

CONGRES & COLLOQUES
SESSIONS & COLLOQUES

2012

fnauit
transport - consommation - environnement

18ème Congrès

Lons-le-Saunier
20-21 octobre



VILLE DE LONS-LE-SAUNIER

Conseil
Général
Jura



Franche-Comté
Conseil régional

Sommaire

Introduction par Jean Sivardière p. 3

Résumé du congrès p. 4

Déroulement du congrès p. 5

Tickets verts et tickets rouges p. 7

Rapport de conjoncture p. 9

Motion générale p. 10

Rencontre-débat avec les élus de Franche-Comté p. 12

- Jacques Lançon, adjoint écologiste (MEI) au maire de Lons-le-Saunier ;
- Christophe Perny, président PS du Conseil général du Jura ;
- Marie-Guite Dufay, présidente PS du Conseil régional de Franche-Comté.

Exposés d'Yves Crozet, professeur d'économie à l'Université Lyon II p. 13

- "Comment la mobilité des personnes et du fret va-t-elle évoluer ?"
- "Comment financer le système de transports ?"

Les réseaux thématiques, actions en cours p. 14

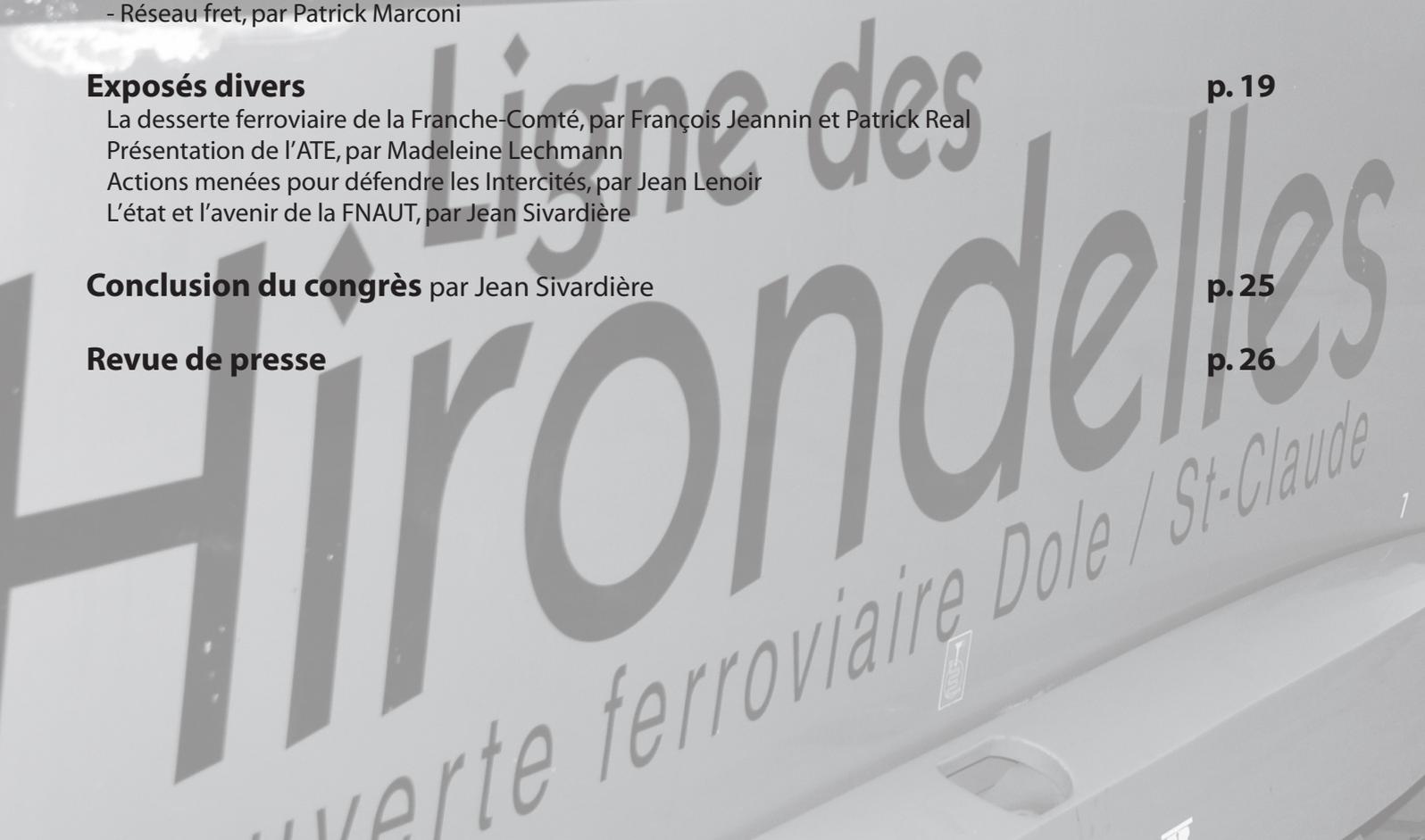
- Réseau déplacements urbains, par Jean Macheras
- Réseau TGV, par Jean-François Troin
- Réseau trains Intercités et auto-train, par Jean Lenoir
- Réseau TER, par Christian Broucaret
- Réseau fret, par Patrick Marconi

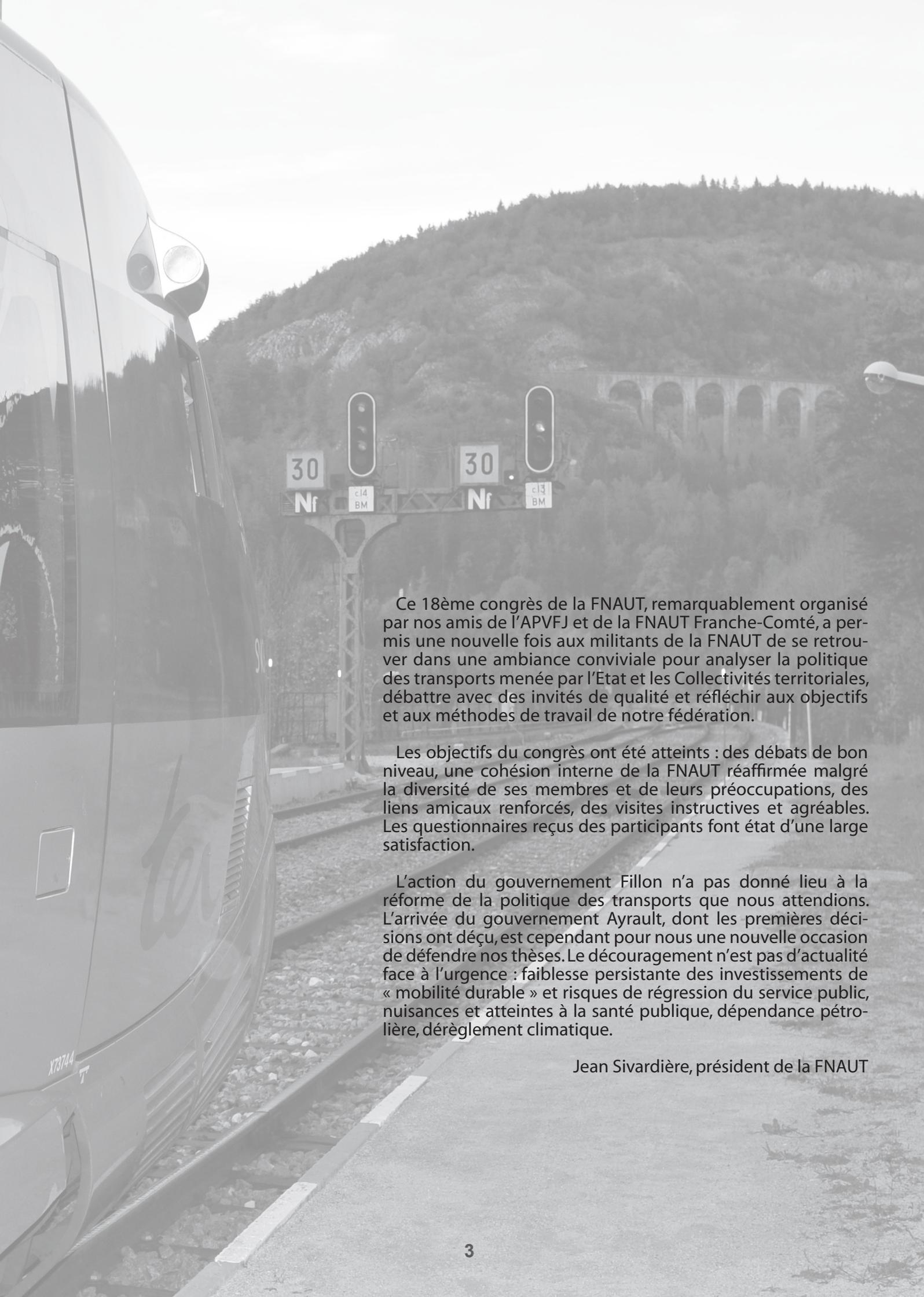
Exposés divers p. 19

- La desserte ferroviaire de la Franche-Comté, par François Jeannin et Patrick Real
- Présentation de l'ATE, par Madeleine Lechmann
- Actions menées pour défendre les Intercités, par Jean Lenoir
- L'état et l'avenir de la FNAUT, par Jean Sivardière

Conclusion du congrès par Jean Sivardière p. 25

Revue de presse p. 26





Ce 18ème congrès de la FNAUT, remarquablement organisé par nos amis de l'APVFJ et de la FNAUT Franche-Comté, a permis une nouvelle fois aux militants de la FNAUT de se retrouver dans une ambiance conviviale pour analyser la politique des transports menée par l'État et les Collectivités territoriales, débattre avec des invités de qualité et réfléchir aux objectifs et aux méthodes de travail de notre fédération.

Les objectifs du congrès ont été atteints : des débats de bon niveau, une cohésion interne de la FNAUT réaffirmée malgré la diversité de ses membres et de leurs préoccupations, des liens amicaux renforcés, des visites instructives et agréables. Les questionnaires reçus des participants font état d'une large satisfaction.

L'action du gouvernement Fillon n'a pas donné lieu à la réforme de la politique des transports que nous attendions. L'arrivée du gouvernement Ayrault, dont les premières décisions ont déçu, est cependant pour nous une nouvelle occasion de défendre nos thèses. Le découragement n'est pas d'actualité face à l'urgence : faiblesse persistante des investissements de « mobilité durable » et risques de régression du service public, nuisances et atteintes à la santé publique, dépendance pétrolière, dérèglement climatique.

Jean Sivardière, président de la FNAUT

18ème congrès de la FNAUT

communiqué de presse du 22 octobre 2012

Le dix-huitième congrès de la FNAUT s'est tenu à Lons-le-Saunier les 20 et 21 octobre 2012. Il a rassemblé près de 200 participants, qui ont analysé la politique Transports du gouvernement Ayrault, étudié la desserte ferroviaire de la Franche-Comté et décerné les Tickets Verts et Tickets Rouges de la FNAUT.



Le "CarCom" a accueilli la FNAUT durant les deux jours du congrès.

La politique du gouvernement Ayrault

Les congressistes ont exprimé leur déception et regretté en particulier :

- que le gouvernement Ayrault n'ait encore pris aucune mesure pour développer les transports urbains ou ferroviaires alors que la baisse démagogique des taxes sur les carburants automobiles décidée début septembre va induire un gaspillage de plus de 300 millions d'euros d'argent public ;
- que la conférence environnementale ait quasiment ignoré le secteur des transports, premier contributeur français aux émissions de gaz à effet de serre ;
- que les niches fiscales anti-écologiques (non-taxation du kérosène, sous-taxation du gazole,...) soient maintenues alors que seul le recours à la fiscalité écologique peut permettre de financer correctement les transports collectifs.

La FNAUT s'inquiète par ailleurs des intentions du gouvernement en matière de gouvernance ferroviaire :

- recours envisagé à une solution à l'allemande (création d'une holding rassemblant RFF et SNCF) dans un contexte politique et économique totalement différent ;
- report de l'ouverture souhaitable du TER à la concurrence (par délégation de service public, comme en transport urbain).

La FNAUT apprécie par contre les intentions du gouvernement concernant la relance du logement social dans les zones bien desservies par transport collectif : une telle politique permettra à terme de décongestionner les villes et de réduire la dépendance automobile des ménages à faible pouvoir d'achat.

La desserte ferroviaire de la Franche-Comté

La FNAUT constate la dégradation de la relation transversale Strasbourg-Lyon depuis la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, et demande le rétablissement d'une desserte correcte. Elle demande que les relations Intercités Paris-Mulhouse par Troyes, Chaumont, Vesoul et Belfort soient pérennisées.

Elle s'inquiète par ailleurs des menaces qui pèsent sur les dessertes TGV Lyria Paris-Neuchâtel-Berne et Paris-Lausanne par Dijon et Dole, et sur la ligne régionale du Haut Jura dont le maintien et la revitalisation sont indispensables à la population de ce territoire de montagne.

Déroulement du congrès

Organisé par l'Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ) et la FNAUT Franche-Comté, ce 18ème congrès s'est tenu à Lons-le-Saunier les 20 et 21 octobre 2012. Les militants de la FNAUT se sont interrogés sur le manque d'intérêt du gouvernement Ayrault pour le secteur des transports, et sur l'argent public qu'il consacre à la filière automobile et à la baisse des taxes sur les carburants. Il est urgent que les enjeux des transports soient pris au sérieux : difficultés de déplacement de toute une part de la population, impact du trafic urbain sur la santé publique, dépendance pétrolière, dérèglement climatique. La FNAUT attend des réformes profondes : rejet des projets d'infrastructures anti-écologiques ou inutiles, introduction d'une fiscalité écologique, lancement d'un programme ambitieux de développement des alternatives à la voiture, au camion et à l'avion.

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 18ème congrès s'est tenu à Lons-le-Saunier les 20 et 21 octobre 2012 : 160 représentants de ses associations, venus de toutes les régions françaises, y compris les plus éloignées, y ont participé.

