

2012

fnaut
transport - consommation - environnement

18ème Congrès

Lons-le-Saunier
20-21 octobre

Dossier préparatoire

Objectifs du Congrès	p. 3
Organisation des débats	p. 4
Programme du Congrès	p. 5
Rapport de conjoncture	p. 6
Charte des transports de la FNAUT	p. 8
Projet de motion générale	p. 9
Propositions de prix Ticket Rouge et Ticket Vert	p. 11
Débats du dimanche matin	P. 14
Documents utiles aux débats	p. 17

Inscrivez-vous au congrès dès réception de ce dossier même si vous vous êtes déjà préinscrit

- Renvoyez le bulletin d'inscription individuelle (*feuille jaune jointe à ce dossier*) au siège de la FNAUT.
- Réservez vous-même votre hôtel (*fiche de réservation jointe à ce dossier*).
- L'organisation détaillée du Congrès et un plan de ville se trouvent sur la *feuille rose*.



VILLE DE LONS-LE-SAUNIER



Franche-Comté
Conseil régional

Objectifs du congrès

Le congrès de la FNAUT n'a pas la même fonction que ceux des partis et syndicats, au cours desquels les militants arbitrent entre les orientations des courants en présence et choisissent leurs dirigeants. Les orientations de la FNAUT font l'objet d'un large consensus parmi nos associations. Dans ces conditions, nos réunions ont des fonctions bien distinctes :

- **l'assemblée générale** est un rendez-vous statutaire qui répond à des objectifs internes (élection du conseil national, évaluation du fonctionnement passé de la fédération et du travail du bureau, discussion des projets d'action) ;
- **le conseil national** est notre parlement, il actualise régulièrement notre doctrine ;
- **le congrès** (qu'on pourrait appeler les « Rencontres de la FNAUT ») a des objectifs variés : réactions à l'actualité, débats et formation des militants, réflexions sur l'organisation et les activités de la FNAUT.

1°/ **Discuter le rapport de conjoncture et le projet de motion générale**

Notre congrès arrive au bon moment pour nous permettre d'évaluer les premières décisions du nouveau gouvernement et réaffirmer quelques objectifs prioritaires.

Les textes proposés ont, bien évidemment, été établis en dehors de toute préoccupation partisane. La motion concerne les problèmes d'actualité, elle n'est pas un résumé exhaustif de notre doctrine.

2°/ **Dialoguer avec des élus territoriaux**

Nous avons invité la présidente du Conseil régional de Franche-Comté, le président du Conseil général du Jura et le président de la Communauté de communes de Lons-le Saunier, pour le traditionnel débat du samedi matin.

3°/ **Approfondir notre réflexion sur la politique des transports**

Nous avons invité Yves Crozet, professeur d'économie à l'université Lyon 2 et ancien directeur du Laboratoire d'Economie des Transports, qui nous parlera de l'évolution de la mobilité des personnes et du fret, et du financement du secteur des transports.

4°/ **Attribuer les prix Ticket Vert et Ticket Rouge**

L'attribution de ces prix, très appréciés des journalistes, est l'occasion de développer notre pédagogie à partir de situations concrètes.

5°/ **Réfléchir à l'organisation interne de la FNAUT**

Une séance de travail, le dimanche matin, sera consacrée au fonctionnement et aux activités de nos associations locales, de nos fédérations régionales et de nos réseaux thématiques.

6°/ **Permettre des échanges entre militants de la FNAUT**

Des temps de rencontre seront proposés aux congressistes le samedi après-midi et le dimanche matin.

7°/ **Mieux faire connaître les analyses et propositions de la FNAUT**

Une conférence de presse sera donnée par le bureau à l'issue du congrès. Le texte définitif de la motion sera remis aux congressistes et aux journalistes, et publié dans FNAUT-Infos.

8°/ **Découvrir le Jura et la ville de Lons-le-Saunier**

Des visites touristiques sont proposées le vendredi après-midi veille du congrès (ligne dite des Hirondelles) et le dimanche après-midi (ville de Lons-le-Saunier).

Participez nombreux à notre congrès et faites-le connaître autour de vous. Un exemplaire de ce dossier est envoyé à chaque association et aux membres du Conseil National.

D'autres exemplaires sont disponibles gratuitement : réclamez-les au siège parisien de la FNAUT.

Organisation des débats

Le samedi sera consacré à la politique des transports, le dimanche matin à l'organisation interne de la FNAUT.

