures de lignes régionales et réactions des voyageurs (FI 270)
- Jacques Pavaux : les aides publiques au transport aérien, aéroports, compagnies aériennes (FI 271)
- Bruno Cordier : les aides publiques aux cars Macron (FI 272)

■ Projets d'expertises (liste non exhaustive)

- Marc Debrincat : un cahier des charges pour les nouveaux exploitants du TER
- Bruno Cordier : les déplacements dans les villes moyennes ; autopartage, démotorisation et récupération d'espace public urbain ; aides publiques à l'autopartage
- Jean-Marie Beauvais : actualisation des coûts d'usage des différents modes de transport ; la sécurité des différents mode de transport
- Jacques Pavaux : évaluation des écomparateurs

Conclusion du congrès : enjeux et perspectives



Bruno Gazeau
Président de la FNAUT

■ Les actions et combats en cours

Les combats portent essentiellement sur le Pacte ferroviaire et les ordonnances annoncées d'une part, le suivi des différentes versions de la Loi d'Orientation de la Mobilité (LOM) et son vote à venir d'autre part.

Nous répondons à toutes les demandes d'audition, du CESE, des groupes parlementaires, députés et sénateurs. Nous sollicitons des audiences auprès des ministres et de leurs cabinets et présentons à tous nos analyses et nos propositions d'amendements. Notre conférence de presse de décembre y sera consacrée. Nous popularisons ces analyses et propositions par des interviews dans la presse écrite et audiovisuelle et par des participations aux débats organisés par diverses institutions : Afra, Chargeurs, TDIE...

Nous nous battons aussi pour le maintien des dessertes ferroviaires et pour la présentation au vote du Parlement du schéma des relations d'intérêt national (relations sans correspondances, incluant les 223 destinations de 2018 et les services Intercités sous autorité de l'État).

Nous préparons activement les FNAUT régionales au débat sur les lignes régionales et leur participation à l'élaboration des services.

■ Les enjeux du financement de la FNAUT

La FNAUT est l'une des 14 associations agréées de consommateurs. A ce titre, elles ne peuvent recevoir de subventions des entreprises dont elles représentent les usagers ni conclure de partenariats avec elles. La FNAUT ne vit donc que de deux subventions ministérielles (DGCRF et DGITM), soit un montant de 80 000 euros/an qui baisse de 5 à 7% chaque année. Les associations locales vivent des cotisations de leurs adhérents qui restent faibles. Nos fédérations régionales ont trouvé pour 8 d'entre elles un financement auprès des Conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux puisque 8 membres de la FNAUT y ont été nommés et leur reversent leurs indemnités.

La question du financement pérenne de la FNAUT, condition de son développement et même de son avenir est donc un problème essentiel et même politique. La FNAUT se bat pour trouver une solution. Elle a, par deux fois et sous deux majorités parlementaires différentes, proposé sans succès un amendement à la loi de finances portant sur une réaffectation partielle et minime des amendes du conseil de la concurrence pour entente. Elle propose aujourd'hui un amendement à la LOM, qui avait été retenu dans la première version de la loi, mais a disparu de la seconde.

■ Faire vivre le réseau

La FNAUT n'existe que si elle est ancrée sur le terrain via un réseau associatif portant les problèmes et les préoccupations des usagers. Elle s'est régionalisée avec succès, toutes les régions anciennes et nouvelles, à l'exception de la Bretagne et de Corse, ont vu se constituer des FNAUT régionales, capables d'élaborer une stratégie régionale de mobilité, d'être l'interlocuteur des élus régionaux, des directions régionales SNCF, de contri-

buer à l'élaboration des SRADETT, de publier des communiqués de presse et de prendre la parole sur les différents médias régionaux.

Chaque mois, des associations se créent, soit par regroupement d'associations existantes, soit par élargissement des compétences vers le vélo (Jura), vers de nouvelles mobilités, vers l'urbanisme (Gard), soit pour combler un vide territorial (Mulhouse).

Le président répond aux invitations des associations à l'occasion de leur assemblée générale, d'un colloque, d'une réouverture de ligne ou de l'annonce d'une non-fermeture. Ces déplacements donnent lieu à des rencontres avec le milieu associatif, la presse régionale, et éventuellement les élus.

La FNAUT et les FNAUT régionales s'attachent à développer leur présence sur les réseaux sociaux, grâce aux jeunes adhérents et à l'aide d'étudiants. En complément, la FNAUT a engagé la rénovation de son site internet.