L'organisation matérielle du congrès, remarquable, a été prise en charge par les militants de la très active Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ), soutenue par la FNAUT Franche-Comté et le siège national de la FNAUT (Fabrice Michel). Elle a été facilitée par l'aide financière apportée par la Ville de Lons-le-Saunier (qui a permis à la FNAUT de disposer des locaux du Carrefour de la Communication), le Conseil général du Jura et le Conseil régional de Franche-Comté. La préparation du programme et l'animation des débats ont été assurées par Jean Sivardière, président de la fédération, aidé des membres du bureau.



La veille du congrès, les congressistes ont pu participer à une découverte technique en TER de la pittoresque ligne du Haut-Jura, dite ligne des Hirondelles, entre Saint-Claude et Champagnole : l'occasion d'attirer l'attention sur cette ligne, dont l'avenir incertain est l'une des préoccupations de l'APVFJ et de la FNAUT Franche-Comté. Ils ont été reçus par la municipalité de Saint-Claude, elle aussi inquiète des risques qui pèsent sur la ligne.

Le samedi, les congressistes ont pu partager un buffet de produits régionaux biologiques. En fin d'après-midi, ils ont été reçus très cordialement par Jacques Pélissard, maire de Lons-le-Saunier, puis ils ont partagé un dîner festif à la salle municipale du Puits-Salé, site primitif de la ville. Le dimanche après-midi, à l'issue d'un congrès au programme très riche, une visite organisée du centre historique de la ville - le Vieux-Lons, le théâtre, l'Hôtel-Dieu et ses apothicaireries - leur a été proposée.

Le 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 à 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.

Rapport de conjoncture et motion générale

Une analyse de la politique des transports du gouvernement Ayrault, effectuée en toute indépendance en se basant sur des faits précis et non sur des considérations partisans, a été présentée par le bureau. La FNAUT regrette le peu d'intérêt du gouvernement pour les transports et l'environnement, et son manque de vision à long terme dans ces domaines.

Soumis à l'avance aux associations et enrichis grâce aux commentaires reçus, cette analyse et la motion ont été adoptées à la quasi-unanimité par les congressistes (deux abstentions seulement). Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa cohésion interne malgré la diversité des préoccupations de ses associations et des sensibilités politiques de leurs membres.

Débat avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes d'une part le financement des transports collectifs dans un contexte budgétaire difficile, d'autre part la poursuite de la décentralisation et la réforme des collectivités territoriales. Ont répondu à notre invitation : Jacques Lançon, adjoint écologiste (MEI) au maire de Lons-le-Saunier ; Christophe Perny, président PS du Conseil général du Jura ; enfin Marie-Guite Dufay, présidente PS du Conseil régional de Franche-Comté.

Intervention d'Yves Crozet

Yves Crozet est un économiste bien connu, professeur à l'université de Lyon et ancien directeur du Laboratoire d'Economie des Transports (LET). Son intervention passionnante, qui a duré deux heures, a été particulièrement formatrice et stimulante. Elle a porté d'une part sur l'évolution future de la mobilité et de sa répartition modale d'ici 2030, d'autre part sur la situation financière de la France et les futures possibilités de financement des infrastructures de transports et de leur exploitation.



Tickets verts et rouges

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges - dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politicienne et en s'efforçant de mettre en évidence la diversité des préoccupations de la FNAUT.

Vie interne de la FNAUT

Les cinq réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Maurice Abeille (déplacements urbains), Jean-François Troin (LGV et TGV), Jean Lenoir (trains Intercités), Christian Broucaret (TER) et Patrick Marconi (transport du fret).

Un 6ème atelier, animé par Raphaël Calvelli, a été consacré aux méthodes d'action des associations locales : responsable d'un groupe d'usagers du TGV Thalys, Raphaël Calvelli a présenté sa riche expérience.

La dernière séquence du congrès a été consacrée à divers exposés.

François Jeannin, Patrick Réal et Jean-Claude Vuillemin (FNAUT Franche-Comté et APVFJ) ainsi que Claude Budry (Association suisse Transport et Environnement) ont décrit les menaces qui pèsent sur la desserte ferroviaire de la Franche-Comté et sur les relations franco-suisse.

Madeleine Lechmann, coordinatrice des sections et membre de la direction de l'ATE, a présenté avec brio l'organisation et les activités de l'ATE.

Jean Lenoir, après avoir décrit la stratégie actuelle de la SNCF, a expliqué comment la FNAUT intervenait auprès du ministère des transports et des parlementaires pour défendre plus particulièrement les trains Intercités.

Enfin Jean Sivadrière a conclu le congrès en présentant quelques réflexions sur les objectifs, l'indépendance, la démarche pragmatique, le fonctionnement, les difficultés, les projets immédiats et l'avenir de la FNAUT.



Tickets verts et tickets rouges

Tickets verts

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains de Pau « Porte des Pyrénées »



Pau Porte des Pyrénées Syndicat mixte des transports urbains

Présidé par André Duchateau, maire adjoint PS de Pau, ce syndicat regroupe 22 communes soit 170 000 habitants.

Idelis, le nouveau réseau de Pau lancé fin 2010 par les nouveaux élus PS, a vu sa fréquentation bondir de 40%. L'offre a été considérablement améliorée : création de nouvelles lignes urbaines, cadencement à la demi-heure au lieu d'une heure (3 lignes à 10 minutes), création de 3 lignes extra-urbaines cadencées à l'heure ; introduction d'une tarification très attractive (ticket à 1 euro l'unité, abonnement mensuel seniors à 10,5 euros). La concertation avec l'association locale d'usagers (DUT) est efficace.

L'opérateur gère aussi les services vélo et autopartage. Le SMTU va poursuivre son effort en lançant dans les prochaines années plusieurs lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

La région Centre



Alors que la région Languedoc-Roussillon a laissé tomber la ligne Alès-Bessèges, la région Centre a joué un rôle crucial dans le sauvetage de la ligne du Blanc-Argent (Salbris - Romorantin - Luçay-le-Mâle, Sologne) en apportant, en complément de celui de RFF, les 2/3 du financement nécessaire pour rénover la voie, ramener la vitesse de 40 à 70 km/h et rétablir les correspondances à Salbris et Gièvres avec le réseau SNCF. Maurice Leroy, président NC du Conseil général du Loir-et-Cher, avait refusé toute participation.

La ligne (56 km de voie métrique unique) est exploitée par une filiale de Keolis (80 cheminots) et est utilisée par 400 000 voyageurs par an. Intégrée au réseau TER Centre en 1991, elle est propriété de RFF (FNAUT Infos n°189).

Le Conseil général du Tarn (CG81)



En 2006, il a cadencé ses lignes régulières de car et renforcé l'offre à plusieurs reprises, notamment entre les deux principales villes, distantes de 45 km, Albi et Castres : un service toutes les 6 min à l'hyperpointe, toutes les 12 min à la pointe et à l'heure en période creuse. La hausse de la fréquentation a été spectaculaire : + 175% en 5 ans (580 000 voyages commerciaux). Le tarif est de 2 euros pour un trajet, 15 euros pour 10 trajets, l'abonnement mensuel est à 40 euros. Une billetterie interopérable a été instaurée (carte «pastel» permettant de charger des titres CG 81, CG 31, SNCF, Tisseo, Albibus). La concurrence train-car a été évitée.

En septembre 2012, le CG 81 a créé une Société Publique Locale pour exploiter les lignes régulières. Le réseau va être encore renforcé, passant de 3,5 millions de km par an à 4,7. Le parc de cars sera constitué de Mercedes Intouro et de quelques Turismo pour les deux lignes directes, qui offriront un confort supérieur à celui des véhicules de série : sièges inclinables, accoudoirs escamotables, pas entre les sièges de 680 mm ou 710 mm, liseuses individuelles, wifi sur les Turismo,...

Coups de chapeau

- **La région Centre et le Conseil général du Cher** pour leurs efforts d'harmonisation du réseau TER et du réseau départemental Lignes 18 (l'intermodalité TER-car a été améliorée en particulier aux gares de Bourges, Vierzon et Saint-Amand - Montrond).

- **La ville d'Angers** pour la grande qualité de l'insertion du tramway dans le milieu urbain.

- **Le Grand Dijon** pour sa politique de densification de l'habitat et des activités le long des lignes de tramway, une contribution très pertinente à la lutte contre l'étalement urbain (13 000 logements dont 8 000 à moins de 500 m du tramway).

- **L'équipe TER de la SNCF Languedoc-Roussillon** qui s'est mobilisée, en partenariat constant avec la FNAUT Languedoc-Roussillon, et a réussi à redresser en deux ans, de manière spectaculaire, la ponctualité déplorable des TER (80% des trains à l'heure seulement en 2010, plus de 90% aujourd'hui avec des pointes de 98% : il n'y a plus de suppressions de trains et les retards sont dus surtout à des facteurs extérieurs à la SNCF).

Tickets rouges

Thierry Mariani



Ancien ministre UMP des Transports dans le gouvernement Fillon, Thierry Mariani a donné l'autorisation générale aux poids lourds de 44 tonnes de circuler sur le territoire français, au-delà des trajets intégrés dans des transports combinés. Il a également apporté son soutien au projet de gare d'Allan en promettant une importante contribution financière de l'Etat.

Cette décision était particulièrement inopportune au moment où le fret ferroviaire connaît de graves difficultés : bien loin de réduire le nombre de camions en circulation, elle ne fera que l'augmenter car elle permet au transport routier un gain de productivité de 10% par rapport au rail.

Le Syndicat mixte des Transports en commun du territoire de Belfort



Autorité organisatrice du département présidée par Christian Proust (MRC), il assure dans des conditions déplorables la desserte par bus de la gare TGV de Belfort-Montbéliard depuis la ville de Belfort (voir FNAUT-Infos n°209 pour plus de détails).

La desserte de la gare TGV depuis la ville de Montbéliard, qui dépend de la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, gérée par le PS, est au contraire de bonne qualité.

Franck Reynier, Pascal Terrasse et Didier Guillaume



Respectivement député-maire UMP de Montélimar, président PS du Conseil général de l'Ardèche et sénateur-président PS du Conseil Général de la Drôme. Soutenus activement par Hervé Mariton, député-maire UMP de Crest, ils s'obstinent à défendre un absurde projet de gare TGV exurbanisée à Allan, en rase campagne à 8 km de Montélimar.

Implantée sur la LGV Méditerranée, la gare serait à 60 km de Valence TGV et 68 km de celle d'Avignon TGV. Sa mise en service, gaspilleuse d'argent public (230 millions d'euros avec les aménagements routiers nécessaires) et consommatrice d'espace agricole, ne ferait que compliquer l'accès des voyageurs au TGV et pénaliserait les gares de Valence-Ville, Montélimar et Orange. La FNAUT réclame l'abandon définitif de ce projet (voir FNAUT Infos n°167).

Coups de bâton

- **Le Conseil général de la Moselle**, présidé par Patrick Weiten (UDI), pour la coupure par une route de la voie ferrée désaffectée Fontoy - Audun-le-Tiche (22 km) dont la réactivation offrirait une nouvelle liaison entre la France et le Luxembourg.
- **Le Conseil général de Haute-Savoie**, présidé par Christian Monteil (UMP), pour la mise en service d'une ligne de cars sur autoroute (très peu utilisée) entre Saint-Gervais et Genève, en concurrence frontale avec le TER.
- **Gérard Collomb**, sénateur-maire PS de Lyon et président de la communauté urbaine, pour son obstination à promouvoir la construction d'un grand stade en périphérie de Lyon, sur un site dont la desserte par transport collectif (ligne T3 de tramway et noria de bus articulés) ne pourra transporter qu'une minorité des 60 000 spectateurs prévus lors des grandes manifestations.
- **André Vallini** (PS), Jean-Yves Dusserre (UMP) et Gilbert Sauvan (PS), présidents respectifs des Conseils généraux de l'Isère, des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute-Provence, pour leur acharnement à défendre le projet d'autoroute Grenoble-Sisteron, qui exigerait l'injection d'au moins 2 milliards d'euros d'argent public.

Rapport de conjoncture : un mauvais départ

Le plan de « sauvetage » de la filière automobile est inefficace, coûteux (l'Etat aide l'industrie à produire des véhicules électriques, puis les consommateurs à les acheter) et mal ciblé : la voiture électrique n'a qu'un créneau très étroit, le véhicule urbain. Le gouvernement a fermé les yeux sur une crise structurelle de surproduction liée à la contraction du marché européen.

La baisse des taxes sur les carburants automobiles est un gaspillage d'argent public qui rendra plus difficile le lancement du 3ème appel à projets pour les TCSP des villes de province, promis mais encore non financé. Au lieu de lancer une campagne en faveur de l'écoconduite, le gouvernement a pris une mesure démagogique et donné un signal-prix dangereux.

Un réexamen du SNIT est inévitable. Mais, à part le canal Seine-Nord, le gouvernement n'a envisagé jusqu'à présent que l'élimination de projets de LGV. Il maintient les projets autoroutiers (A831, A45, rocade L2 de Marseille, Nouvelle Route du Littoral de La Réunion,...) et Notre-Dame-des-Landes.

Au lieu de définir les besoins et de dégager les financements nécessaires, on veut adapter les projets aux financements existants. Taxe poids lourds exceptée, le projet de loi de finances 2013 écarte pratiquement tout recours à la fiscalité écologique. Les niches fiscales anti-environnementales sont pérennisées (non-taxation du kérosène, sous-taxation du gazole aux effets désastreux sur la santé publique,...). La taxe autoroutière, créée en 2010 pour financer les trains Intercités, reste à un niveau dérisoire (35 millions).

La conférence environnementale a quasiment ignoré le secteur des transports, premier contributeur français aux émissions de gaz à effet de serre.

La FNAUT s'inquiète des intentions du gouvernement en matière de gouvernance ferroviaire (recours à une solution à l'allemande dans un contexte politique et économique très différent, report de l'exploitation souhaitable en délégation de service public).

Réforme des collectivités territoriales : le gouvernement veut opportunément renforcer le pouvoir des régions, mais aussi maintenir le « mille-feuille administratif » et la clause de compétence générale des collectivités : clarifier ne suffit pas, il faut simplifier.