L'expérience a montré que la discussion d'une motion en séance plénière est très difficile et se perd volontiers dans les détails, si bien que le texte n'est modifié que marginalement à la suite du débat. C'est pourquoi, comme lors des congrès précédents, la motion sera discutée uniquement par correspondance : les adhérents de la FNAUT, même s'ils ne participent pas au congrès, sont invités à réagir au texte proposé avant le congrès.

Il en sera de même, cette année, pour l'attribution des prix Ticket Vert et Ticket Rouge : nous attendons vos réactions à nos propositions et d'autres suggestions.

Le responsable des débats est Jean Sivardière, président de la FNAUT. Adressez-lui, avant le congrès et le plus tôt possible :

- vos commentaires sur le **rapport de conjoncture** et le projet de **motion générale** (amendements et compléments) ; une synthèse sera effectuée par le bureau et présentée au début du congrès ;
- vos suggestions concernant **les prix Ticket Vert et Ticket Rouge** ;
- vos **autres suggestions** (motions sur des sujets particuliers, questions à poser aux invités, réflexions sur l'organisation interne de la FNAUT).

Ces contributions sont indispensables à une bonne préparation et au succès du congrès.

Contact : **Jean Sivardière**
8 avenue de l'Europe
38120 Saint Egrève

Fax : 04 76 56 00 10
Courriel : sivardiere@wanadoo.fr

Merci de votre collaboration.

Recommandations importantes

Avant le Congrès

Inscrivez-vous au congrès dès réception de ce dossier : vous obtiendrez plus facilement un hébergement à prix abordable et vous faciliteriez le travail des organisateurs.

Vous trouverez dans les pages suivantes de ce dossier le programme du congrès et divers documents préparatoires. Lisez attentivement les textes proposés et réagissez.

Le programme du congrès, difficile à établir, est donné à titre indicatif. Il sera précisé en dernière minute, en fonction des réponses reçues des responsables politiques et experts invités. Merci de votre compréhension.

Pendant le Congrès

Afin d'éviter le manque fréquent de concision de certaines interventions en séance et de permettre à chacun de s'exprimer au cours des débats, il vous est demandé avec insistance de limiter la durée de vos interventions au cours du congrès. Préparez vos interventions : évitez les généralités inutiles, les répétitions et les considérations hors sujet.

Après le Congrès

Diffusez les conclusions du congrès auprès de votre entourage : journalistes, élus, adhérents de vos associations, syndicats et autres associations.

Programme du congrès

Lons-le-Saunier, du 19 au 21 octobre 2012

Vendredi 19 octobre

A partir de 14h	Accueil des participants en gare de Lons-le-Saunier Installation dans les hôtels
15h-19h30	Visite touristique de la ligne du Haut Jura, dite ligne des Hirondelles
20h30-22h	Réunion du bureau national

Dîner et soirée libres

Samedi 20 octobre

A partir de 8h	Accueil des participants en gare de Lons-le-Saunier Installation dans les hôtels
9h-10h	Accueil, café-croissants, inscription au congrès
10h-10h30	Ouverture du congrès (Jean Sivardière) Présentation et vote de la motion générale
10h30-12h30	Débat avec les élus (communauté d'agglomération, département, région)
12h30-14h30	Buffet Bio sur les lieux du congrès
14h30-16h30	Exposé d'Yves Crozet : "Comment la mobilité des personnes et du fret va-t-elle évoluer ?" "Comment financer le système de transports ?" Débat avec la salle

Pause

17h	Attribution des prix Ticket Vert et Ticket Rouge
18h30	Réception offerte par la ville de Lons-le-Saunier
20h30	Dîner festif à la salle du Puits Salé

Dimanche 21 octobre

9h-10h30	Ateliers au choix des participants : <ul style="list-style-type: none">● Ateliers 1 à 5 : réunion des réseaux thématiques● Atelier 6 : Comment lancer ou relancer les activités d'une association locale, intervenir auprès des décideurs et des médias, faire la pédagogie du vélo et du TC auprès du public, donner des conseils en mobilité...● Atelier 7 : Rencontre des présidents de fédérations régionales
----------	---

Pause café

11h-13h	Exposés divers sur les activités de la FNAUT, de la FNAUT Franche-Comté et de la Fédération Européenne des Voyageurs Conclusion du congrès (Jean Sivardière)
---------	---

Déjeuner libre

15h-17h	Visite touristique de la ville de Lons-le-Saunier
---------	---

Rapport de conjoncture

proposé par Jean Sivardière

Ce rapport de conjoncture sera bref car les décisions du nouveau gouvernement en matière de transports sont encore peu nombreuses à l'heure où ce rapport est rédigé (fin août 2012). La politique des transports avait d'ailleurs été quasiment absente de la campagne électorale présidentielle.