■ Faire valoir nos compétences

La FNAUT se fait aussi connaître par sa compétence, ses expertises, ses études. Elle couvre bien les secteurs du transport urbain, de l'autocar et du ferroviaire courtes et longues distances. Elle est de surcroît très sollicitée pour les litiges en transport aérien (retards, annulation de vols, correspondances ratées..) et par la presse sur les grandes problématiques du secteur aérien (modèles économiques, yield management et tarification...). Elle cherche donc à se renforcer sur ce secteur, tout comme sur le secteur routier où, suite à la catastrophe de Gènes, elle est sollicitée sur le schéma d'infrastructure, la régénération du réseau, la sécurité et la fiscalité routières.

La FNAUT est par contre très présente sur les « Maas » et les nouvelles mobilités, de même qu'elle l'est à Bruxelles, auprès de la Commission et des parlementaires européens, par l'intermédiaire de la FEV, dont Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT, est président.

FNAUT infos, revue mensuelle de la FNAUT, est un outil remarquable et apprécié de tous les acteurs de la mobilité, des journalistes et des parlementaires, qui y trouvent une source de documentation irremplaçable. Comme tous les supports d'information, cette revue doit s'interroger sur son devenir, sa production et sa diffusion. Faire connaître les positions de la FNAUT sur les sujets de fond et d'actualité, rendre compte des études et expertises, valoriser l'action des associations régionales et locales relèvent de ses missions.

■ Conclusion

La FNAUT est connue pour l'engagement de ses militants et reconnue pour ses compétences. Riche de ses 40 ans, elle est porteuse de positions originales et refuse de suivre aveuglément les vents dominants et de céder à la facilité. Ses positions sur la gratuité, la concurrence entre modes et entre opérateurs, la place de la voiture, la vitesse sur route, la fiscalité en témoignent. Elle favorise les comportements positifs de réponse au changement climatique, elle encourage le gouvernement et les élus régionaux et locaux à assumer les décisions difficiles de choix modal favorables aux mobilités douces et durables, elle les appelle aux efforts d'investissements indispensables face aux mutations qui s'imposent.

Dans ce contexte difficile de gestion des contradictions : court terme / moyen terme, pouvoir d'achat / intérêt collectif, la FNAUT continuera de faire entendre une voix claire et déterminée.



Alain Rousset et Patrick Jeantet en désaccord sur les devis de rénovation de lignes

Ville, Rail et transports, Michel Gabriel Léon, 12 octobre 2018

Reçus au congrès de la Fnaut qui s'est tenu à Bordeaux ces 5, 6 et 7 octobre, Alain Rousset, président du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine, et Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, se sont livrés à un duel à distance concernant les devis de travaux de rénovation des lignes classées UIC 7 à 9.

Alain Rousset a dénoncé « une SNCF qui ne sait pas compter », prenant l'exemple de Périgueux – Agen « où les devis sont passés de 50 à 100 puis 150 millions d'euros » ou de Limoge – Brive par Saint-Yriex où la SNCF « annonce 80 millions d'euros et la CGT de Réseau 40 millions ». « C'est un pur scandale, je ne sais pas refaire les devis », a protesté Alain Rousset qui estime que « la situation est plus grave qu'on ne l'imagine ». « C'est toute la maison SNCF qu'il faut revoir, je ne sais pas si la réforme sera suffisante pour régler le problème », a-t-il ajouté. « Il y a surreprésentation des agents SNCF quand on entreprend le moindre travail, [...] la SNCF confond service public et emploi public ! », a-t-il lancé. Ancien maire de Pessac, Alain Rousset cite la réfection de la gare de cette cité proche de Bordeaux « qui a pris deux ans de retard car les agents SNCF n'étaient pas présents ».

« Je suis patron d'une région qui investit des centaines de millions d'euros (dans les infrastructures ferroviaires), je n'ai plus confiance dans la SNCF alors que les opérateurs semi-publics me disent qu'on peut faire deux fois moins cher », a conclu Alain Rousset.