Aménagement du territoire : les intentions (logement social, densification) sont plus pertinentes. Cette politique permettra à terme de désaturer les villes et de réduire la dépendance automobile des ménages modestes.



1. Infrastructures de transport

Le Schéma National des Infrastructures de Transport doit être revu :

- il accorde une place exagérée à de grands investissements routiers, aéroportuaires et fluviaux anti-écologiques ou d'utilité non démontrée ;
- les TCSP urbains doivent faire rapidement l'objet d'un nouvel appel à projets, en y incluant la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines ;
- l'adaptation des transports collectifs aux personnes handicapées doit être poursuivie fermement ;
- la régénération-modernisation et le maillage du réseau ferré classique doivent être accélérés ;
- les projets de LGV ne doivent pas faire l'objet d'un moratoire global mais être sélectionnés au cas par cas (le projet Poitiers-Limoges, coûteux et inadapté, doit être éliminé) et hiérarchisés ;
- les projets de gares TGV distinctes des gares centrales et non connectées au réseau classique doivent être éliminés.

2. Déplacements urbains

Les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) doivent avoir de nouvelles possibilités d'action :

- elles doivent disposer de toutes les compétences transports (grandes voiries, vélo, covoiturage, autopartage, stationnement, politique d'urbanisme) ;
- la gestion du stationnement doit être décentralisée et les amendes dépenalisées et versées aux collectivités ;
- les compétences des AOTU doivent être étendues au bassin de vie ;
- le code de la rue doit être complété pour protéger les usagers vulnérables ;
- des mesures réglementaires et fiscales doivent encourager l'autopartage ;
- l'expérimentation du péage urbain doit être autorisée sans conditions ;
- les PDU doivent être obligatoires dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants ;
- la mise en place de la prime transport (prise en charge par l'employeur de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail) doit être évaluée et une campagne d'information lancée en direction des salariés qui en ignorent très souvent les avantages.

3. Transport ferroviaire de voyageurs

3.1 La FNAUT demande à l'Etat de relancer les liaisons Intercités de jour et de nuit, en complément du TGV :

- rénovation de la qualité de service (fréquence minimale des dessertes, capacité et confort des trains, relations directes et correspondances, tarification, suppression de la réservation obligatoire sur les Teoz, transport des vélos et restauration à bord) ;
- contrôle de la qualité et création de comités de lignes sur le modèle TER ;
- extension de la validité de la carte enfant-famille aux trains Intercités ;
- inclusion dans le réseau Intercités des relations interrégionales actuellement gérées par au moins trois régions, de manière à constituer un véritable réseau national Intercités complémentaire des réseaux TGV et TER ;
- financement intermodal des investissements en matériel roulant et de l'exploitation par des taxes sur les billets d'avion (vols intérieurs) et les péages autoroutiers ;
- refus d'une autorisation générale de services routiers Intercités, qui fragiliseraient le rail.

3.2 La FNAUT demande à l'Etat de faciliter le développement du TER par :

- une ouverture du TER à la concurrence (délégation de service public) afin d'améliorer la qualité de service et de diminuer les coûts supportés par les régions, en commençant par les lignes à faible trafic menacées de fermeture ;
- la répartition des compétences transport des départements aux agglomérations et aux régions ;
- une extension du versement transport des entreprises à tout le territoire.

La réouverture de lignes périurbaines permet d'absorber du trafic automobile et de densifier l'habitat et les activités autour des gares : elle ne doit pas être bloquée par la stupide « circulaire Bussereau », qui impose la suppression de tous les passages à niveau.

du 18ème congrès

4. Circulation routière

- Une réduction de la vitesse maximale autorisée à 110 ou même 90 km/h sur certaines autoroutes (A13, A86, A31, A7, A8, A9) a entraîné moins d'embouteillages, d'accidents, de pollution de l'air et de consommation de carburant. La FNAUT demande donc une réduction générale de la vitesse d'au moins 10 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier (la vitesse maximale est de 120 km/h en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, de 110 km/h au Danemark et en Grande-Bretagne).
- Les passages à niveau doivent être sécurisés (radars, ralentisseurs, remplacement du feu rouge clignotant par un feu rouge fixe) et mieux figurer dans l'enseignement des auto-écoles.
- Les sanctions pour petits excès de vitesse doivent être maintenues.
- La FNAUT réclame une campagne d'information sur le coût des carburants (rapporté au salaire minimum) et la promotion de l'écoconduite.

5. Transport des marchandises

- La dégringolade du fret ferroviaire, suite à l'abandon par la SNCF du wagon isolé, pénalise l'environnement et les économies locales. L'Etat et les régions doivent soutenir la création d'opérateurs ferroviaires de proximité sur l'ensemble du territoire, pas seulement dans les ports.
- La FNAUT demande aussi à l'Etat de revenir sur la généralisation de l'autorisation de circulation de camions de 44 tonnes et de refuser toute expérimentation des mégacamions.
- Les autoroutes ferroviaires et maritimes doivent être développées.
- Un réseau fret doit être créé à partir de lignes actuellement fermées, aux performances modestes mais réutilisables pour un faible coût d'investissement.

La FNAUT suggère le lancement d'Etats Généraux du fret ferroviaire réunissant tous les acteurs et permettant de faire un bilan des évolutions récentes et de dégager la volonté politique de sauvegarder et développer un secteur essentiel de l'activité ferroviaire.

6. Fiscalité et aides publiques

La FNAUT demande la suppression des niches fiscales anti-écologiques :

- la correction du barème fiscal automobile, qui surestime de 30% le coût d'usage de la voiture ;
- la taxation du kérosène consommé par les avions dans les vols intérieurs et l'instauration d'une écotaxe sur les billets d'avion pour financer les LGV ;
- la hausse de la taxe autoroutière finançant les trains Intercités ;
- l'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence ;
- la suppression du bonus à l'achat de voitures neuves.

La taxe poids lourds doit être mise en place comme prévu mi-2013, et son produit affecté uniquement au développement du fret ferroviaire. La part régionale de la TICPE, à affecter au développement du TER, doit pouvoir être fixée librement par les régions.

Le produit des écotaxes doit être affecté, de manière rationnelle et pédagogique, au financement des transports collectifs urbains, routiers de proximité et ferroviaires.

Les aides publiques aux aéroports et compagnies aériennes doivent être strictement encadrées.

7. Réglementation

- Le service prévisible doit concerner le secteur maritime (desserte des îles).
- L'affichage du contenu en gaz à effet de serre de toutes les prestations de transport doit être rendu obligatoire.

Rencontre-débat avec les élus de Franche-Comté

Les élus invités de la FNAUT étaient :

- **Jacques Lançon**, adjoint écologiste (MEI) au maire de Lons-le-Saunier ;
- **Christophe Perny**, président PS du Conseil général du Jura ;
- **Marie-Guite Dufay**, présidente PS du Conseil régional de Franche-Comté.

Deux sujets leur étaient proposés : le financement des transports collectifs, la poursuite de la décentralisation et la réforme des collectivités territoriales.

En l'absence de Jacques Péliissard, retenu par ses activités de président de l'Association des Maires de France, Jacques Lançon a décrit son action efficace au sein de l'agglomération de Lons-le-Saunier en faveur des cyclistes : dans les petites villes, le vélo est un outil de déplacement idéal car les distances à parcourir sont courtes et les investissements nécessaires peu coûteux. Il a fait état de ses convictions d'écologiste face à la dépendance pétrolière et au réchauffement climatique : une action d'envergure est urgente, en particulier face à l'étalement urbain générateur de trafic automobile, un phénomène qui concerne toutes les villes, quelle que soit leur taille.

Christophe Perny estime que la coordination train-autocar et transport urbain-autocar est satisfaisante en Franche-Comté. Les doublons ont été éliminés et la complémentarité est recherchée. Une tarification forfaitaire à 2 euros est introduite. Un plan vélo départemental est mis en place. Le plan route (200 millions d'euros sur 6 ans) reste nécessaire pour maintenir la sécurité des automobilistes.

Quant à la modernisation de l'aéroport de Dole-Tavaux, dont il sait qu'elle est très critiquée, il assume courageusement son choix face à une salle manifestement hostile : l'investissement est modeste (4 millions d'euros pour 30 000 passagers par an) mais les retombées pour le département sont appréciables car les compagnies à bas coût, qui bénéficient d'aides du département comme l'aéroport à l'exploitation, amènent de nombreux touristes étrangers. La coordination avec l'aéroport de Dijon, situé à 50 km, est difficile.

Christophe Perny estime que le département conserve toute sa pertinence comme structure de proximité et ne doit donc pas disparaître.

Marie-Guite Dufay, qui est aussi présidente de l'association de promotion du TGV Rhin-Rhône, rappelle le partenariat fructueux entre la FNAUT et la région. Elle est très attachée au développement des services TER et TET malgré les difficultés financières sérieuses rencontrées par la région. Elle est intervenue pour pallier les difficultés rencontrées lors de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône qui a conduit à une diminution de la desserte sur la ligne du Revermont. Sans être totalement satisfaite des services offerts par la SNCF, elle n'est pas favorable à une ouverture du TER à la concurrence.

Le débat s'est déroulé de manière courtoise : un bon exercice de démocratie qui a permis aux intervenants de préciser leur politique de manière instructive, en dehors de toute préoccupation politicienne, et aux militants de la FNAUT de mieux percevoir les difficultés de l'action politique et d'éviter les jugements sommaires.



Jacques Lançon



Christophe Perny



François Jeannin, Marie-Guite Dufay et Jean Sivardière

Marie-Guite DUFAY

Jean SIVARDIERE
Président de la FNAUT

Exposés d'Yves Crozet

professeur d'économie à l'Université de Lyon II

Des économistes ont pensé que la mobilité des personnes croîtrait proportionnellement au niveau de vie - une tendance observée de 1960 à 1990 dans les pays développés comme dans les pays en voie de développement - pour atteindre 600 km/jour/habitant pour un revenu annuel de 250 000 dollars !



Une fringale de mobilité...

La mobilité dépend de l'intérêt d'une activité à destination ou pendant le transport rapporté au coût du transport (coût monétaire, temps passé à collecter l'information puis à voyager).

De 1970 à 1996, le temps de transport quotidien est resté quasiment invariant : 90 min à Paris, 60 min à Lyon, 40 min à Lorient. Mais notre espace-temps s'est dilaté, le gain de vitesse sert uniquement à augmenter les distances parcourues quotidiennement ou lors des déplacements occasionnels : la vitesse fait gagner du temps mais consommer de l'espace. Cependant on rencontre des gains de vitesse illusoires : aux USA, l'avion n'offre qu'une vitesse moyenne de 260 km/h si on tient compte de l'accès aux aéroports, des temps de contrôles,...

On va plus vite, plus loin, plus souvent mais moins longtemps. Le temps gagné ne sert pas à se reposer plus mais à bouger encore plus. La limite vient du temps passé dans les transports. Le temps devient la ressource la plus rare.

En France, de 1994 à 2008, la mobilité a augmenté de 40% chez les retraités, elle est restée stable chez les autres catégories sociales.

...sous contraintes

Le transport rapide est synonyme d'étalement urbain (le summum est atteint avec le TGV, qui élargit considérablement le territoire atteint en une heure de trajet, avec en plus des abonnements vendus à perte). La ville est une pyramide de sable : un centre attractif entraîne une base de chalandise toujours plus large.

Si on laisse faire, le trafic automobile urbain pourrait augmenter de 42% d'ici 2050, la hausse pourrait être limitée à +13% avec un fort transfert modal.

L'étalement urbain (4 fois plus important aux USA qu'en Europe) est remis en cause : aujourd'hui, on se force à aller moins vite pour obliger à réduire les distances ; le métro est délaissé au profit du tramway plus lent, mais qui permet la rénovation urbaine, une réduction de la place de la voiture, un accès facilité depuis la périphérie.

Pour le fret les tonnages diminuent (moins de charbon, d'acier) mais les tonnes.km augmentent beaucoup plus vite que le PIB : les marchandises aiment voyager, surtout si elles sont à forte valeur ajoutée. Sauf pour l'agriculture, produire localement engendre des surcoûts car les effets d'échelle disparaissent. C'est pourquoi les usines de haute technologie sont mondialisées.

Les pondéreux voyagent peu car le coût du transport est plus élevé que la valeur de la marchandise, leur marché est étroit, le délai compte peu (ainsi le transport d'eau potable par navire est abandonné au profit d'usines de désalement). C'est tout le contraire pour les produits technologiques (le coût de transport d'un téléphone portable est négligeable).

La voie d'eau n'est pas adaptée car n'a aucun débit. De plus la navigabilité se réduit sur les grands fleuves (l'eau manque plusieurs jours par an). Et le train n'est pas fiable, alors que la route est fiable à 98%. En résumé le tout-camion est inévitable (la FNAUT partage le constat d'Yves Crozet, non sa conclusion, trop fataliste).

Il faut s'attendre à une hausse du coût de la mobilité quotidienne (prix pour l'utilisateur, temps passé) : les politiques publiques doivent privilégier un usage plus rationnel de l'espace, mais la voiture se maintiendra, d'où l'importance des émissions de CO₂ unitaires des véhicules. L'impact d'une plus grande production locale sur la mobilité du fret sera faible.

Financer la mobilité : un casse-tête

Les pays développés sont malades de la dette mais nous vivons heureux grâce à la dépense publique. La loi de Wagner (1835-1917) exprime l'extension croissante de l'activité publique en valeurs absolue et relative. Pour sortir de la spirale actuelle et résorber la dette, il faut de l'inflation et/ou de la croissance (or ni l'une ni l'autre ne sont en vue), sinon on va vers une baisse obligée des dépenses publiques : la crise des finances publiques, Etat et collectivités territoriales, est devant nous. Il faut raisonner en termes de services plutôt que d'infrastructures et de rapidité, et coordonner les investissements. Le coût total des réseaux de transport urbain augmente de 3,6% par an ; de 1995 à 2005, les recettes commerciales sont passées de 29% à 18% : il faut s'attendre à une hausse de la participation des usagers. La taxe poids lourd ne réduira pas le trafic, c'est une simple ressource fiscale.