Concertation

On note tout d'abord une volonté de dialogue intéressante : 6 des 10 rencontres avec les nouveaux décideurs (Elysée, Matignon, ministères) demandées par la FNAUT ont déjà été acceptées (la première, au ministère des transports, a eu lieu fin juillet ; les autres auront lieu en septembre). Pierre Moscovici, ministre de l'Économie et des Finances, a consulté les associations de consommateurs sur le prix des carburants (mais il n'a pas tenu compte du point de vue de la FNAUT...).

Grandes infrastructures de transport

- Le premier ministre Jean-Marc Ayrault, ancien maire de Nantes et promoteur acharné de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, a, pour calmer le jeu, accepté un moratoire de deux ans couvrant la durée des actions en justice en cours. Mais il n'a rien cédé sur le fond malgré l'absurdité du projet.

- Jérôme Cahuzac, ministre du budget, s'en est pris aux projets de LGV : il a accepté les 4 coups partis (Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux, le contournement de Nîmes et Montpellier, Vandières-Strasbourg) mais a affirmé que les autres projets n'étaient pas finançables. Pas un mot sur les projets des autres modes figurant au Schéma national des infrastructures de transports.

Face à leurs protestations virulentes, Frédéric Cuvillier, ministre des transports, a été contraint de « rassurer » les grands élus concernés et a laissé entendre que les projets Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Lyon-Turin n'étaient pas menacés. Une commission d'experts et d'élus va hiérarchiser les projets de LGV, la FNAUT a demandé à être auditionnée.

- D'après nos informations, certains projets autoroutiers auraient du plomb dans l'aile (A45 Lyon - Saint-Etienne). Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord sera « fondamentalement revu ».

Plan de soutien à la filière automobile : un pari hasardeux

Confronté à la menace, confirmée, de fermeture du site d'Aulnay-sous-Bois par Peugeot, le gouvernement a présenté un plan de soutien à la filière automobile. Mais ce plan est mal ciblé car il relève davantage de la politique industrielle que de la politique des transports.

- Manifestement, sa réaction procède d'une incompréhension de la réalité du marché automobile français. Non seulement ce marché n'est plus qu'un marché

saturé, de renouvellement (le taux de motorisation des Français atteint 80%), mais il ne peut que régresser à l'avenir pour des raisons structurelles (croissance de l'offre alternative à la voiture, baisse du pouvoir d'achat, hausse du prix du pétrole, désintérêt des jeunes vis-à-vis de l'automobile observé aussi en Suisse ou aux USA).

- Le gouvernement, au lieu d'anticiper et d'amorcer des mesures de reconversion de la filière vers des activités d'avenir, a donc cherché à relancer la production automobile en encourageant son adaptation énergétique et environnementale. Le plan Montebourg a heureusement écarté une nouvelle prime à la casse, ses effets pervers pour l'industrie automobile elle-même, l'environnement et les finances de l'État. Mais en faisant essentiellement le pari de la voiture électrique par de nouvelles aides à la recherche et une forte hausse du bonus à l'achat du véhicule (7 000 euros), il méconnaît que le coût de la voiture électrique reste prohibitif et que son créneau est étroit (flottes captives urbaines), sa généralisation posant de redoutables problèmes environnementaux (voir FNAUT Infos n°198, octobre 2011). L'encouragement à la voiture hybride (5 000 euros de bonus) est sans doute plus rationnel.

Prix des carburants automobiles : une décision rétrograde

Lors de sa campagne électorale début 2012, François Hollande avait promis un blocage du prix des carburants automobiles suivi d'une réintroduction du mécanisme de la TIPP (TICPE) flottante mis en place par le gouvernement Jospin. Une baisse provisoire du prix du pétrole a amené le gouvernement à ne pas intervenir immédiatement, mais la question s'est à nouveau posée, et le ministre de l'Économie est intervenu dès la fin août. Or la hausse du prix du pétrole est un phénomène structurel et non conjoncturel, conséquence d'une augmentation de la demande mondiale de pétrole, accentuée par la dépréciation de l'euro par rapport au dollar et par les risques géopolitiques qui pèsent sur notre approvisionnement auprès de divers pays producteurs.

La baisse des taxes sur les carburants pendant 3 mois va impliquer une dépense de 300 millions pour l'État. Les marges des distributeurs sont très faibles (de l'ordre de 1%), leur baisse ne peut être que provisoire et les menaces de l'Union française des industries pétrolières ne peuvent être prises à la légère. Or la part des taxes dans le prix des carburants a baissé ces dernières années (sur l'essence SP95, elle n'était ainsi que de 57% en 2011 contre plus de 70% dix ans auparavant) et l'État, dont la dette est inquiétante, n'a manifestement pas les moyens de perdre des recettes fiscales.