Explications quelques heures plus tard, devant le même congrès, de Patrick Jeantet : « La SNCF chère ? Quand les contrats de plan Etat-régions se négocient, Réseau doit fournir un prix sans étude, sans définition de la desserte assurée et sans durée de vie du renouvellement. Ensuite seulement sont menées des études complètes avec de nouvelles spécifications. » Conclusion du patron de SNCF Réseau : « L'avant-projet est donc nécessairement différent du devis estimatif. »

Pour Patrick Jeantet, « la SNCF n'est pas plus chère que d'autres, elle mène 1 600 chantiers par an, la majorité sans suspension de l'exploitation, et 90 % se terminent dans les budgets ». Pour autant, le PDG de Réseau a tracé des pistes d'économies, soulignant qu'on ne pouvait pas gérer de la même façon les chantiers sur LGV et lignes 7 à 9. Outre cette « gestion spécifique », il a cité « l'exploitation en navette » pour alléger la signalisation, « la pose des traverses directement sur grave-bitume » ou « une adaptation de Nexteo, système de signalisation ne nécessitant pas de postes tous les 10 à 20 km », basé sur un contrôle informatisé indépendant des circuits de voie. « Et le catalogue est à enrichir », a-t-il conclu pour tenter de rassurer un congrès de la Fnaut et un président de région à l'évidence très préoccupés par le sort des lignes 7 à 9. Car ces lignes ne sont « petites » que lorsqu'on les voit de Paris mais sont « grandes » vues des territoires qu'elles desservent, ainsi que le répète le président de la fédération d'association d'usagers, Bruno Gazeau.

La Fnaut réclame au gouvernement des “mesures ambitieuses, à la hauteur des enjeux”

Banque des Territoires, Anne Lenormand, 10 octobre 2018

À l’occasion de son congrès national, qui s’est tenu à Bordeaux du 5 au 7 octobre, la Fédération nationale des associations d’usagers des transports (Fnaut) a lancé un appel au gouvernement pour le presser d’agir face aux “défis environnementaux redoutables” auxquels le pays est confronté.

“Les embouteillages, la pollution de l’air (qui n’affecte pas seulement les zones densément peuplées) et la dégradation de la santé publique qui en résulte, la dépendance pétrolière, le réchauffement climatique qui menace la planète, et les déséquilibres de l’aménagement du territoire s’aggravent”, souligne-t-elle dans un communiqué, et le secteur des transports, “est un responsable majeur de ces évolutions”. Il consomme à lui seul un tiers de l’énergie en France et ses émissions de gaz à effet de serre représentent près de 30% des émissions nationales, rappelle la Fnaut. “La maîtrise des trafics routiers et aériens est un outil indispensable de la transition énergétique. 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”, regrette-t-elle.

■ Au-delà des “petits pas”

Même si de “petits pas” utiles ont été faits (reprise de la dette ferroviaire par l’État, exploitation du TER en délégation de service public, réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, plan Vélo…), la fédération juge qu’ils ne vont “manifestement pas assez loin”. Elle attend du gouvernement qu’il “prenne enfin des mesures ambitieuses, à la hauteur des enjeux”. Elle lui demande d’abord de “supprimer les niches fiscales dont bénéficient le transport aérien sur les vols intérieurs et le transport routier de fret”, et d’affecter le montant des recettes supplémentaires de l’État au financement des modes de transport propres et durables : vélo, autopartage, transport collectif, fret ferroviaire, etc.”.

Elle rappelle aussi au gouvernement sa responsabilité en termes d’aménagement du territoire et demande que le schéma des services ferroviaires d’intérêt national soit élaboré “rapidement” puis voté par le Parlement et que la desserte ferroviaire des villes moyennes soit sauvegardée. Enfin, la Fnaut insiste sur “la nécessité et l’urgence du quatrième appel à projets de mobilité urbaine permettant la revitalisation des étoiles ferroviaires et le développement des RER métropolitains”.

La Fnaut décerne ses tickets verts et rouges

Banque des Territoires, Anne Lenormand, 17 octobre 2018

Lors de son 21^e congrès qui s’est déroulé à Bordeaux les 6 et 7 octobre, la Fédération nationale des associations d’usagers des transports (Fnaut) a décerné ses tickets verts et tickets rouges pour saluer ou dénoncer des actions prises par des collectivités en matière de transport public.

Tickets verts et coups de chapeau pour les plus vertueux, tickets rouges voire amendes pour ceux dont les actions sont jugées contestables : le 21^e congrès de la Fédération nationale des associations d’usagers des transports (Fnaut) qui s’est tenu à Bordeaux les 6 et 7 octobre a mis à l’honneur ou épinglé élus et collectivités pour leurs choix en matière de transport public.

■ Les chemins de fer corses distingués

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 préféré valider en mars 2018 la deuxième phase de la ligne de tramway de l’agglomération plutôt qu’un bus électrique en site propre défendu par la maire de la ville.