Nous vivons la fin d'une époque, c'est l'occasion de penser autrement (et, selon la FNAUT, d'introduire une véritable fiscalité écologique).

Les réseaux thématiques

Actions en cours

Réseau déplacements urbains

Pilote : Jean Macheras

Étaient présents : Maurice Abeille (Lyon), Michel Vandembroucke (Lyon, Toulon), Jean-Bernard Lugadet (Nantes), François Giordani (Strasbourg), Max Mondon (Strasbourg), Annick de Mongolfier (Strasbourg, FUB), Jean Macheras (Paris), Gilles Laurent (Lille), Jean-Claude Chomette (Besançon), Michel Vidal (Amiens), Jean-Jacques Voranger (Avignon), Jacques Vaisson (Albi), Lionel Larrazet (Chambéry), Christian Papegay (Chambéry), Madeleine Lechmann (ATE, Suisse), Jean-Paul Jacquot (Thionville), Jean Perrot (Langres), Didier Grimault (Orléans), Alain Fabre (Montreuil).

1 - Mémoires sur Lille et Strasbourg

Ces deux mémoires, dont tous les membres du réseau ont eu copie, se concluent par l'attribution à ces deux communautés urbaines de «pieds» (bons points) et «pots d'échappement» (mauvais points), décernés par notre «jury populaire réuni en instance délibérative» le 21 octobre 2012 (une première communauté urbaine, celle de Nantes, avait fait l'objet d'un mémoire et de telles distinctions, décernées en mars).

Les participants ont été d'accord pour poursuivre ce genre de démarche vers d'autres agglomérations, et surtout pour la faire connaître auprès des élus et de la presse. Pour ce qui est des élus, c'est du ressort des associations locales. Pour ce qui est de la presse, le coordinateur du Réseau doit examiner avec le bureau de la FNAUT les modes d'interventions possibles : bulletin de la FNAUT, conférence de presse, ... (une intervention a été faite depuis auprès du président).

Prochaines agglomérations prévues : Montpellier, Amiens, Chambéry, Orléans.

Il s'agit là d'agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant une ville-centre importante. Il faudrait aussi prendre en compte les agglomérations de taille moyenne ou n'ayant pas de grande ville-centre, telles Thionville, Albi, Langres,... qui sont assez différentes des précédentes quant aux critères d'appréciation (le «millefeuille» de la gouvernance par exemple)... Jean-Bernard LUGADET se propose ainsi de traiter le cas de Bayonne- Anglet-Biarritz.

2 - Débats

Différents thèmes ont été abordés. Ils n'ont pu qu'être effleurés étant donné le peu de temps dont nous disposons. Chacun est invité à faire part au Réseau, par l'intermédiaire de la liste de diffusion, de toute information ou proposition qu'il jugerait utile de faire partager : cela nous fournira des bases de discussion pour nos prochaines réunions (voir plus loin).

Ont été abordés les thèmes suivants :

- les modes de gestion d'un réseau urbain : régie, SEM, délégation de service public (DSP), société publique locale (SPL),



Bus Tallis, agglomération de Lons-le-Saunier

- la cohabitation piétons – cyclistes (Ah, que vienne le temps de la surpopulation cycliste et des dangers qu'elle va faire courir à l'humanité !),

- la tarification sociale : «pauvreté et mobilité», suivi des expériences en matière de gratuité,...

- Handicap et accessibilité,

- Écocités, urbanisme et transport,

- Suivi des PDU (à Lille et Lyon par exemple, un certain nombre d'investissements sont en cours sans avoir été mentionnés au PDU, et/ou inversement des actions de PDU sont repoussées aux calendes grecques)

- Positionnement de la FNAUT sur le 3ème appel à TCSP : accepte-t-on des trams sur pneus ? (Le T5 en Ile-de-France en cours d'essai vient de se casser la figure, et il a fallu un tracteur pour le tirer d'affaire) ; critères de qualité à respecter pour les BHNS, etc.

3 - Travaux en cours

- «Villes-références» : ce document, dont tous (sauf erreur) ont eu une copie (version 4), est régulièrement mis à jour. Son intérêt est de pouvoir montrer à nos élus ce qui se fait... ailleurs.

- Il serait souhaitable de faire de même pour les villes européennes.

- Palmarès Mobilités 2012, demande faite à la FNAUT par Ville, Rail & Transports : des propositions ont été adressées par notre réseau à la FNAUT, qui les a transmises à VRT.

- Consultation publique lancée par la Commission européenne : voir le site : http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/2012-12-10-urban-dimension_en.htm

- Il serait bon que la FNAUT réponde. Qui veut s'y coller ? (Malheureusement, c'est en anglais).

- Hébergement de nos documents par la FNAUT : nous devons rédiger un cahier des charges.

4 - Prochains rendez-vous

- Réunion avec Kéolis : 8 février 2013. Elle peut être l'occasion d'une réunion entre nous.

- Assemblée générale 2013 de la FNAUT : 13 avril 2013.

Réseau TGV

Pilote : Jean-François Troin

Participants : Eric Boisseau (Montpellier), Yves Boutry (Paris), Jean-Louis Camus (Limousin), Jean-Yves Colas (Basse Normandie), Philippe Cretin (Hyères), Michel Derché (Strasbourg), Bernard Gobitz (Paris), Jean-François Hogu (Amboise), F. Mennerrat, Daniel Mouranche (Meudon), Danièle Pansu (Paris), Patrice Paul (Strasbourg).

L'atelier TGV s'est tenu le 21 octobre de 9H à 10H40. Il a réuni 13 personnes, la plupart membres du réseau TGV et représentant assez bien les régions impliquées. Il a été décidé de le consacrer entièrement aux projets de lignes nouvelles, réservant à plus tard d'autres thèmes importants : tarification, réduction des dessertes, liaisons rail-aéroport...

A partir d'une vidéo projection commentée par Jean François Troin, les participants ont pu s'informer et commenter les divers projets. Nous ne nous sommes pas étendus sur les lignes inutiles (Poitiers-Limoges), non urgentes (Toulouse-Narbonne) ou pouvant être limitées à un court tronçon (Paris-Normandie, Roissy-Picardie). L'importance des liaisons transeuropéennes a été soulignée (Bordeaux-Espagne, Lyon-Turin et son complément le CFAL (contournement ferroviaire est de l'agglomération lyonnaise), Montpellier-Barcelone (dont la partie espagnole Barcelone-Figuera devrait être mise en service définitif en avril 2013). L'accord semble régner sur les « 4 coups partis » : LGV SEA Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, LGV Est deuxième phase, contournement de Nîmes-Montpellier. Les incertitudes demeurent sur les branches à venir de Rhin-Rhône. L'intérêt du tronc commun sur Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Toulouse a été souligné. Enfin, le temps a manqué pour analyser deux propositions FNAUT intéressantes : les barreaux Courtalain-Orléans et Saulieu-Dijon.

Grâce aux précisions apportées par Philippe Cretin, les propositions de la FNAUT PACA sur la ligne Marseille-Nice visant à alterner tronçons de LGV (Marseille-Toulon en priorité) et réaménagements de la ligne classique ont été mieux perçues.

Trois projets méritent encore approfondissement, car subsistent de nombreux a priori, voire des inconnues :

- le POCL pour lequel l'urgence d'une réponse à l'éventuelle saturation de la LN 1 n'a pas semblé avérée. Des alternatives existent, comme par exemple une amélioration des lignes encadrantes : la ligne PLM et aussi Paris Nevers Roanne avec un court tronçon à grande vitesse Roanne-Lozanne, les deux itinéraires permettant de tracer des services « low cost » par Intercités Paris-Lyon en 3H15 – 3H30, et réservant ainsi à la clientèle « pressée » la ligne TGV déchargée et parcourue en 2H. Ou encore, une LGV limitée Paris-Austerlitz-Orléans-Vierzon-Bourges (proposition de la FNAUT Région Centre) désaturant la région parisienne Sud, valorisant en même temps le POLT, desservant plus densément les territoires Centre et Auvergne et renforçant la transversale Nantes-Lyon, tout en déchargeant la LGV actuelle par des liaisons moins rapides mais pour lesquelles existe une clientèle croissante.

- la ligne Montpellier-Perpignan, pour laquelle Eric Boisseau a présenté les propositions de l'ADTC 34 d'une ligne polyvalente (TGV, Intercités, TER, fret) à 120-220 km/h, avec nombreux raccordements à l'axe existant aujourd'hui saturé permettant de multiples combinaisons et déstages, avec un allongement modeste des temps de parcours de bout en bout. La finalité serait une desserte fine d'un espace aux multiples villes, moins agressive vis-à-vis d'un environnement fragile et sensible, sans chercher à concurrencer l'aérien sur les Paris-Barcelone, objectif qui serait irréaliste avec des temps de parcours de 5 heures. Il n'y aurait pas de gares nouvelles contrairement aux demandes actuelles des élus.

- l'interconnexion Sud et plus généralement le réseau TGV en Île de France commentés par les représentants de l'A.U.T.

L'atelier s'est conclu sur le constat suivant :

- d'une part les habitudes, les besoins, les perceptions en matière de vitesse ferroviaire sont en train d'évoluer ;
- d'autre part il y aura peu d'argent disponible, d'où la nécessité de le réserver aux projets efficaces en matière de desserte des territoires et des bassins de vie.

Il faudra tenir compte de ces éléments dans les propositions finales de la FNAUT.

Ce texte ne résume que quelques points d'une réunion dense et riche, pour laquelle il aurait fallu plusieurs heures de débats.



Réseau trains Intercités et auto/train

Pilote : Jean Lenoir

Participants : Bigorgne Simone (AUT IdF), Bolard Alain (APVFJ), Bonin Stéphane (AUTAB), Descharmes Jean-Paul (DPLACE), Ducret Jean-Etienne, Fillon Jean-Luc (ADPCR), Gautier Gérard (FNAUT Pays de la Loire), Heckner Philippe (FNAUT Alsace), Hergott David (GART), Hugo Monique (ADTC Savoie), Lenoir Jean (AUT IdF), Perrot Jean (DPLACE), Pierre dit Barrois Claude (FNAUT Lorraine), Pouilly Jean (FNAUT Franche-Comté), Ringuet Mauricette (AUT 85, APNB), Romann Dominique (FNAUT Pays de la Loire), Vaïsson Jacques (TARSLY), Vandenbroucke Michel (Lyon Tramway, TVD), Verdier Bernard (Lyon Métro TP).



Jean Lenoir

Rappel des missions proposées par le Bureau national au réseau Intercités – Auto-train :

- suivre la mise en œuvre de la convention TET Etat-SNCF, en lien avec les associations interrégionales (Paris-Cherbourg, Nantes-Bordeaux, Paris-Bâle, transversale sud, ...), recenser les documents produits par les associations ;
- proposer un maillage du réseau classique (cf. étude pour RFF) ;
- proposer une intégration des TER interrégionaux au réseau Intercités.

Qualité de service

Les dysfonctionnements sont nombreux : retards, annulations, annonces défectueuses, mauvais entretien du matériel, lisibilité des horaires à cause des travaux...

Le ministère des transports souhaite pouvoir être informé ponctuellement des « réalités de terrain ».

La FNAUT envoie des courriels sur ce sujet au cas par cas. Cette pratique doit perdurer sous conditions :

- les faits doivent concrets être précis ;
- ils doivent traduire l'image de la qualité de service générale et non refléter un cas exceptionnel atypique, qui déformerait l'impression de la qualité réellement assurée ;
- il convient de ne pas « noyer » le ministère d'informations : les envois doivent être succincts et en nombre limité.

=> L'échange d'informations par courriels suffit-il ou doit-on envisager un blog ?

Cas particulier des travaux

=> Pourrait-on rechercher un « spécialiste des travaux » (ancien cheminot...) qui pourrait suivre les travaux effectués sur le réseau et apprécier les véritables impacts sur les circulations des Intercités (toutes les suppressions sont-elles justifiées ?...)

Hors domaine de compétence du réseau : en cas d'itinéraire détourné proposé dans le cas des coupures, la FNAUT devrait demander que le prix payé par le voyageur ne soit pas supérieur à celui pratiqué sur l'itinéraire normal.

Echanges d'informations

Sur QS mais aussi informations échangées entre associations travaillant sur les Intercités

=> L'échange d'informations par courriels suffit-il ou doit-on envisager un blog ?

Périmètre des Intercités

Le Schéma directeur Intercités constitue la base des attentes de la FNAUT : la desserte des villes moyennes sur des axes interrégionaux.

Ces dessertes restent aujourd'hui en général mal assurées :

- les TET dont l'Etat est AOT circulent sur un nombre très limité d'axes et les dessertes sont de nature très hétérogène ;
- simultanément, les Régions ignorent le concept de TER rapides ne desservant que les villes principales d'une même région ;

Il en résulte un « vide » important dont le contenu et l'autorité organisatrice restent à préciser :

- Caen – le Mans – Tours relève-t-il de TER Intervilles rapides (comme Lyon – Marseille) ou de TET comme Bayonne – Toulouse ?

- la notion de « ville moyenne » reste à définir ; cette notion est relative et dépend de l'importance de la ligne ou de la région concernée ; par exemple, Langres sur Paris – Belfort, la Souterraine sur Paris – Limoges, sont-ils du domaine du TET ou du TER Intervilles ?

Le vide est important quand les régions refusent de coopérer (Nantes – les Sables d'Olonne : 9 allers-retours et Nantes – la Rochelle : 4 allers-retours).

Des dessertes Intervilles rapides sont satisfaisantes quand la coopération fonctionne (Lyon – Marseille : 7 allers-retours Corail, cadences, en 3 h 30 min).

Le système de gouvernance doit coordonner les différentes AOT. Cette demande a été faite par la FNAUT au ministère des transports, accompagnée d'une proposition d'organisation.

=> Face à cette situation traduisant une absence de politique, la FNAUT doit anticiper des propositions :

- en établissant une liste des relations à assurer en TET ou TER Intervilles (réseau existant en première étape, puis proposition de maillage) ;

- pour chaque relation, en définissant les villes à desservir par ces trains, c'est-à-dire autrement que par des TER à arrêts fréquents.