Par ailleurs cette décision, dont bénéficieront en particulier les 80% au moins d'automobilistes qui peuvent payer les carburants à un prix élevé, subventionnés par

les contribuables, ont reçu un signal-prix déplorable alors que les économies de pétrole sont indispensables. Si on continue à subventionner la circulation automobile, comment lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, et limiter notre déficit commercial, creusé par nos importations de pétrole ? La Cour des Comptes vient de souligner la nécessité de mettre en cohérence la fiscalité des carburants avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Deux sortes de mesures peuvent être prises pour répondre aux difficultés des automobilistes :

- le lancement, sur le modèle des campagnes de sécurité routière, d'une campagne nationale en faveur de l'écoconduite, dont la pratique permet de réduire la consommation de carburant de 20% ;

- le développement des transports collectifs et de l'intermodalité dans les zones périurbaines et rurales, où habitent de nombreux ménages à faible pouvoir d'achat.

Parmi les ménages modestes, beaucoup ne sont pas motorisés. Ce sont les plus pauvres, et leur mobilité est limitée par la pénurie de transport collectif. L'argent public doit être consacré en priorité au développement du transport collectif.

Fiscalité écologique

Le gouvernement semble ne pas avoir de projet de fiscalité écologique à l'ordre du jour alors qu'elle constitue

un outil décisif à la fois pour orienter les comportements des consommateurs et des entreprises et pour dégager les ressources nouvelles nécessaires pour financer les investissements permettant d'économiser l'énergie et de réduire les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre.

- Alors que des milliards d'euros sont en jeu, le gouvernement ne semble pas prêt à s'attaquer aux niches fiscales anti-écologiques (non taxation du kérosène,... voir FNAUT Infos n°207, septembre 2012), cette possibilité a été écartée lors de l'élaboration de la loi de finances rectificative 2012.

- Le bonus automobile aurait dû être supprimé : un alourdissement du malus aurait suffi à inciter les acheteurs à privilégier les véhicules peu émetteurs de CO2.

- L'OMS a confirmé le caractère cancérigène des particules fines, dont les moteurs diesel sont l'une des principales sources, mais le gouvernement n'a pas réagi. La France a pourtant reçu une assignation devant la Cour de justice européenne pour son dépassement des valeurs limites dans de nombreuses grandes villes de métropole (dont Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg, Bordeaux) et à la Réunion. Une dé-dieselisation du parc automobile est indispensable (d'autant que le diesel doit être en grande partie importé), elle passe par un alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence.

- La mise en œuvre concrète, prévue pour la mi-2013, de la TKPL sera un test de la volonté du gouvernement d'appliquer le principe pollueur-payeur au transport routier de fret.

Rappel - Charte des transports de la FNAUT

proposée aux candidats à l'élection présidentielle

Des enjeux fondamentaux

L'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises conditionne de nombreux paramètres de la vie collective ou interagit avec eux :

- la facilité et la sécurité des déplacements quotidiens et occasionnels ;
- la consommation des ménages ;
- la qualité du cadre de vie et la santé publique ;
- le fonctionnement des entreprises et l'équilibre de notre balance commerciale ;
- l'urbanisme et l'aménagement du territoire ;
- le réchauffement climatique (le transport en est le premier contributeur, avec la plus forte croissance).

Un état des lieux inquiétant

Malgré certaines évolutions positives, force est de constater que la situation n'est pas favorable :

- la mobilité des piétons et cyclistes reste entravée par un trafic routier omniprésent ;
- la mobilité des personnes handicapées s'améliore bien trop lentement ;
- le nombre et la gravité des accidents de la circulation se maintiennent à un niveau inadmissible ;
- faute d'investissements réalisés à temps, le système de transport collectif (grandes agglomérations, ferroviaire) est saturé et les infrastructures se sont dégradées ;
- de vastes zones sont mal desservies (petites villes, zones rurales et périurbaines) ; l'accès à l'emploi, aux établissements d'enseignement, aux services de santé est difficile pour une part notable de la population ;
- les entreprises souffrent de la congestion des réseaux routiers et des transports publics ;
- de nombreux services ferroviaires sont menacés (TER, Intercités et même TGV) ;
- le fret ferroviaire a diminué de moitié depuis 2000 (il a augmenté de 50% en Allemagne) ;
- l'étalement urbain (lié à la pénurie de logement social) et la métropolisation se sont poursuivis ;
- les nuisances de l'automobile, du camion et de l'avion impactent le cadre de vie et la santé publique (les particules fines provoquent plus de 40 000 décès prématurés par an) ;
- la segmentation et l'artificialisation du territoire n'ont pas été enrayerées ;
- la dépendance pétrolière, donc le déficit de notre balance commerciale et le réchauffement climatique se sont accentués.