Un deuxième ticket vert est allé à la collectivité territoriale de Corse (CTC) présidée par Gilles Simeoni

qui, via la société d’économie mixte des Chemins de fer de la Corse (CFC), créée en 2012, a pris en mains l’exploitation du réseau ferré de l’île. « L’offre a augmenté de 40% et la fréquentation de 70 %, la contribution publique par voyageur au km a diminué de 40 % malgré la croissance de l’offre, a salué la Fnaut. 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 et des méthodes d’exploitation de la SNCF. »

Un troisième ticket vert a été décerné aux villes de Vincennes et Charenton-le-Pont (Val-de-Marne) qui ont institué en avril dernier 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 », a souligné la Fnaut.

■ Coups de chapeau

La fédération a aussi adressé trois coups de chapeau. Le premier au tramway transfrontalier Strasbourg-

Kehl, lancé par l'eurométropole de Strasbourg et la ville de Kehl, en avril 2017, et au tramway transfrontalier Bâle - Saint-Louis, en service depuis décembre 2017.

Le deuxième a été adressé à Claude Robert, maire sans étiquette de Vandières, Mathieu Klein, président PS du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, et François Vannson, président LR du conseil départemental des Vosges, qui continuent à soutenir, avec la Fnaut, le projet de gare TGV-TER de Vandières et la gare TGV de Louvigny, construite à quelques kilomètres à l'est de l'axe TER Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg. Tisseo, syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Toulouse, a été gratifié du troisième coup de chapeau de la Fnaut pour sa campagne contre le harcèlement sexiste dans les transports menée à l'initiative de l'Autate, association locale d'usagers, membre de la Fnaut, et de la Ligue des droits de l'homme.

■ La région et deux collectivités de Rhône-Alpes-Auvergne épinglées

A l'opposé, deux tickets rouges et trois « amendes » ont été infligés. 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- Etienne), Volvic - Le Mont-Dore et Laqueuille-Eygurande (Lyon-Bordeaux par Brive) puissent être maintenues en exploitation. «La région Auvergne-Rhône- Alpes a même refusé d'intervenir pour rétablir l'itinéraire nord Lyon-Montluçon alors que la région Nouvelle-Aquitaine a rétabli la liaison Bordeaux-Montluçon», a pointé la Fnaut. « La région Bourgogne - Franche-Comté a aussi sa part de responsabilité, note-t-elle : 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. »

Un deuxième ticket rouge a été attribué au conseil départemental de Haute- Savoie pour la relance du projet d'autoroute Thonon-Machilly «malgré l'avis très défavorable de l'Autorité environnementale», souligne la Fnaut. Franck Reynier, député-maire UDI de Montélimar et président de Montélimar-Agglo- mération, a, lui, écopé d'une amende pour avoir proposé que les collectivités locales portent la maîtrise d'ouvrage de la gare TGV d'Allan, sur la LGV Méditerranée, et empruntent 100 millions d'euros sur 50 ans pour la réaliser. Or, a jugé la Fnaut, cela pourrait mener à la disparition de la desserte TGV (par la ligne classique) des villes de la vallée du Rhône (Valence, Montélimar, Orange, Avignon-Centre, Arles et Miramas).

Pierre Castel, maire de Quillan (Aude), se voit épinglé pour vouloir transformer en piste cyclable l'emprise de la voie ferrée entre Limoux et Quillan, fermée depuis janvier 2018 car très détériorée. «Il faudrait trouver 30 millions d'euros pour la sauver, selon la Fnaut. 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.»

Enfin, Olivier Carré, maire d'Orléans et président de la métropole, et David Thiberge, maire de Saint-Jean-de-Braye, se voient reprocher leur opposition 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, juge la Fnaut. 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.» La Fédération regrette aussi que le maire d'Orléans veuille mettre le tramway en voie unique sur le pont George-V, « ce qui en perturberait sérieusement l'exploitation », souligne-t-elle.

Montélimar: le maire Franck Reynier épinglé par la Fédération des usagers des transports

Le Dauphiné Libéré, 7 octobre 2018

La Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT), cette association de consommateurs, qui tient son 21e congrès annuel, à Bordeaux, ce week-end, a décidé à nouveau de distribuer bons et mauvais points aux élus, en fonction de leur politique en termes de transports. Ont été décernés des « coups de chapeau », « tickets verts » ou « rouges », et même des « amendes » aux nominés. Parmi les élus épinglés cette année par l'association, figure Franck Reynier, le maire de Montélimar, « pour son soutien à la gare TGV d'Allan, nouvelle « gare des betteraves ». » Ce n'est pas la première année que Franck Reynier, tout comme d'autres élus défenseurs du projet de gare TGV d'Allan, se voit décerner un prix par la FNAUT.