Le Schéma directeur Intercités (sur le site de la FNAUT) doit servir de base à ce travail.

Matériel Intercités

Les positions de la FNAUT font l'unanimité :

- les Régiolis améliorés ne peuvent convenir que dans des cas particuliers ;
- pour les moyennes et longues distances à trafic important le confort et l'ambiance doivent être fortement améliorés ;
- les rames doivent être réversibles – ce qui n'est pas synonyme d'automotrices – et les compositions

Réseau TER

Pilote : Christian Broucaret

Participants : Alain Berthoumieu, FNAUT Midi-Pyrénées ; Michel Belin, Rail Vaux d'Yonne ; Claude Budry, ATE Neuchâtel ; Jean-Jacques Chaillot, collectif Blaye-Bordeaux Rail ; Emmanuel Colin de Verdère, ADTC Grenoble ; Bernard Collignon, ARDSL ; Sylvain Dubromel, Trajets, FNAUT Alsace ; Joël Dupont, Droits du piéton ; Gabriel Exbrayat, FNAUT Rhône-Alpes ; Anne-Marie Ghémard, le tr'Ain ; Benoit Groussin, FNAUT Poitou-Charentes ; François Grosjean, Association Paris-Bâle ; Edgard Harmelin, FNAUT ; Michel Kiffer, AUT Lorraine, Patrick Varnay, DPLACE et Christian Broucaret (FNAUT Aquitaine), pilote du réseau

Courriel : fnaut.reseau.ter@free.fr

Tél. : 06 80 15 07 48

Les participants venant de différentes régions de France (et de Suisse !), un tour de table a été initié pour partager les expériences en matière de TER en répondant aux questions suivantes :

-Une brève présentation des problématiques TER de sa propre Région

- Existe-t-il des comités de ligne (ou équivalent) ?
- RFF participe-t-il aux comités de ligne ?
- Les élus locaux (autres que ceux de la Région) assistent-ils aux comités de ligne ?
- Existe-t-il des lignes TER bus ? Si oui, existe-t-il une CCSPL (commission consultative des services publics locaux) pour ces lignes ?
- Avez-vous des relations avec la SNCF (hors comité de ligne), sont-elles bonnes ?
- Avez-vous des relations avec RFF (hors comité de ligne), sont-elles bonnes ?
- Avez-vous des relations avec le Conseil Régional (hors comité de ligne), sont-elles bonnes ?
- Avez-vous des relations avec les services du Conseil Régional (hors comité de ligne), sont-elles bonnes ?

Le tour de table a permis de constater des disparités énormes entre régions mais il a été acté par l'ensemble des participants :

facilement modulables et adaptables aux différents trafics.

Le document « Renouvellement du matériel Corail – Caractéristiques fonctionnelles » sera mis sur le site internet de la FNAUT.

Auto/train

La demande – déjà faite par l'association AUTAUT – porte sur le rétablissement de relations province – province.

La SNCF prévoit une expérience de ce type avec transport de la voiture en deux jours via Paris-Bercy en utilisant les rames porte-autos des relations radiale, mais sans majoration de prix par rapport à l'itinéraire direct.

- que dans toutes les régions, les mêmes problèmes se posent ; problèmes de disponibilité et d'entretien des matériels ; problèmes de composition, particulièrement les vendredis et lundis ;

- que sur les voies uniques, la dépose par RFF des évitements complique sérieusement la fluidité des circulations ;

- que la multiplication des haltes et/ou l'absence de personnel dans les petites gares entraîne un problème général d'information pour les usagers (situation perturbée, achat des billets) ;

- que la multiplication des AOT sur une zone géographique crée des concurrences stériles entre bus départementaux et TER ;



- qu'il est extrêmement difficile de concilier des plans de circulations entre Régions voisines ainsi qu'entre pays pour les liaisons transfrontalières ;
- que le turn-over existant dans les Régions, la SNCF et RFF ne facilite pas la possibilité d'entretenir des relations suivies avec les entités. De plus, c'est souvent un problème de personnes qui empêche un dialogue constructif et fructueux ; la culture d'intégrer l'expertise d'usage des associations n'est pas encore rentrée dans les mœurs des dirigeants et des politiques ;
- qu'à cela s'ajoutent de la part de la SNCF des changements d'orientation de politique d'entreprise généralement incompréhensible pour les associations ; le constat est fait que seules les associations assurent une continuité et une « mémoire » des plans d'amélioration projetés par l'AOT, la SNCF et RFF ;
- que les comités de ligne (ou équivalent) se limitent le plus souvent une chambre d'enregistrement où il

est rarement répondu aux questions posées par les usagers.

Les participants se sont accordés :

- sur le fait qu'une présence constante auprès de la presse locale est primordiale.
- que les associations doivent être force de proposition auprès des élus et des services.
- qu'une connaissance « personnelle » des différents acteurs locaux permet de faire avancer les dossiers.
- qu'il est important de connaître les associations « FNAUT » voisines et les associations œuvrant dans le même domaine de compétences (associations de consommateurs...)

En conclusion, les participants de l'atelier ont décidé de se revoir dans le cadre d'une réunion au siège de la FNAUT à Paris en début 2013 afin de continuer à échanger sur les différentes pratiques.

Réseau Fret

Pilote : Patrick Marconi

Participants : Régis Bergounhou ; Joël Dupont ; René Dutruel ; Jérôme Rebourg ; Jacques Azambre ; Carmelo Picciotto (AUT Montmartre Paris IDF) ; Jean-Pierre Micard (APVFJ Lons) et Patrick Marconi, pilote du réseau fret.

La discussion s'est amorcée d'elle-même lors du tour de table de présentation des participants. Les trains de fret ne sont pas prioritaires par rapport aux trains de voyageurs et plus généralement, en matière d'investissements, le fret est le parent pauvre du système ferroviaire français.

En 1997, un projet de ligne nouvelle nord-sud uniquement dédiée au fret a été soumis par Alain Peirot, mais il a été massivement repoussé par le Conseil d'Administration de la SNCF.

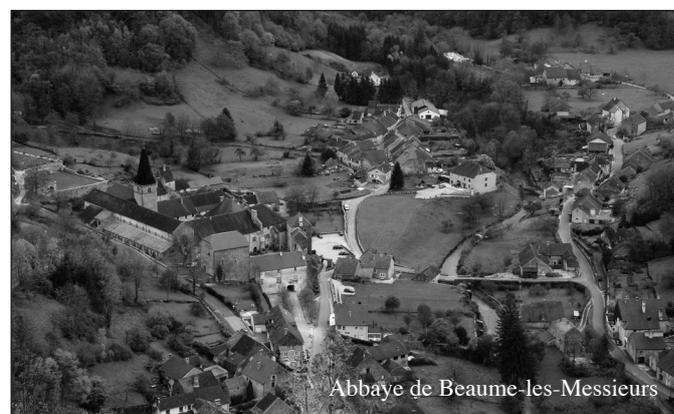
Régis Bergounhou a rappelé que la FNAUT adhère depuis longtemps à France Nature Environnement mais que désormais FNE a basculé à 100% sur la problématique de la biodiversité et n'a quasiment plus aucune compétence en matière de transports.

Jacques Azambre (Île de France) a rappelé que la croissance du fret est un enjeu majeur, tant sur le plan technique que financier et que par exemple, un grand contournement ferroviaire de Paris reste à boucler ; il souhaite que ce sujet soit abordé dans FNAUT Infos.

Carmello Picciotto constate en grand mouvement de transformation des gares fret en quartiers urbanisés (ex : Batignolles) et plus généralement de vente des emprises ferroviaires urbaines. Même si cela peut être bon dans un contexte de redensification des villes, il y a tout de même un problème foncier qui mine le fret.

Jean-Pierre Micard observe qu'il n'y a quasiment plus de lignes transversales et qu'il serait peut-être bon de réutiliser d'anciennes lignes pour retrouver cette fonction perdue.

Régis Bergounhou a brossé un tableau historique dans lequel la SNCF a voulu se recentrer uniquement sur les



«trains entiers/complets», en abandonnant à ce titre les embranchements particuliers. De même, les plateformes de transport combiné (ex : Trappes) ont été abandonnées à peine créées durant les années 2000. A son avis, Louis Gallois a démolit le fret en abandonnant le transport combiné, le wagon isolé et les embranchements particuliers. Lors d'un débat en 2010 entre la SNCF et la DB, le représentant de cette dernière avait dit : «Si on avait abandonné le wagon isolé, cela aurait été équivalent à un suicide de DB Cargo».

La SNCF est larguée par les routes à cause de la prédominance des ingénieurs des routes, grands pourvoyeurs de projets à court terme. De plus, les crédits routiers sont en affectation directe alors que les crédits ferroviaires sont des crédits délégués ; il faudrait passer aux crédits directs pour le ferroviaire.

En synthèse, il ressort du débat que les lignes terminales sont indispensables au fret ferroviaire, d'où l'intérêt du concept d'OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) mais aussi que l'absence de réseau fret complet (lignes de liaison et lignes terminales) pénalise lourdement cette activité. Le concept actuel visant à faire passer le fret sur le réseau «non TGV», donc en conflit avec les TER et les TET ne peut que pérenniser le déclin du fret ferroviaire dont la renaissance ne peut passer que par un réseau maillé dédié en priorité à celui-ci, aux performances cohérentes avec les besoins du fret.

Exposés divers

La desserte ferroviaire de la Franche-Comté

François Jeannin et Patrick Real

La FNAUT se préoccupe de toutes les composantes de l'activité ferroviaire, du TGV au wagon isolé, du TER à l'autoroute ferroviaire. Les congressistes ont tout naturellement appuyé les analyses et propositions des associations franc-comtoises de la FNAUT quant à l'actualité et l'avenir du réseau ferroviaire régional et de ses dessertes.

1 - Il est inacceptable que les relations internationales TGV Lyria par l'axe Dijon-Dole-Suisse via Frasne, Pontarlier et Vallorbe soient détournées par Bâle et Genève fin 2014.

2 - La relation Strasbourg-Lyon par la ligne historique passant par Besançon-Centre et Lons-le-Saunier doit être traitée comme une relation d'aménagement du territoire et recevoir les crédits d'investissements et de fonctionnement correspondant à sa vocation :

- soit en la classant en Train d'Equilibre du Territoire (TET) sous la responsabilité de l'Etat, autorité organisatrice des trains Intercités ;

- soit en donnant les moyens aux trois régions concernées (Alsace, Franche-Comté, Rhône-Alpes) d'assurer une desserte TER de bout en bout dans des conditions au moins équivalentes à ce qu'offraient les dessertes assurées par trains Corail voire turbotrans.

3 - La ligne 4 (ex Paris-Bâle) doit voir sa pérennité garantie au delà de la période d'expérimentation des trains TET en cours et recevoir, elle aussi, les crédits d'investissements pour son infrastructure et les matériels qui la sillonnent, en particulier les engins moteurs.

4 - Tous ces problèmes ont en commun un appendice organique indispensable : la réouverture urgente du barreau Belfort-Delle, dont le prolongement en Suisse est quasiment achevé !

La desserte des zones rurales, la pérennité des lignes de montagne et les relations transfrontalières sont des sujets à dimension nationale qui dépassent le seul cadre franc-comtois. La FNAUT soutient donc l'action au long cours engagée par la FNAUT Franche-Comté et ses associations locales concernant les dessertes des lignes régionales Dole - Saint-Claude - Oyonnax, Besançon - La Chaux-de-Fonds et Belfort-Epinal. Elle soutient aussi leur exigence d'un rétablissement du trafic fret de wagon isolé, quasiment abandonné par la SNCF en Franche-Comté au profit du transport routier.

Le fret en Franche-Comté

La faillite absolue de la politique fret de la SNCF est tristement illustrée par la situation en Franche-Comté. Deux des plus gros clients traditionnels de Fret SNCF sont basés dans cette région : PSA à Sochaux avec ses trains de voitures (Gefco) et Solvay (industrie chimique) à Tavaux (Dole) qui ne

faisaient que des trains complets, segment paraît-il sur lequel la SNCF savait faire. Aujourd'hui ce sont des opérateurs privés qui assurent ces trains complets de longue distance ! Et en traction diesel sur lignes électrifiées ! Quant aux bois résineux de la montagne jurassienne, méprisés par la SNCF, ce sont les CFF qui viennent les chercher avec leurs wagons, machines et personnels en gare de Pontarlier ! Est-il nécessaire de préciser que le wagon isolé a quasiment disparu en Franche-Comté ?

Un quai trop court

Des usagers effectuant des trajets domicile-travail sont lourdement pénalisés par la suppression des arrêts à Cousance du TER de 6h14 dans le sens Lons-le-Saunier/Lyon et de celui de 18h47 dans l'autre sens, décidée avec désinvolture par la SNCF. Raison invoquée par l'exploitant : la sécurité, les quais de cette gare ne sont pas assez longs pour permettre la montée ou la descente des voyageurs en raison de la longueur du train. Or, jusqu'à présent, il était annoncé aux voyageurs descendant dans cette gare de monter à l'avant du train, ce qui semble-t-il, a bien fonctionné ! Cousance n'est pas la seule gare en Franche-Comté à posséder des quais courts, mais la seule où des arrêts sont supprimés pour cette raison. De plus, ce changement intervient en milieu de service et n'apparaît pas sur les fiches des horaires TER en vigueur jusqu'au 8 décembre 2012.



Lons-le-Saunier, depuis le CarCom



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES

Message pour le 18^{ème} Congrès national de la FNAUT à Lons-le-Saunier

Je connais l'engagement de la FNAUT et de l'APVFJ sur la question de la politique des transports. Outil essentiel d'aménagement du territoire, celle-ci est à la fois au service direct de nos concitoyens dans leur vie quotidienne et un facteur déterminant de la compétitivité et de l'attractivité d'un territoire. Nous avons la chance de disposer aujourd'hui d'un outil logistique développé, signe de notre passé et notre présent fortement industriel. Je peux régulièrement constater à quel point ces aspects sont importants pour une entreprise dans le choix de son implantation

Je souhaite que les débats que vous allez avoir sur des sujets aussi complexes et à enjeux tels que, par exemple le cadencement, les trains d'équilibre du territoire ou encore la ligne à grande vitesse, soient l'occasion de partager et rapprocher les points de vue pour former des propositions convergentes, les plus à même de servir notamment la Franche-Comté.