Trois principes directeurs pour une politique nouvelle

L'expérience a largement démontré que la voiture (surtout en milieu urbain), le camion (surtout sur la longue distance) et l'avion (surtout sur la courte distance) occupent aujourd'hui une place excessive qui doit être réduite au bénéfice :

- de la marche, du vélo, du transport urbain et suburbain, de l'autocar départemental et du TER régional pour les déplacements de proximité ;
- du TGV et du train Intercités pour les déplacements à moyenne et longue distance ;
- du rail et de la voie d'eau pour le transport du fret.

Dans cette perspective, la FNAUT propose trois principes directeurs :

- chaque mode de transport a un rôle à jouer mais il doit être cantonné à son domaine de pertinence, défini à partir de ses caractéristiques techniques, économiques et environnementales (choix des infrastructures) ;
- chaque mode de transport doit assumer ses coûts externes à travers sa tarification ;
- l'aménagement du territoire et la politique industrielle doivent limiter le besoin de mobilité (densification urbaine, revitalisation des villes moyennes, relocalisation des activités).

Projet de Motion générale

Les moyens d'une politique nouvelle des transports

1. Infrastructures de transport

Le Schéma National des Infrastructures de Transport doit être fondamentalement revu :

- il accorde une place encore bien trop importante à de grands investissements routiers, aéroportuaires et fluviaux nocifs ou dont l'utilité n'a pas été démontrée (autoroutes A45 et A831, autoroute littorale de La Réunion, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canaux Seine-Nord et Saône-Rhin/Moselle).
- les projets de LGV ne doivent pas faire l'objet d'un moratoire global mais doivent être sélectionnés au cas par cas (le projet Poitiers-Limoges, coûteux et inadapté, doit être éliminé) et hiérarchisés ;
- les gares TGV distinctes des gares centrales et non connectées directement au réseau classique doivent être éliminées des projets de LGV ;
- la régénération, la modernisation et le maillage du réseau ferré classique doivent être accélérés ;
- les TCSP urbains doivent faire rapidement l'objet d'un nouvel appel à projets, en y incluant la revitalisation d'étoiles ferroviaires urbaines ;
- l'adaptation des transports collectifs aux personnes handicapées doit être poursuivie fermement.

2. Déplacements dans les zones urbaines

Les collectivités locales doivent disposer de nouvelles possibilités d'action et de cohérence :

- les AOTU doivent acquérir l'ensemble des compétences concernant les transports (grandes voiries, vélo, covoiturage, autopartage, stationnement, politique d'urbanisme) ;
- en particulier, la gestion du stationnement doit être décentralisée et les amendes dépenalisées et versées aux collectivités locales ;
- le périmètre des compétences des AOTU doit être étendu au bassin de vie ;
- le code de la rue doit être complété afin de mieux protéger les usagers vulnérables de la voirie ;
- l'autopartage doit être encouragé par des mesures réglementaires et fiscales ;
- l'expérimentation du péage urbain doit être autorisée sans conditions imposées par l'Etat ;
- les PDU doivent être rendus 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, qui en est dorénavant autorité organisatrice, de développer les liaisons Intercités de jour et de nuit, complément indispensable des services TGV et TER, en s'inspirant des recommandations de la FNAUT :

- mise au point d'un cahier des charges garantissant une rénovation de la qualité de service (fréquence minimale des dessertes, capacité et confort des trains, relations directes et correspondances, desserte des villes moyennes, tarification, suppression de la réservation obligatoire sur les trains Teoz, transport des vélos et restauration à bord) ;
- contrôle de la qualité de service 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 périmètre des Intercités des relations interrégionales à longue distance 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 TGV, les billets d'avion (vols intérieurs) et les péages autoroutiers ;
- refus d'une autorisation générale de création de services routiers Intercités, qui fragiliseraient les services ferroviaires.

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

- une extension du versement transport des entreprises à tout le territoire ;
- une ouverture des dessertes TER à la concurrence (par 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, les plus fragiles aujourd'hui ;
- la répartition des compétences transport des départements entre les agglomérations et les régions.

