

11 septembre 2017 | par Florence Guernalec

Les nouvelles ambitions de la Fnaut

La Fnaut a organisé sa conférence de presse de rentrée le 8 septembre 2017. Son président, Bruno Gazeau en a profité pour rappeler les revendications de l'association d'usagers à quelques jours de l'ouverture des assises de la mobilité. La Fnaut se positionne comme l'association d'usagers des transports incontournable.



Le président de la Fnaut, Bruno Gazeau. © DR

Nouveau logo, nouvelle organisation territoriale, nouvelles ambitions, mais constance dans les orientations. A quelques jours de l'ouverture des assises de la mobilité, le président de la Fnaut, Bruno Gazeau, a présenté les revendications de l'association qui se proclame "La voix des usagers" dans sa baseline.

Tout d'abord, la Fnaut approuve le choix de l'exécutif de mettre [la priorité sur les trains du quotidien](#). Cependant, l'association d'usagers note qu'il manque 1 milliard d'euros par an à SNCF Réseau (4 milliards au lieu de 3 actuellement) pour mener à bien la régénération de ce réseau.

Une offre ferroviaire à renforcer

La Fnaut réclame toujours une augmentation des dessertes et des fréquences des TER, Intercités et TGV, et déplore le "malthusianisme" de SNCF Mobilités qui supprime des trains et des ferme des gares. La Fnaut est particulièrement attentive à la desserte des villes moyennes, et aux conséquences sur le commerce de centre-ville.

Dans cette optique de développement de l'offre ferroviaire, la Fnaut considère que "des lignes nouvelles sur la transversale sud [Bordeaux-Toulouse ; Montpellier-Béziers (Perpignan), Marseille-Nice] et l'axe Paris-Normandie [Paris-Rouen], ainsi que le Lyon-Turin sont indispensables pour répondre aux évolutions démographiques et protéger l'environnement".

De même, la Fnaut demande toujours le lancement d'un quatrième appel à projets pour les transports urbains en site propre. Bruno Gazeau rappelle qu'il reste une enveloppe de 800 millions d'euros sur les 2,5 milliards promis dans le cadre du Grenelle de l'environnement : sachant que l'État verse entre 8 à 10% du montant des investissements, l'effet de levier est donc "très important", a souligné son président, lors de la conférence de presse du 8 septembre 2017.

Pour une concurrence régulée entre opérateurs

La Fnaut réitère sa position sur l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs. L'association d'usagers est favorable une "concurrence régulée entre opérateurs". En clair, il s'agit d'adopter le modèle de la délégation de service public (DSP) qui a cours dans l'urbain pour l'appliquer aux TER et Intercités. A charge donc aux Région de rédiger le cahier des charges.

Bruno Gazeau considère que [la proposition de loi des sénateurs Nègre-Maurey](#) sur ce sujet comporte, en particulier, deux mesures intéressantes : le rattachement de Gares & Connexions à l'EPIC de tête (et non plus à SNCF Mobilités), et l'instauration d'un système de franchises pour les TGV (au lieu d'une concurrence en *open access*).

Pour une équité entre les modes

Enfin, les nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, VTC, etc...) ne doivent se développer, selon la Fnaut, qu'à deux conditions : leur intégration dans les schémas régionaux de mobilité, et donc en complémentarité des autres modes existants.

L'autre condition porte sur l'équité entre les modes de transport, "qu'il s'agisse des conditions d'accès aux professions et des exigences de formation, de la fiscalité, de la contribution financière au fonctionnement des équipements publics par application du principe "utilisateur-payeur", ou de l'équité environnementale par application du principe "pollueur-payeur". Une équité entre les modes qu'on a "*tendance à oublier dans les ministères*", a déploré Bruno Gazeau, lors d'une conférence de cette presse de rentrée.

La Fnaut se positionne comme une association incontournable, interlocuteur privilégié des parties prenantes.

Florence Guernalec

Des propositions pour renforcer la robustesse de la SNCF

La Fnaut a participé au rapport, "A la reconquête de la robustesse des services ferroviaires", commandé par la SNCF et dévoilé au mois de juillet 2017. "*Nous nous sommes spécialisés dans la non robustesse*", a expliqué Bruno Gazeau, laissant les aspects techniques aux autres experts. Autrement dit, la non capacité de la SNCF à réaliser les services promis aux clients.

La Fnaut a constaté que l'information voyageurs était souvent déficiente. En clair, soit les usagers n'ont pas d'informations, soit les informations communiquées divergent selon les sources (conducteurs, agents à quai, écrans). Hélas, l'incident à la gare Montparnasse, le 30 juillet 2017, est venu corroborer cette analyse.

L'association d'usagers a préconisé la mise en place d'une "couche logicielle unifiée" pour la production et la diffusion de l'information qui n'existe pas aujourd'hui.

De plus, la Fnaut demande la création d'une filière information voyageurs comme il en existe une pour le matériel roulant. L'idée est d'industrialiser cette ressource, et notamment de scénariser les réponses à apporter en cas de situation imprévue (mais déjà rencontrée et amenée à se reproduire comme la rupture d'une caténaire, par exemple).

Enfin, l'association réclame le rétablissement des fiches horaires qui étaient utilisées, selon elle, par 30% des usagers.

Enfin, la Fnaut s'est intéressée au fléau des retards liés aux colis suspects et aux suicides. Pour ce dernier cas, l'association souhaite qu'une convention entre les parties prenantes soit passée qui donnerait, par exemple, une délégation de pouvoir aux agents SNCF sur place pour prendre en charge une partie des procédures. L'objectif ? Ramener l'interruption de trafic de quatre à deux heures. Au total, la Fnaut a calculé que les retards de trains, tous motifs confondus, représentaient 1,5 milliard d'euros perdus pour les usagers en se fondant sur les propres évaluations de la SNCF sur le prix d'une minute gagnée...

Bruno Gazeau a souligné avec satisfaction que le président de la SNCF, Guillaume Pepy, s'était engagé à mettre en oeuvre les préconisations du rapport et avait d'ailleurs mis en place une équipe projet dédiée. La Fnaut souligne qu'elle suivra avec attention les avancées.

F.G.

Intercités | TER | TGV | Urbain