Vous aborderez également la question à plus long-terme de l'évolution de la mobilité des personnes et du fret et des financements associés. Cet aspect me semble particulièrement important, dans la mesure où le secteur des transports nécessite des investissements importants sur des durées très longues. Anticipation des évolutions et capacité de prévision sont dès lors totalement indispensables pour effectuer les choix les plus judicieux, dans un contexte où les financements se font rares.

Que vos travaux soient riches !

Pierre Moscovici

L'association suisse ATE : promouvoir une mobilité d'avenir

Madeleine Lechmann, Coordinatrice des sections, Membre de la direction

L'Association Transport et Environnement a été citée régulièrement lors de ce congrès et cela fait chaud au cœur.

L'ATE est une association de promotion du transport en commun et de protection de l'environnement reconnue d'utilité publique depuis 30 ans. Cela lui permet de disposer d'un droit de recours pour intervenir contre des projets disproportionnés. Par exemple, l'extension excessive du parking d'un centre commercial. Une trentaine d'autres associations ont ce droit en Suisse.

L'association bénéficie souvent lors de ses actions du soutien de la population et parfois même des élus qui ont plus de mal à agir sur le plan institutionnel. L'ATE est également très active sur le plan politique et développe des activités commerciales.

Il est très important de mener des actions visibles médiatiquement et l'ATE s'y efforce autant que possible. Le dernier exemple a été une grande campagne de sensibilisation à la pollution au PM10. Cette pollution manque de concret pour marquer les esprits de la population. L'ATE a donc conçu des grands drapeaux blancs en coton que les adhérents ont accroché à leur fenêtre sur tout le territoire. Une fois bien imprégnés de pollution, tous les drapeaux ont été rassemblés par l'association. Puis une exposition a été organisée et médiatisée pour montrer les drapeaux imprégnés et ainsi faire comprendre à la population l'impact de la pollution au PM10.

Objectifs de l'ATE :

- une mobilité respectueuse de l'humain, de l'environnement et du climat ;
- une déduction des déplacements inutiles notamment des marchandises ;
- un soutien aux moyens de transport disposant du meilleur rendement, en particulier le train ;
- favoriser un aménagement du territoire qui optimise les déplacements tel que les écoquartiers.

L'ATE défend un usage raisonnable de l'automobile. 92% des ses adhérents sont automobilistes.

Structure

L'ATE compte environ 111 600 membres. Pour l'anecdote, l'association a perdu environ 30 000 membres suite à une action menée contre un projet de création d'un grand stade de football à Zurich. Au final, le nouveau stade n'a pas été construit et un ancien stade a été réaménagé.

L'ATE est divisée en 23 sections (environ une par canton). Chacune dispose d'une grande autonomie dans ses actions vis-à-vis du comité central. Une assemblée des délégués a lieu une fois par an, organisée tout à tour par les sections. On y décide les points forts de l'année et on valide un programme annuel et pluriannuel proposé par le secrétariat central.

Le comité central qui comprend la présidence de l'association est composé de 11 membres. Il est épaulé par un comité directeur qui compte une soixantaine de salariés à temps partiel.

Activités commerciales

L'ATE vend un service d'assurance automobile "écologique" pour ses adhérents qui bénéficient d'un tarif dégressif en utilisant peu leur véhicule.

Un service d'agence de voyage est également proposé pour des séjours privilégiant l'usage du train et du vélo.

Enfin une boutique vend divers accessoires utiles pour les cyclistes, les randonneurs, etc.

L'association vit essentiellement des cotisations des ses membres. 30% des cotisations sont reversées aux sections.

Actions menées

L'association gère 5 domaines d'actions :

- transport public
- sécurité routière
- climat, émissions polluantes et nuisances
- mobilité liée aux loisirs
- territoire et mobilité

L'ATE a organisé des initiatives pour les transports publics. Cela consiste à collecter 120 000 signatures pour avoir le droit d'interpeller le gouvernement sur une proposition de réforme.

Une précédente initiative a été lancée en 2001 pour proposer la simplification de la création de zones 30 par les communes.

La plus récente a été lancée en mars 2009 pour proposer de répartir la recette des taxes sur les carburants à 50% pour le transport public et à 50% pour la route. La répartition actuelle se limite à 25 % pour les transports.

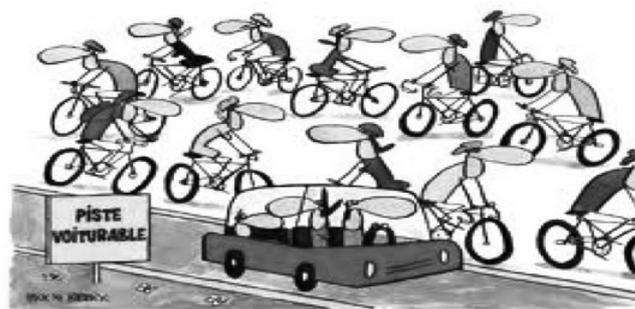
17 autres associations sont partenaires de l'ATE pour collecter des signatures. On compte entre autres Pro Natura, WWF, Greenpeace, MSF, des syndicats, des cheminots, etc.

Autres types d'action menées :

- organisation de pédibus médiatisé avec l'aide de personnalités ;
- campagnes de publicité pour sensibiliser les piétons et les automobilistes à la sécurité routière ;
- diffusion d'un document d'information sur le taux de pollution des différents modèles de véhicules ;
- vente d'une carte pour voyager en Europe par le train.



Madeleine Lechmann



Actions pour défendre les Intercités, en lien avec les associations

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

L'état des lieux

Entre les TGV et les TER portés jusqu'à présent par des dynamiques d'offre fortes et des efforts importants de la SNCF et des régions, un fossé ne cesse de se creuser lentement mais sûrement pour les autres dessertes TET.

Début des suppressions en 2003 (TIR) (Nantes – Bordeaux, Nantes – Lyon...).

Arrêt suite à l'intervention des régions et la décision du ministère (Dominique Perben) en 2005 mais suppressions de relations directes (Téoz) à partir de fin 2005.

Continuation en 2007 avec accélération (auto/train transversaux ; trains de nuits notamment : Reims/Lille/ Nantes – Nice, Nantes – Lyon) juste avant la signature de la convention TET.

Convention TET janvier 2011 : gel théorique, mais maintien de quelques suppressions : Paris – Maubeuge (2012) ; navettes les Aubrais-Orléans..., sans compter les interruptions pour travaux.

Face à cette force de destruction, la FNAUT se devait de réagir rapidement en attaquant sur tous les fronts.

Quelques « armées » de bénévoles de la FNAUT

Les services Intercités, la qualité du matériel, le service public

FNAUT : Bureau national, Conseil national, experts (D. Romann, B. Lejay)

Réseau Corail et Auto/train et associations partenaires

APNB : Association pour la promotion de la ligne Nantes – la Rochelle – Bordeaux

« Association Grand sud » : Bordeaux – Nice et ses antennes : ADTC Hérault, FNAUT Aquitaine, Midi-Pyrénées, PACA

LUTECE : Les Usagers des Transports de l'Etoile de Creil et Environs

Politique de réservation

ADPCR : Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen – Rennes

RVBN : Réseau Vert Basse-Normandie, UGB : Associations des Usagers de la gare de Bernay

AUTAUT : Association des usagers du transport auto-train, FNAUT nationale

Les réductions de services continuent

Nombreuses FNAUT et associations régionales, ADTC Hérault, FNAUT Auvergne et PACA

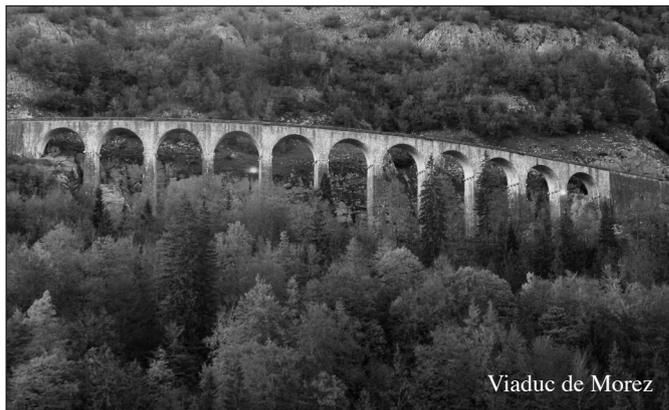
FNAUT Franche-Comté / APVFJ Association pour la promotion des Voies Ferrées Jurassiennes

Association Paris – Bâle, FNAUT nationale, etc.

« Fronts » engagés par la FNAUT et recherche d'« Alliés »

Front 1 – Que doivent être les services Intercités

La FNAUT ne se limite pas à la critique mais est force de propositions crédibles : amélioration écono-



mique basées sur des constats objectifs de comportements de la clientèle et sur les bonnes pratiques étrangères.

2 Conférences de presse : 12 octobre 2007, 7 mai 2010

2 Communiqués de presse : 24 novembre 2007, 30 septembre 2009

Le schéma directeur Intercités (octobre 2009) : consistance du réseau et des services

Lobbying : direction de la DGITM/ DST

5 rencontres du 7 mars 2007 au 10 novembre 2009

Patrick Vieu aujourd'hui à l'Elysée

5 rencontres du 1er avril 2010 au 2 décembre 2011

Xavier Piéchaczyk aujourd'hui conseiller à Matignon

Nombreux courriels : la DGITM demande à être informée des réalités de terrain.

Consistance des services : sur demande DGITM du 1er avril 2010 la FNAUT remet le 15 une proposition basée sur le SA 2000.

Présentation (15 décembre 2009 à la FMVM, intéressée, sans suite à l'ARF (23 sept 2008, 24 septembre 2010, 14 février 2011).

Assises du ferroviaire (septembre 2011).

Front 2 – La qualité du matériel Intercités

Les TET ne doivent pas être assurés par du matériel TER.

Les attentes fonctionnelles pour le renouvellement du matériel roulant (mars 2010)

Etude faite sur proposition du cabinet du ministre de l'Espace rural et de l'aménagement du territoire 9 octobre 2009.

Lobbying : Présentations débats à la FIF (sénateur Louis Nègre) qui ne voit pas arriver de commandes,

Alstom qui nous a présenté une simulation de Coradia Liner, version améliorée des Régiolis dont certaines voitures ont 50 % des sièges sans visibilité),

Bombardier, SNCF, d'accord avec nous sur l'absence de matériel GL au catalogue des industriels français.

Front 3 – La reconnaissance de l'activité de service public

La convention TET signée le 13 décembre 2010 maintient un service minimal prend en compte une partie des demandes de la FNAUT.

Lettre à Nicolas Sarkozy le 14 juillet pour le maintien de 4 trains de nuit. Réponse de Dominique Busse-

reau, le 13 octobre : maintien de 2 trains (abandon de Nantes – Lyon /Nice).

La FNAUT participe aux comités de suivis TET et ligne 4.

- Le service minimal continue de se dégrader :

Baisse de fréquences sur Paris – Maubeuge

Problèmes de correspondances avec le cadencement (Orléans, Valence...)

- D'où la nécessité pour la FNAUT de rappeler et défendre ses vues sur les Intercités.

Accord de principe pour création de comités d'axes avec les DREAL : lobbying à faire.

Lobbying : 3 rencontres avec le BCG, consultant de la DGITM, sur l'évolution de la convention (consistance des services présents et futurs ; spécifications du matériel)

Front 4 - La tentative de réservation obligatoire sur Paris – Cherbourg

C'est un exemple de la SNCF de vouloir privilégier la production à la notion de service attendu par le voyageur usager client.

La mauvaise question de la SNCF : « Voulez-vous avoir la garantie d'une place assise ? »

Oui à 70 % => 30 % des voyageurs tiennent à pouvoir voyager à l'improviste, même debout !

Jean-Pierre Farandou, au comité de suivi TET n° 1 du 30 mai 2011 avait parlé d'expérimentation en pointe sur Paris – Cherbourg. La volonté d'extension était évidente.

Les modifications d'internet avaient été faites sur 3 lignes : Cherbourg, le Havre et Nevers Suppression de l'affichage des périodes blanches et bleues.

La SNCF avait l'intention d'augmenter les prix, façon Téo. Marc Debrincat leur a rappelé, par un brillant cours de droit (lois, décrets, arrêtés) qu'elle n'en avait pas le droit.

Le projet du nouveau guide Intercités 2012 avait « oublié » de traiter le cas des trains à réservation facultative. L'édition 2012 n'est toujours pas sortie...

Trois réunions de négociations. 22 février 2011 (G. Pepy), 21 octobre 2011, 12 janvier 2012

La décision du président Pepy (22 février 2012) n'a pas réglé définitivement le problème. Intercités considère que seule la RESA permet de faire du yield ;

Lobbying : BCG (10 février 2012) ne prône pas la réservation obligatoire.

Lobbying indirect : référence aux bonnes pratiques des réseaux étrangers

Alors que la SNCF mise surtout sur Internet et sur le TGV, inversement, AUTAUT a obtenu la possibilité d'acheter l'auto/train sur Internet. Grand succès auprès des clients.

Front 5 - Les restrictions de services continuent...

... alors que, selon Jean-Pierre Farandou, « les TET sont le cœur de métier historique de la SNCF ; ils se développent en Allemagne et en Autriche » (comité de suivi TET, 30 mai 2011).

Aubrac et Cévenol ; « tronçonnés » ; limitation de Cévenol à Nîmes au SA 2013,

Le TGV Rhin-Rhône a « justifié » la suppression des dessertes Corail

Paris – Bâle ; Strasbourg – Lyon

La FNAUT considère que les marchés sont complémentaires et non concurrents : train « low cost » Paris – Nancy – Strasbourg ; Bordeaux – Nantes. L'idée commence à faire son chemin.