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

4. Circulation routière

La FNAUT constate les avantages d'une réduction, temporaire ou définitive, de la vitesse maximale autorisée à 110 ou même 90 km/h sur certaines autoroutes (A13, A86, A31, A7, A8, A9) : moins d'embouteillages, d'accidents, de pollution de l'air et de consommation de carburant. Elle demande une extension de ces mesures de bon sens et 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 et sur de nombreuses sections en Allemagne, de 110 km/h au Danemark et en Grande-Bretagne, et de 90 km/h aux USA).

Les passages à niveau doivent être sécurisés (radars, ralentisseurs, remplacement du feu rouge clignotant par un feu rouge fixe). Ils doivent mieux figurer dans l'enseignement des auto-écoles.

Les sanctions pour les petites infractions au Code de la route doivent être maintenues.

La FNAUT demande l'abandon de tout projet de blocage du prix des carburants automobiles et de retour à la TIPP flottante, le lancement d'une grande campagne d'information sur l'évolution du coût des carburants (taux de fiscalité, coût rapporté au salaire minimum) et la promotion de l'écoconduite.

5. Transport des marchandises

La FNAUT s'inquiète de la dégringolade du fret ferroviaire suite à l'abandon par la SNCF du wagon isolé, contradictoire avec le Grenelle de l'environnement et les besoins des économies locales.

- Elle demande à l'Etat et aux régions de soutenir la création d'opérateurs ferroviaires de proximité sur l'ensemble du territoire et pas seulement dans les régions portuaires.
- 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 de plus de 50 tonnes.
- Les autoroutes ferroviaires et maritimes doivent être rapidement développées.
- Un réseau fret doit être créé à partir de lignes actuellement fermées, aux performances modestes mais réutilisables pour un faible coût d'investissement.

Elle suggère le lancement d'Etats Généraux du fret ferroviaire réunissant l'ensemble des 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 à l'Etat la suppression des niches fiscales anti-écologiques, en particulier :

- la correction du barème fiscal automobile, qui surestime de 30% le coût d'usage de la voiture et incite à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-travail ;
- 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 des taxes sur les péages autoroutiers pour financer 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 et l'augmentation du malus, dont le montant reste insuffisant comparé au prix d'achat des véhicules concernés.

La FNAUT demande que la taxe poids lourds soit mise en place comme prévu mi-2013 et que son produit soit affecté uniquement au développement du fret ferroviaire, et que la part régionale de la TICPE puisse 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.

Encadrement strict des aides publiques aux aéroports et compagnies aériennes.

Réglementation

Extension du service prévisible au secteur maritime (desserte des îles).

Affichage obligatoire du contenu en gaz à effet de serre de toutes les prestations de transport.

Tickets Verts et Rouges 2012

propositions pour lancer le débat

On rappelle la règle du jeu :

- attribuer les prix plutôt à des **décideurs politiques** qu'à des professionnels ; viser plutôt les décideurs locaux ou régionaux, les ministres étant déjà concernés par la motion générale ;
- n'attribuer un Ticket Vert que pour des réalisations ou des projets **en cours de réalisation** et non pour de simples projets (par exemple les contrats d'axes de Grenoble et Toulouse, projets très intéressants de densification le long de lignes de transport collectif) ;
- éviter les choix pouvant entraîner **des controverses techniques ou des polémiques politiciennes** susceptibles de nuire à l'image de la FNAUT ;
- privilégier les **faits d'actualité**, connus ou méconnus, permettant de faire des commentaires pédagogiques ou de susciter un débat utile.

Aucune censure n'a été exercée dans la présentation des propositions de tickets reçues par le bureau, mais il faudra élaguer la panoplie.