Le maire d'Orléans Olivier Carré épinglé par la FNAUT

France Bleu Orléans, François Gérout, 6 octobre 2018

La Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) tient son Congrès ce week-end à Bordeaux. L'occasion, pour l'association, de distribuer aux élus ses bons et ses mauvais points. Cette année, Olivier Carré, le maire d'Orléans, fait partie des nommés dans la catégorie « amendes ».

Chaque année, la FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports) décerne symboliquement ses distinctions pour les élus et les collectivités locales, en raison de leur politique de transports. Il y a les tickets verts, les tickets rouges, les coups de chapeau, et les amendes : c'est dans cette dernière catégorie qu'apparaît cette année Olivier Carré, le maire d'Orléans.

■ Valse-hésitation sur le pont George V

Le principe de ces amendes, explique la FNAUT, « c'est d'épingler des élus ayant mis en oeuvre une politique nocive pour les usagers ou la collectivité » en terme de transports. En l'occurrence, l'association a 2 griefs contre Olivier Carré. Le premier concerne le pont George V, toujours si dangereux pour les vélos, et sur lequel le maire d'Orléans envisageait l'an passé

de créer une piste cyclable en supprimant l'une des 2 voies du tramway, le tram aurait circulé de manière alternée sur une voie unique - cette idée a depuis été abandonnée, Olivier Carré évoque désormais une voire deux passerelles sur la Loire...

■ Le « non » au projet de ligne SNCF Orléans-Châteauneuf

L'autre reproche de la FNAUT concerne le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire : le maire d'Orléans s'y est opposé, avec un vote défavorable du conseil municipal, pour «sauver quelques places de parking dans le quartier de la gare», commente l'association... Le vote a en tout cas contribué à affaiblir le projet, que la Région Centre Val-de-Loire a reporté aux calendes grecques, officiellement parce qu'il n'était plus possible de tenir les délais pour bénéficier de l'aide de l'Union européenne. François Bonneau, le président du conseil régional, en averti la Commission de Bruxelles, en juin dernier.

Dans cette catégorie «amendes» figure aussi Franck Reynier, le maire de Montélimar (dans la Drôme), et Pierre Castel, le maire de Quillan, une petite commune dans l'Aude.

Vers un "Yalta des transports"

Sud-Ouest, Denis Lherm, 6 octobre 2018

La Fédération des usagers des transports tient son congrès national aujourd'hui.

La Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) tient son congrès annuel, aujourd'hui, à Bordeaux. Le président Bruno Gazeau compte porter deux messages.

Tout d'abord, selon la Fnaut, la politique des transports en France n'a pas réellement intégré un objectif de lutte contre le changement climatique. « Pourquoi a-t-on un énième plan "autoroutes"? Parce que les sociétés d'autoroutes distribuent 45 milliards d'euros de dividendes ! Mais on ne filtre pas les investissements en fonction du réchauffement climatique », explique Bruno Gazeau. Deuxième message : les usagers doivent être au cœur des politiques des transports, « ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ».

■ Réunir les autorités

Même s'il s'agit d'un congrès national, la Fnaut compte aussi évoquer la situation des déplacements dans et autour du grand Bordeaux. Le président régional de la Fnaut, Christian Broucaret, prépare pour le mois de décembre un « Yalta des transports ». Il s'agit d'une réunion de toutes les autorités

qui interviennent dans les déplacements. À commencer par Bordeaux Métropole (réseau TBM), le Département (cars interurbains) et la Région (réseau de TER).

■ Métro, téléphérique, tramway...

« On voit qu'il y a des idées de partout, on parle d'un métro, d'un téléphérique, des cars express, de nouvelles lignes de tram, explique Christian Broucaret. Tout cela est très bien, mais personne ne se met autour d'une table pour hiérarchiser. » En cause, de son point de vue, la dispersion des responsabilités entre les collectivités et leur difficulté à sortir de leurs périmètres respectifs pour régler les questions de déplacements.

« Par exemple, les déplacements à Bordeaux, c'est une question bien plus large que le périmètre de Bordeaux Métropole. Le problème, c'est que la Métropole perçoit le versement "transport" alors que la Région n'a aucune ressource dédiée pour cela mais elle est quand même en charge des TER », indique un autre responsable de la Fnaut. En somme, il faudrait décloisonner pour gérer les transports au niveau de ce que l'Insee appelle l'aire urbaine de Bordeaux qui compte 90 communes et 1,2 million d'habitants. Ce serait une révolution.

