

FNAUT lobbying





Contents

- Fnaut expertise
- Fnaut Infos
- Press releases

To be listened,
one has to be
accurate and credible



What is Fnaut expertise ?

- Since 1978
- Scientific and technical studies
- Legal studies
- A think tank on transport issues

To be listened,
one has to
communicate

Les études de la FNAUT

Une grave amnésie

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, a imposé à la direction de la SNCF le maintien et même le renforcement des avantages acquis par les cheminots en matière de réglementation du travail (règlement RH0077). Cette décision (qui fragilisera à moyen terme l'entreprise SNCF face à la concurrence) entrera en application puisqu'elle a reçu l'agrément des syndicats réformistes - CFDT et UNSA - et que la CGT ne s'y est pas opposée.

Dès lors, comment les conducteurs CGT et Sud Rail peuvent-ils justifier 9 ou 10 jours de grève ? Une grève qui a, en toute connaissance de cause, pourri la vie quotidienne des usagers du train : étudiants qui devaient passer leurs examens, auxiliaires de vie ayant en charge des malades ou des personnes âgées, parents devant récupérer leurs enfants à la sortie de leur travail, salariés ayant des horaires à respecter,...

Tous ces usagers, pour qui le transport public est vital, sont tout sauf des nantis. Or c'est à eux qu'a été infligé, outre un accroissement important des temps de transport, le stress d'horaires devenus aléatoires.

Faut-il rappeler aux conducteurs CGT et Sud que l'amélioration de leurs conditions de travail ne peut passer par l'affaiblissement du rail et moins encore par la dégradation du service public et des services rendus au public ?

Lorsque, de façon si récurrente, ils rendent pénibles les conditions de transport des usagers, et pour des périodes aussi longues, les conducteurs grévistes devraient avoir la décence de ne pas oublier que ce sont les usagers qui les font vivre en restant, malgré tout, fidèles au train, et que ces mêmes usagers contribuent grandement au financement de leurs retraites, consenties à des conditions d'âge spécifiques et dérogoires du droit commun.

En retour, un plus grand respect du service dû au public et une plus grande considération à son égard seraient les bienvenus. Par ailleurs la FNAUT demande un dédommagement des abonnés TER. De manière plus générale, elle demande que les conventions de transport urbain, TER et TET prévoient des dédommagements systématiques en cas de situations difficiles pour les usagers réguliers.

Bruno Gazeau



Viaduc de Saint-André-de-Lez, ligne Intercités Bordeaux-Nantes

La FNAUT ne se contente pas d'intervenir auprès des responsables politiques, des exploitants et des médias. Ses militants réalisent aussi des enquêtes et des études très variées dont nous présentons quelques exemples. Comment lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports collectifs ? Comment exploiter les trains TER et Intercités pour élargir leur clientèle et réduire leurs coûts d'exploitation ? Comment introduire la concurrence dans le secteur ferroviaire ? Dans quel contexte la gratuité des transports urbains est-elle mise en œuvre en France ? Quelles opportunités et quels risques l'économie numérique implique-t-elle pour les usagers des transports ? Que penser des « officines de médiation » ? Les résultats de ces travaux permettent à la FNAUT de mieux connaître les pratiques des usagers, qui évoluent très rapidement depuis quelques années, et d'argumenter plus efficacement auprès de ses interlocuteurs.

NDDL : un vote peu significatif, des questions sans réponses

Le référendum du 26 juin sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, organisé sur la seule Loire Atlantique, a dégagé un vote favorable au projet : le résultat, attendu, est peu significatif. Les modalités de la consultation ont été décidées autoritairement par le gouvernement : dès lors que l'aéroport était présenté comme celui du Grand Ouest, le périmètre devait être étendu aux Pays de la Loire et à la Bretagne.

La consultation ne règle aucun problème. Les défenseurs de ce projet anti-écologique, inutile, dispendieux, qui ne s'inscrit dans aucune politique de transports intermodale et durable, doivent aujourd'hui justifier leur choix.

Le gouvernement, s'il concrétise un projet qui détruirait un espace naturel et agricole précieux et favoriserait le mode de transport le plus fort émetteur de gaz à effet de serre, doit expliquer en quoi sa décision est conforme aux

objectifs de la loi sur la transition énergétique, de la loi sur la biodiversité et aux engagements pris lors de la COP 21.

Au moment où une nouvelle LGV va rapprocher le Grand Ouest de Roissy et Orly, les milieux économiques doivent expliquer comment des liaisons aériennes fréquentes avec les métropoles des USA, de Chine, ... pourront être créées à NDDL, dont la zone de chalandise (7 millions d'habitants seulement : 3,3 en Bretagne et 3,7 en Pays de la Loire) sera presque deux fois moins peuplée que celle de Lyon-Satolas (12 millions environ), qui propose très peu de vols long-courriers.

Quant aux élus locaux et régionaux, ils doivent expliquer comment ils pourront contribuer au financement du nouvel aéroport et de ses coûteux accès routiers, alors que les difficultés budgétaires freinent le développement indispensable des transports collectifs urbains, régionaux et inter-régionaux.



A news paper

• 8 pages,

• Each month



Press releases

.5 or 6 per month