Lobbying : au niveau de SNCF Intercités (24 septembre 2012) et DGITM (11 octobre 2012)

Les Corail Strasbourg – Lyon peuvent être rétablis gratuitement : synchronisation de sillons TER financés par la loi SRU au titre de la LGV Rhin-Rhône.

Mais les régions ont détourné les sillons SRU : il faut des TER régionaux ou interrégionaux rapides entre grandes villes et pas seulement des TER à arrêts fréquents

D'où la nécessité de lobbying auprès des Régions, ARF (difficile vu ses contradictions : QS SNCF, concurrence, transferts sur route) et GART (la FNAUT est présente au CODOR), mais aussi auprès du ministère : cabinet du ministre et DGITM/DST (cohérence de la politique des transports) face aux élus.

Trains de nuits Hendaye – Nice dérégularisé, Hendaye – Genève supprimé à cause des travaux sur la transversale sud : lobbying RFF pour les sillons

Nécessité de continuer à travailler avec tous nos interlocuteurs : ministres, direction des transports, DREAL, élus, SNCF et RFF, régions, consultants travaillant pour ces organismes.

Les travaux à venir

Principes d'exploitation. Consistance des services. Qualité de service. Nature du matériel

Conclusion

Force de la FNAUT : possibilité de travail en parallèle entre organisations régionales et nationale à partir d'orientations définies et partagées. Possibilités nombreuses d'interventions :

- Ministères et consultants du ministère
- Comités de lignes et comités d'axes
- Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST)



L'état et l'avenir de la FNAUT

Jean Sivardière, président de la FNAUT

Les points forts de la FNAUT sont nombreux aujourd'hui.

1 – Notre crédibilité est due à notre approche rationnelle, non idéologique et non dogmatique des problèmes de transport et d'aménagement du territoire. Nous basons nos réflexions et nos propositions sur des faits et des chiffres précis, sur des observations de terrain faites en France et à l'étranger, sur des enquêtes (voir celles de Jean-Bernard Lugadet sur Eurolines ou celle de Jean-Paul Jacquot sur les relations ferroviaires internationales), sur les études de nos militants (Marc Debrincat, Jean-François Troin, Jean Lenoir), sur les expertises réalisées à notre demande par des spécialistes de haut niveau (Jean-Marie Beauvais, Gérard Mathieu, Jacques Pavaux).

« Les faits empêchent de croire ce que l'on a envie de croire » (Claude Roy).

2 – La FNAUT s'efforce de conserver toujours une vue d'ensemble de la problématique des transports, de tenir compte de tous les paramètres et contraintes : techniques, géographiques, financières, économiques, environnementales, sociologiques, institutionnelles ou politiques.

3 – Autre point fort : notre réflexion collégiale, parfois un peu lente sur les sujets difficiles mais conduite de manière approfondie jusqu'à ce qu'un consensus se dégage (grèves dans les transports publics et service prévisible, rôle de l'autocar, sélection des bons projets de LGV). C'est le travail de notre Conseil national, le Parlement de la FNAUT, dont la composition est bien représentative de la diversité de nos associations et qui sait actualiser notre doctrine et l'adapter si nécessaire face à des situations nouvelles tout en respectant nos « fondamentaux ». Grâce à cette méthode, la FNAUT a su éviter bien des erreurs : accueillir sans réserve, ou au contraire refuser sommairement, les nouvelles techniques, la décentralisation, l'ouverture à la concurrence entre opérateurs, les services d'autocar à longue distance,...

4 – Autre caractéristique de la FNAUT : dialoguer avec les décideurs, ce qui permet en particulier d'apprendre, de bien mesurer la complexité des problèmes, et d'éviter les gesticulations inutiles et démagogiques (toujours réclamer plus pour moins cher).

5 – La volonté de défendre intelligemment les usagers, actuels et potentiels, des transports aussi bien à court terme (traitement des litiges, correction des horaires, billettique) qu'à moyen terme (hausse des taxes sur les carburants pour protéger le consommateur grâce à un signal-prix judicieux, refus de la gratuité des transports).

6 – Enfin la FNAUT a réussi à maintenir une stricte indépendance qui explique à la fois l'originalité et la cohérence de sa doctrine et l'intérêt qui lui est porté par les décideurs (nous sommes de plus en plus souvent consultés par les décideurs et les journalistes commencent enfin à s'intéresser à nos activités).



Jacques Pélissard, maire de Ions-le-Saunier, et Jean Sivardière

La FNAUT rencontre aussi de nombreuses difficultés : manque de moyens financiers, manque de militants, concurrence exercée par d'autres organismes intervenant dans le secteur des transports (syndicats, associations de consommateurs, environnementalistes).

La principale difficulté est sans doute la complexité croissante du secteur des transports.

Lors de la création de la FNAUT en 1978, les choses étaient assez simples :

- trop de voitures dans les villes, trop de camions circulant sur de longues distances, trop d'avions volant sur de courtes distances ;

- des alternatives fiables mais sous-développées qu'il fallait promouvoir au plus vite en jouant sur les investissements, la réglementation, la fiscalité, la qualité de service.

Malgré les progrès évidents accomplis en une génération, ce constat et ces principes sont toujours d'actualité. Ce qui a changé profondément, c'est le contexte technique, institutionnel, financier et écologique.

De nouvelles techniques, bien ou mal maîtrisées, sont apparues : TGV, tramway sur pneus, voiture électrique, agrocaburants, nouvelles technologies de l'information, covoiturage, autopartage, autocar longue distance. De nouvelles méthodes de gestion ont émergé : yield management, délégation de service public, concurrence entre opérateurs, médiation. De nouveaux centres de décision se sont imposés : Union européenne, RFF, conseils régionaux, intercommunalités. L'endettement de notre pays, la crise économique, la montée des dépenses sociales ont créé de nouvelles contraintes financières. L'émergence de la sensibilité environnementale et des mouvements écologistes a renouvelé le paysage politique.

Toutes ces nouveautés, parfois inattendues, rendent le travail des militants de la FNAUT de plus en plus difficile. Ces derniers sont dans la même situation que le voyageur qui, autrefois, disposait de points de repère simples – l'indicateur Chaix, le libre accès au train et la tarification kilométrique – et qui aujourd'hui doit jongler avec les tarifs et les règlements de la SNCF.

Une difficulté de nature différente est la grande capacité de souplesse, d'imagination, d'adaptation et de renouvellement des modes de transport dont nous combattons l'hégémonie, en particulier celle du secteur routier : apparition du covoiturage, de la voiture électrique, recherches visant à réduire fortement la consommation unitaire des véhicules et à réduire la pollution de l'air,...

Conclusion du congrès

par Jean Sivardière

Ce congrès a été une réussite et je souhaite à nouveau remercier tous ceux qui y ont contribué : les membres de l'APVFJ, de la FNAUT Franche Comté et de la FNAUT nationale qui ont assuré son organisation matérielle, et les différents intervenants.

Le peu de temps disponible pour cette rencontre était très limité, mais il a été bien valorisé : il a permis d'adopter des textes de fond (rapport de conjoncture et motion), de bénéficier de débats instructifs avec de grands élus et un expert de haut niveau, de décerner des tickets verts et rouges, de donner la parole à divers militants de la FNAUT, représentants de fédérations régionales, pilotes de réseaux thématiques, ou membres du bureau national.

Les actes du congrès seront publiés début 2013, et vous les recevrez gratuitement. Un résumé des conclusions du congrès sera par ailleurs publié dans FNAUT Infos.

N'oubliez pas de remplir le questionnaire et de nous le remettre avant de partir, ou de nous le renvoyer par la suite : ce congrès a sans doute souffert de divers défauts, vos avis seront étudiés attentivement par le bureau et il en sera tenu compte dans l'organisation du prochain congrès.

Ce 19ème congrès aura lieu en 2014, il faut penser dès aujourd'hui à son organisation matérielle. Aussi nous lançons un appel aux associations de la FNAUT en les invitant à proposer leur candidature : il s'agit d'un travail important mais, outre le service rendu à la fédération, il renforce l'image et la notoriété de l'association organisatrice.

Nous comptons aussi sur vous pour faire connaître la FNAUT (par exemple en mentionnant l'affiliation de votre association sur ses documents, communiqués de presse et site internet – cela peut vous être utile en donnant une meilleure visibilité à votre association), les conclusions de ce congrès ainsi que son bulletin mensuel FNAUT Infos auprès des journalistes de votre région ou de votre ville. La participation de vos associations à la vie de la FNAUT est essentielle à sa vitalité : nous avons besoin de bien connaître ce qui se passe sur le terrain et les questions que vous vous posez, et de recueillir vos idées.

Après ce congrès, la FNAUT va poursuivre ses activités habituelles : interventions auprès des médias (sur la convention Etat-SNCF relative aux trains Corail, sur le schéma national d'infrastructures de transport, sur la gouvernance ferroviaire), lobbying auprès des associations d'élus, de la SNCF et du gouvernement, aide aux usagers en cas de litiges et actions juridiques, débats du conseil national, journée de formation en mai 2013, réalisation d'études et recherche de financements pour des expertises, publication de FNAUT Infos. Nous envisageons d'organiser un colloque, à la rentrée 2013, sur le thème de « la tarification des déplacements automobiles et par transport collectif ».

Permettez-moi enfin de vous encourager à intensifier vos activités militantes dans le secteur des transports. Ce secteur a une importance cruciale pour la vie quotidienne, et aussi une importance économique, écologique et sociale primordiale pour la collectivité, mais il est organisé de manière globalement irrationnelle. Cependant la FNAUT dispose d'une doctrine claire et cohérente, et elle voit ses analyses et ses propositions mieux reconnues aujourd'hui des décideurs politiques.

Enfin l'expérience montre qu'à force de travail et de continuité, il est possible d'obtenir des résultats : voyez le succès de la « virgule de Sablé », une idée astucieuse de la FNAUT Pays de la Loire qui a débouché sur un investissement de 40 millions d'euros. Notre travail pédagogique auprès des pouvoirs publics, des exploitants des services de transport et de l'opinion est difficile mais passionnant, ne cédon pas au découragement : dans un pays qui n'a pas de pétrole, et malheureusement peu d'idées, nous pouvons avoir collectivement une influence importante même si elle est rarement spectaculaire.

**Prochain rendez-vous en 2014.
Les candidatures pour accueillir notre congrès
sont ouvertes !**

Revue de presse

Bus : l'agglomération de Pau félicitée par une association d'usagers

Publié le 03/11/2012

Les bus d'Idelis ont connu une hausse de 40 % de la fréquentation, à année comparable (2009 et 2011). (archives jean-philippe gionnet)

En 2009, 8,4 millions de voyages avaient été enregistrés au cours de l'année par feu la STAP ; en 2011, 11,754 millions de voyages (les engagements de 11 millions avaient été dépassés) par Idelis. Fin 2012, plus de 12 millions de voyages seront comptabilisés, communique Vincent Dunez, directeur général d'Idelis. Pour cette hausse spectaculaire, la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) a décerné un ticket vert «à la Ville où le réseau Idelis, créé fin 2010, a vu le nombre de voyageurs augmenter de 40 %».

Un euro le ticket de bus - La FNAUT, qui prône - vous l'aurez compris - l'usage des transports collectifs, a également «remarqué le prix du billet de bus acheté au coup par coup, un des plus bas en France». Ce que confirme Vincent Dunez, qui rappelle que le prix du billet, pris directement auprès du chauffeur de bus n'est que d'un euro. Arnaud Binder, directeur du syndicat mixte des transports urbains Pau-Pyrénées, relève, lui, le prix de «l'abonnement à 25 € par mois, un des plus faibles, comparé à taille égale, sachant que l'employeur peut en prendre la moitié à sa charge avec le chèque transport». A noter encore tout «une gamme tarifaire très intéressante pour tous», poursuit-il.

La FNAUT relève encore «la volonté de Pau de lancer une ou deux lignes de bus sur voie, réservées pour améliorer la vitesse des bus». «Il s'agit là du projet de bus-tram et de la première ligne qui fait actuellement l'objet de concertation» précise Arnaud Binder. «C'est un transport collectif en site propre avec obligation d'avoir une voie réservée et la priorité aux carrefours», remarqué par l'État puisque correspondant au Grenelle de l'environnement.

«Préparer l'avenir» - «Cela couronne le travail décidé et financé par les élus de la communauté d'agglo. Le chemin reste encore très long à parcourir. Nous avons déjà des résultats reconnus par l'État ; maintenant ils le sont par la FNAUT», remarque Arnaud Binder. Et de conclure : «Nous sommes d'abord là pour développer et préparer l'avenir. et favoriser les déplacements autrement qu'en voiture. Nous préparons les alternatives».

==> Le funiculaire montré en exemple Dernier ticket vert décerné au funiculaire par la Fédération nationale des associations des usagers des transports (qui regroupe une centaine d'associations d'usagers des transports en France, soit des dizaines de milliers de personnes).

Chaque année, le funiculaire, entre la basse ville et le centre-ville, « emmène gratuitement, entre 400 et 450 000 voyageurs » relève la FNAUT. Quand il circule... Ce qui n'est pas le cas actuellement puisqu'il est arrêté pour révision annuelle jusqu'au 25 novembre !

Transports Blanc-Argent : un "Ticket vert" pour la Région

Mensuel de la région Centre

La Fédération nationale des associations d'usagers du transport (Fnaut), a tenu son congrès annuel les 20 et 21 octobre, à Lons-le-Saulnier (Jura). A cette occasion, elle a décerné un « Ticket vert » au conseil régional du Centre pour son intervention financière décisive qui a permis de rénover la ligne du Blanc-Argent et d'éviter sa fermeture.

La Région a apporté l'essentiel des 13 millions d'euros nécessaires aux travaux qui permettent aujourd'hui au train de circuler à 70 km/h (au lieu de 40 km/h), et qui transporte chaque année 350.000 passagers, dont une bonne partie sont des lycéens.