Propositions de tickets verts

- **Idelis**, le nouveau réseau de Pau lancé fin 2010 par les nouveaux élus PS, a gagné son pari avec une fréquentation qui bondit de 40% par rapport à 2009. La ville du «bon roi Henri» va poursuivre son effort en lançant dans les prochaines années plusieurs lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). Pau a un opérateur unique bus + vélo + autopartage.
 - La **Région Centre** pour le sauvetage de la ligne du Blanc-Argent en Sologne.
 - Le tramway introduit à **Brest**, une ville moyenne.
 - Le réseau ambitieux de tramway de **Montpellier**.
 - L'action vigoureuse de la **SNCF Languedoc-Roussillon** pour redresser une ponctualité trop longtemps défaillante. Non seulement moins de 6 mois ont été nécessaires, mais l'amélioration continue, certes plus lentement, avec des pointes de ponctualité jusqu'à 98 % (proposé par Eric Boisseau).
 - Les efforts de **Dole** depuis l'arrivée de Carpostal.
 - La région **Pays de la Loire** pour la réouverture prochaine de Nantes-Châteaubriant.
 - la Communauté d'agglomération du **Pays de Montbéliard** pour avoir mis en place une navette de bus directe et adaptée reliant la gare de Montbéliard à la gare TGV via Audincourt et les usines Peugeot (proposé par Colette Dazy, AUTAU).
 - En 2006 le **Conseil général du Tarn** a cadencé ses lignes régulières de car et introduit une offre kilométrique bien plus importante, notamment entre les deux principales villes distantes de 45 km, Albi et Castres. La fréquentation a augmenté d'une façon spectaculaire. L'offre a dû être renforcée à plusieurs reprises. Actuellement un car toutes les 6 min à l'hyper pointe, toutes les 12 min à la pointe et à l'heure en heure creuse. La fréquentation a augmenté de 175% en 5 ans (580 000 voyages commerciaux). Les scolaires empruntent également les lignes régulières en plus des lignes scolaires. Le tarif est de 2 euros pour un trajet, 15 euros pour 10 trajets, et l'abonnement mensuel est à 40 euros. Une billetterie interopérable a été instaurée progressivement (carte «pastel» permettant de charger des titres CG 81, CG31, SNCF, TISSEO, ALBIBUS). A l'occasion de la fin des DSP en septembre 2012 le CG 81 a créé sa Société Publique Local (dénommée) SPL d'un point à l'autre») pour les lignes régulières. Le réseau va être renforcé, passant de 3,456 millions de km à 4,717 soit 1,3 millions de plus. Le parc de cars sera constitué de Mercedes Intouro et quelques Tourismo pour les deux lignes directes. Ces véhicules offriront un confort supérieur par rapport aux véhicules de série tant pour les passagers que pour les conducteurs : sièges inclinables, accoudoirs escamotables, pas entre les sièges de 680 mm ou 710 mm, liseuses individuelles, wifi sur les Tourismo... (proposé par Jacques Vaisson, TARSLY)
 - La **Communauté d'Agglomération du Grand Dijon** a déjà été récompensée par un ticket vert, il y a quatre ans pour ses efforts en matière de dessertes urbaines et du lancement du projet de tramway. La FNAUT Bourgogne propose de nouveau le ticket vert à la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon pour sa position sur l'habitat et son rapprochement avec les transports. Un PLU (Plan Local d'Urbanisme) et un PDU (Plan de déplacements Urbains) qui ne s'ignorent plus permettent ainsi :
 - des convergences intéressantes entre l'habitat et les axes de transport,
 - un rapprochement notoire entre lieux de développement de l'habitat et les axes forts des TCU,
 - l'infléchissement dans le choix du mode de déplacement au quotidien de la population,
 - la création de contraintes au regard du tout automobile (Imposition de normes pour le nombre et la superficie des garages individuels dans le cadre des permis de construire, restriction de la superficie des parkings autour des immeubles construits près des axes de TC, requalifications des voiries liées aux travaux du tramway afin de les partager entre les modes...).
- Le Grand Dijon veut faire du Tramway et des nouveaux quartiers la base du développement urbain. Les nouveaux quartiers vont représenter pas moins de 13 000 logements dont 8 000 seront dans un périmètre de 500 mètres autour des deux lignes de tramway. 10 des 12 Eco quartiers programmés seront le long du parcours du tramway. Ces nouveaux quartiers répondront à une mixité sociale, une mixité intergénérationnelle et une mixité des fonctions urbaines en intensifiant le tissu bâti dans un contexte de raréfaction du foncier et seront érigés le long des axes lourds de la desserte urbaine favorisant ainsi le report modal, le développement des modes doux. Ces constructions suivront également des règles strictes de stationnement individuel et collectif mentionnées dans l'ECO PLU.

Propositions de tickets rouges

● **André Vallini**, président PS du Conseil général de l'Isère, déjà épinglé en 2008 au Mans. Après avoir échoué à imposer la rocade est-ouest de Grenoble, il pousse maintenant l'élargissement de la tangentielle nord-sud.

● **Thierry Mariani**, ex-ministre des transports, pour l'auto-risation générale de circulation des 44 tonnes.

● **Le Conseil général de la Moselle**, pour la coupure de la ligne désaffectée d'Audun-le-Tiche (utilisable pour une liaison France-Luxembourg) par une route.

● **La ligne 3 du tram de Montpellier** qui échoue à 2 km de la plage, conséquence du retrait en 2004 de la commune côtière de Palavas-les-flots de la communauté urbaine alors qu'elle devait initialement accueillir le tramway.