Fnaut : un samedi animé à Bordeaux

Mobilettrre, Gilles Dansart, 16 octobre 2018

Patrick Jeantet n'a pas été déçu du voyage. Invité à débattre le samedi 6 octobre après-midi deux heures durant avec les adhérents de la Fnaut (fédération nationale des associations des usagers des transports), réunis à Bordeaux pendant trois jours pour leur congrès annuel, il a fait preuve de pédagogie sur une autre façon de concevoir le réseau, mais n'a pu éviter quelques interpellations un brin musclées. Ainsi celle de François Jeannin, vétéran respecté de l'association : « Qui décide de la politique des transports ? Saint-Germain, Nanterre ou Saint-Denis ? Qui ferme les lignes ? Wauquiez ou Bercy ? Qui décide des CPER ? Y a-t-il encore un pilote dans le système ? »

De fait, au-delà de plusieurs cas concrets qui révèlent de vraies lacunes techniques, la Fnaut regrette une forme de dilution des responsabilités qui rend parfois ou souvent très difficile la prise en compte des demandes des usagers/clients. Plus on prétend agir pour le quotidien des Français, moins certaines évidences sont écoutées, sur l'infrastructure, l'intermodalité, les horaires, les formules tarifaires... Pourtant la réussite de certaines concertations ou co-constructions, par exemple sur Transilien, devrait encourager à des dialogues plus constructifs.

L'après-midi fut donc assez animé, mais il faut dire que le président de la Nouvelle-Aquitaine avait bien allumé la mèche le matin. Alain Rousset avait décidé d'être disruptif... Que dit-il en ouverture devant les 140 délégués de la Fnaut ? « Vous n'êtes pas assez nombreux, ici à Bordeaux ! Et il n'y a pas grand-monde dans les comités de lignes ! Je vous félicite pour votre action, mais comment faire pour sauver les lignes 7 à 9 ? Comment peser sur la SNCF sinon par le nombre ? Et dire que des centaines de personnes peuvent se mobiliser contre une ligne fer-

roviaire quand personne ou presque ne manifeste contre les milliers de camions qui polluent tous les jours l'axe Bordeaux-frontière espagnole ! » Il ne s'est pas arrêté en si bon chemin. « On va fermer des lignes, quels que soient les moyens que mettra la Région. La situation est plus grave que ce qu'on imagine, même si Guillaume Pepy arrange ça avec sa faconde. Il faut revoir toute la maison SNCF, il y a trop de retards dans les travaux, trop de variations dans les devis. On confond service public et emplois publics ! » Et en guise de conclusion : « Je n'ai plus confiance dans la maison SNCF ni dans les OS. »

Le député Benoît Simian, ancien cheminot, ne s'est pas dérobé : « Je sais ô combien qu'il faut réformer la SNCF ». Mais il a préféré enchaîner sur les priorités de la LOM, dont il considère que le texte est « très apuré ». « Il faut encourager les RER métropolitains pour accompagner la croissance des villes, y compris en laissant la province faire comme Paris, avec des sociétés de financement ». Comment faire autrement ? C'était l'occasion pour Alain Rousset de passer à la partie positive de son discours : faire jouer la concurrence, oser les taxes affectées, transférer les compétences et les ressources...

A Bordeaux, point de langue de bois, tous les élus territoriaux, de la métropole avec le compétent Christophe Duprat jusqu'à la région en passant par le département, ont compris qu'il ne fallait plus tergiverser face à l'Etat ni en attendre des miracles, sous peine d'être sévèrement jugés complices des congestions des réseaux, des pollutions atmosphériques et autres défauts d'anticipation. L'heure est aux prises d'initiatives en faveur d'autres façons de faire, y compris sur le ferroviaire.

Coup de chapeau

L'Est Républicain, 22 octobre 2018

A l'occasion de son 21^e congrès qui s'est déroulé à Bordeaux les 6 et 7 octobre, la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) a décerné un « coup de chapeau » à plusieurs élus, au sujet du projet de gare à Vandières : « Claude Robert, maire sans étiquette de Vandières, Mathieu Klein, président PS du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, et François Vannson, président LR du conseil départemental 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. » C'est dit...

21^e congrès de la FNAUT

5-7 octobre
BORDEAUX
2018

Le 21^e congrès de la FNAUT
était organisé par :