Communiqué de Jean-Michel Bodin, vice-président de la Région Centre délégué aux Transports, aux infrastructures, aux circulations douces et à l'intermodalité

Orléans, le 24 octobre 2012

La Fédération nationale des associations d'usagers du transport (FNAUT), lors de son congrès annuel qui s'est tenu les 20 et 21 octobre dernier, vient de décerner un ticket vert au Conseil régional du Centre pour son intervention financière décisive, qui a permis de rénover la ligne du Blanc-Argent et d'éviter sa fermeture.

Jean-Michel Bodin, Vice-président de la Région Centre, y voit un encouragement à poursuivre l'action du Conseil Régional en faveur des territoires et de leur habitant. Il rappelle que cet engagement pour le BA s'inscrit dans l'action quotidienne de la Région Centre pour améliorer et développer le service public du transport régional.

La politique des transports décryptée par la FNAUT

Article rédigé par Diane-Isabelle Lautrédou le 23/10/2012

Lors de son dix-huitième congrès les 20 et 21 octobre derniers à Lons-le-Saunier (39), la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) a pointé la politique actuellement menée par le gouvernement. (photo non actualisée, on y reconnaît le maire de Nancy...)

Rassemblant 200 participants les 20 et 21 octobre derniers à Lons-le-Saunier (39), le congrès de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) a été l'occasion de faire le point sur les premières mesures du nouveau gouvernement. Si la Fédération salue les initiatives de relance en faveur du logement social susceptibles de "décongestionner les villes et de réduire la dépendance automobile des ménages à faible pouvoir d'achat", elle regrette néanmoins l'absence de prise en compte des transports à plusieurs reprises.

Les transports sur le bord du chemin

En premier lieu, c'est la baisse des taxes sur les carburants automobiles dévoilée en septembre dernier qui a attiré les foudres de la fédération dans la mesure où elle risque d'"induire un gaspillage de plus de 300 millions d'euros et ce sans qu'aucune mesure n'ait été envisagée pour développer les transports urbains ou ferroviaires". Autre source de mécontentement : l'absence de prise en compte du secteur des transports identifié par la fédération comme le "premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre" lors de la conférence environnementale.

Niches fiscales et gouvernance

Le volet fiscal a également été l'un des sujets phare de ce congrès. "Nous regrettons que les niches anti-écologiques comme la non-taxation du kérosène ou la sous-taxation du gazole aient été maintenues, alors que seul le recours à la fiscalité écologique peut permettre de financer correctement les transports collectifs", estime la FNAUT. Enfin, au chapitre ferroviaire, ce sont les hypothèses de gouvernance évoquées par Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, qui coïncident dans la mesure où "la création d'une holding rassemblant Réseau ferré de France et SNCF paraît compliqué car leurs contextes politiques et économiques sont totalement différents".

Les dossiers chauds du transport ferroviaire en Franche-Comté

MaCommune.info, 23 octobre 2012

Le 18e congrès de la FNAUT s'est tenu à Lons-le-Saunier le week-end dernier. Occasion de faire le point sur les dossiers ferroviaires du moment en Franche-Comté mais aussi de décerner un « ticket rouge » au Syndicat mixte des Transports en commun du Territoire-de-Belfort.

La Fnaut (Fédération Nationale d'Associations d'Usagers des Transports) Franche-Comté s'inquiète de l'avenir du réseau ferroviaire régional et de ses dessertes. Dans une motion votée à l'unanimité, elle soulève plusieurs points.

1. Il est totalement inenvisageable que les relations internationales TGV LYRIA par l'axe Dole - Suisse via Frasne, Pontarlier et Vallorbe soient détournées par Bâle et Genève fin 2014.

2. La relation Strasbourg- Lyon par la ligne historique (Besançon Centre - Lons le Saunier) doit être traitée comme un axe d'aménagement du territoire et recevoir les crédits d'investissements et de fonctionnement correspondant à sa vocation, soit par classement en Train d'Equilibre du Territoire (TET), soit en donnant les moyens aux 3 régions concernées (Alsace, Franche Comté, Rhône Alpes) d'assurer la desserte de bout en bout dans des conditions au moins équivalentes à ce qu'offrait la desserte Corail (voire turbotrains).

3. La ligne 4 (ex Paris- Bâle) doit voir sa pérennité garantie au delà de la période d'expérimentation des TET en cours et recevoir, elle aussi, les crédits d'investissements pour son infrastructure et les matériels qui la sillonnent. en particulier les engins moteurs.

4. Tous ces problèmes ont en commun un appendice organique indispensable : la réalisation urgente du barreau Belfort - Delle, dont le prolongement en Suisse est quasiment achevé !

Le congrès soutient enfin l'action au long cours engagée par la Fnaut Franche comté et ses associations locales quant aux dessertes sur les lignes de Dole - St Claude - Oyonnax, Besançon - La Chaux de fonds, et Belfort - Epinal.

«ticket rouge»

Enfin la Fnaut a délivré 3 un des trois tickets rouge au Syndicat mixte des Transports en commun du territoire de Belfort, géré par le PS, « pour la qualité déplorable de la desserte par bus de la gare TGV de Belfort-Montbéliard qu'il assure depuis la ville de Belfort ».

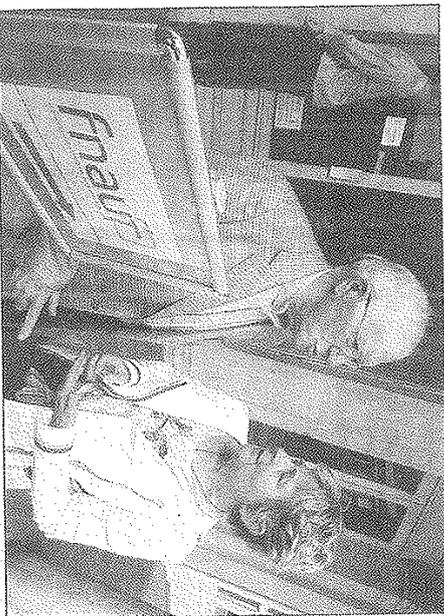
Transports À Lons, le congrès de la FNAUT attendait une présidente de Région très fâchée contre la SNCF et Lyria. La salle n'a pas été déçue

« C'est le foutoir complet ! »

Lons-le-Saunier. L'organisation de la première matinée de travaux du 18^e congrès de la Fédération nationale des associations des usagers des transports, hier à Lons, n'a pas laissé au maire de Pontarlier, Patrick Genre, de créneau pour s'exprimer. Son collègue de Frasnay, Philippe Alpy, dont la gare est aussi concernée par la menace de disparition, à terme, des TGV Lyria franco-suisse via le Jura et le Haut-Doubs, a donc porté leur parole commune de révolte, face à Dominique Devin, le directeur régional de la SNCF, présent dans la salle. Ce « montage » ne devait d'ailleurs pas déplaire à Patrick Genre qui, devant comme beaucoup son propre combat pour le maintien de la liaison de Berne par Pontarlier perdu d'avance, a eu l'intelligence de vite le « globaliser » pour mobiliser tout le Haut-Doubs, et l'agglomération de Dole, à ses côtés.

« Effets collatéraux »

Ainsi, Philippe Alpy a-t-il pu expliquer que le massif dans son ensemble était victime « d'effets collatéraux



■ Francois Jeannin et Marie-Guite Dufay : entre accords et désaccords, leurs cœurs balancent.

Photo J.-P. TX

de la LGV « Rhin-Rhône et que l'opérateur ferroviaire binationnal, dont la SNCF est l'actionnaire majoritaire, avait choisi « d'abandonner la desserte de territoires complets » pour permettre « à quelques-uns de gagner quelques minutes sur leur trajet » vers Berne. L'état, au passage, a été tacé. Si le maître de Frasnay comprend que ses moyens d'action pour infléchir les décisions du propriétaire indien d'ArcelorMittal sont limités, il n'en va pas de même pour le

rail français. « À propos de la SNCF, le gouvernement a encore son mot à dire », a-t-il asséné. L'élu a ensuite égrené les arguments plaçant en faveur du maintien, malgré le gain de temps constaté sur l'option de desserte de Berne via Rhin-Rhône. En particulier les 42 M€ investis jusqu'en 2010 pour cette ligne aujourd'hui menacée.

Certes, la contradiction qui consiste à vouloir à la fois la LGV et le sauvetage des anciennes liaisons auxquelles

cette ligne se substitue est-elle apparue dans le discours « pro Rhin-Rhône » de Marie-Guite Dufay et son ode aux « 26 minutes supplémentaires gagnées » si l'achèvement vers Mulhouse se fait. Mais quand il entend parler « études d'optimisation », Philippe Alpy avoue son envie de « hurler ». L'élu réclame un « moratoire » et s'affirme solidaire du « grand toilettage » proné par la présidente de Région à propos des règles de gouvernance du rail. « En matière d'organisation des transports, c'est le foutoir complet dans notre pays ! », avait lancé celle-ci à la tribune, peu de temps auparavant.

Lapsus décriptable

Également en phase avec le discours, Francois Jeannin, président de la FNAUT en Franche-Comté, en a même appelé « au ministre de l'Économie et des Transports », Pierre Moscovici. Las, l'élu de Montbéliard ne défend pas ce double porte-feuille, a corrigé Marie-Guite Dufay. Le lapsus est décriptable : c'est le patron de Bercy en effet, qui a permis à la Franche-Comté d'obte-

nir le rendez-vous qu'elle ne parvenait pas à décrocher seule avec le « vrai » ministre en charge du dossier, Frédéric Cuvillier.

Si les liaisons TGV Lyria vers Berne et Lausanne disparaissent, il faudra encore prévoir des TER de substitution, comme l'a déjà fait la collectivité régionale après le « précédent » de 2010. L'ennui, c'est que si l'Etat lui versera alors une compensation financière au titre de la loi SRU, une liaison de cabotage de proximité, avec ses arrêts synonymes de lenteur, ne répond pas aux attentes des usagers des grandes lignes. L'ancien maire PS de Pontarlier, Yves Lagier, a donc distribué à qui la voulait, dans la salle, la pétition pour la sauvegarde de la liaison TGV initiée par son successeur Patrick Genre. A la tribune, où les appels au « combat » se sont succédé, beaucoup en sont déjà convaincus. La gagnante sera... l'automobile puisque les usagers de la SNCF concernés choisissent de rallier d'autres gares, plutôt que de supporter d'excessives ruptures de charges ferroviaires.

Jean-Pierre TENDOUR

L'EST REPUBLICAIN du 21/10/2012
Page REGION (FRANCHE COMTE)

Jura. « Le Jura a besoin de lignes de train plus importantes, régulières et accessibles »

Transports ferroviaires. La fédération nationale des associations d'usagers des transports organisait son congrès, hier, au Carcom de Lons.



Alors qu'une nouvelle polémique vient d'éclater en raison d'arrêts TER supprimés pour cause de quais trop court (notre édition d'hier), la fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) organisait, hier, son congrès national au Carcom de Lons-le-Saunier.

Il a été l'occasion de mettre en place un débat. Marie-Guite Dufay, présidente de la région Franche-Comté, Christophe Perny, président du conseil général du Jura et Jacques Lançon, adjoint de la commune de Lons pour les questions d'environnement, ont pris part à près de deux heures de discussions sur les transports dans le Jura.

Trains express régionaux

Jacques Lançon et Christophe Perny ont regretté, successivement, « la dévitalisation de la ligne Strasbourg-Lyon », et que « le Jura ne bénéficie pas assez de ressources ferroviaires ». « Le département a besoin de lignes plus importantes, régulières et accessibles », estime le chef de l'exécutif jurassien.

Marie-Guite Dufay a tenu à rappeler qu'avec « la mise en œuvre du TGV Rhin-Rhône, il a fallu revoir les horaires des TER ». « Le nombre de ces derniers a augmenté, assure-t-elle. En revanche, et je comprends la frustration des Jurassiens, les lignes intercitys, notamment la ligne Lyon-Strasbourg, ont été malmenées. Mais ce n'est pas de la compétence de la Région. »

Une étude pour améliorer l'accessibilité du sud Jura

Marie-Guite Dufay est d'accord avec les membres de la Fnaut : « Le Jura manque de desserte Lyon-Lons. Cela ne se résoudra que par de l'investissement sur les lignes. Une étude doit être rendue courant 2013 sur les travaux à mener pour améliorer la desserte. La Région ira au-delà de ses compétences et financera aussi ces travaux avec RFF ».

TGV Lyria

« C'est tellement gros... Mais attention, c'est possible ! » La desserte TGV de Dole est menacée. Pour la Fnaut, la mise en service de la branche est de la LGV Rhin-Rhône, en décembre 2011 a provoqué une vraie dégradation de l'offre longue distance. Et les rumeurs persistantes de disparition de la desserte TGV Lyria Lausanne-Dole-Paris inquiètent. La présidente de la région s'est engagée cette ligne.

renaud.lambolez@leprogres.fr

La défense des voies ferrées



Dans le cadre du congrès national de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) qui se tenait à Lons le Saunier, Francis Lahaut, maire de Saint-Claude, accueillait la délégation de l'Association de Promotion des Voies Ferrées du Jura en mairie pour une courte escale, ils enchaînaient par la visite technique de la Ligne des Hirondelles. Le maire de Saint-Claude était déjà en liaison avec eux voici un an lors de la mise en place d'une pétition visant à demander plus de passage de train en gare de Saint-Claude. L'association a été entendue, 2 nouveaux trains ont été mis en place; un 3e se profilerait à hauteur de début décembre. L'association en attend un 4e. La voie ferrée est encore plus ici indispensable du point de vue de la situation géographique, la gare de Nurieux devient un parallèle. Ce congrès de la FNAUT avait une grande valeur comme l'expliquait M. Vuillemin, président de l'APVFJ,

« il pourra être un coup de projecteur sur les attentes des utilisateurs jurassiens comme du département de l'Ain ». Pour l'association « C'est une faute de fermer la ligne des Hirondelles »

► S.D.

Hebdo du Haut Jura 25-10-12



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Association agréée de consommateurs

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
Tél. : 01 43 35 02 83, fax : 01 43 35 14 06

contact@fnaut.org - <http://www.fnaut.asso.fr>