● **Le Conseil général de Haute-Savoie** pour la mise en service d'une ligne de cars express entre Genève et Saint Gervais, concurrente frontale du TER (proposé par l'ADTC Savoie et ASURAIL).

● **La Région Picardie** (président Claude Gewerc), pour la ligne d'autocar Roisel-Montdidier qui passe à 3 km de la gare de TGV Haute-Picardie.

● **Les transports en commun d'Annecy** (proposé par Jean-Bernard Lemoine).

● **Le Conseil général du Jura** qui a largement investi, (3 millions d'euros), dans le développement de l'aéroport

de Dole-Tavaux (« complémentaire à celui de Dijon ») (sic). Le CG 39 avait par ailleurs annoncé fin 2011 sa volonté de subventionner la compagnie Ryanair à hauteur de 15euros par siège occupé... (proposé par Colette Dazy, AUTAU)

● **Le Conseil régional de Franche-Comté** qui a subventionné les études commandées pour la préparation du débat public de 2013 (prévu par le Grenelle de l'environnement) sur le projet de canal Saône-Rhin (proposé par Colette Dazy, AUTAU).

● **Philippe Richert**, président du conseil régional d'Alsace et ex-ministre des collectivités locales, pour n'avoir pas défendu le maintien de la ligne 4 Intercités jusqu'à Mulhouse, (malgré la mobilisation de la plupart des parlementaires haut-rhinois), et ensuite de n'avoir pas prévu des correspondances correctes ligne 4/TER vers l'Alsace en gare de Belfort (proposé par Colette Dazy, AUTAU).

● **Le SMTC du Territoire de Belfort** pour la non-desserte en bus directs de la gare TGV de Belfort-Montbéliard depuis la gare de Belfort ; pour l'emplacement de l'arrêt de bus à 200 mètres de la gare au bout du parking, et non devant la gare ; pour l'absence de distributeur de tickets de bus, rendant impossible cet achat lorsque la boutique presse/caféteria de la gare TGV, ou celle de la gare de Belfort-ville, sont fermées. Il est déjà impossible d'acheter son ticket dans un bus Optymo (proposé par Colette Dazy, AUTAU).

● **La SNCF** pour la réservation obligatoire imposée au voyageur qui utilise le TGV uniquement sur des parcours sur voies classiques (Jean-Bernard Lemoine, ASURAIL).

Suggestions de Dominique Romann, membre du Conseil National :

- ne garder que les propositions qui s'appuient sur des arguments assez développés ;
- garder ce qui est précurseur ou exemplaire (lien transport urbanisme, réorientation forte des investissements, à condition qu'il ne s'agisse pas de déclaration, mais de réalisation ;
- éliminer ce qui est simplement dans l'air du temps ou le travail normal d'une AOT (amélioration de la ponctualité, véhicules plus propres, etc.), même si localement cela peut être très apprécié.

Les prix précédents

1998

Prix Orange :

- **La région Basse-Normandie**, présidée par René Garrec (RPR), pour son engagement ancien et très actif dans une politique d'investissement ferroviaire.

- **Christian Philip**, président (UDF) du SYTRAL (syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise) et responsable à ce titre de l'élaboration d'un PDU cohérent et novateur.

Prix Citron :

- **François Fillon**, président (RPR) de la région Pays de Loire, pour son engagement irrationnel en faveur des "routes départementales d'intérêt régional".

- **Jacques Oudin**, sénateur RPR de la Vendée, et Michel Inschauspé, député RPR des Pyrénées Atlantiques, obsédés du désenclavement et créateurs d'un "lobby auto-routier" anachronique.

2000

Prix Orange :

- **Hubert Haenel**, sénateur RPR du Bas-Rhin et vice-président de la région Alsace, pour son action décisive en faveur du transport ferroviaire régional.

- **Le conseil régional d'Île de France**, présidé par Jean-Paul Huchon (PS), qui a signé le meilleur contrat de plan État-région (deux tiers des crédits déplacements pour le rail, un tiers pour la route).

Prix Citron :

- **La région Midi-Pyrénées**, présidée par Martin Malvy (PS), qui a signé le plus mauvais contrat de plan État-région (plus de 90% pour la route s'ajoutant à la contribution massive des départements) ;

- **La communauté d'agglomération de Rouen**, présidée par Yvon Robert (PS), qui a adopté le plus mauvais PDU, digne des années 60 (75% des crédits prévus pour les infrastructures routières).

2002

Prix Orange :

- **Michel Charlet**, maire (divers droite) de Chamonix, pour son engagement courageux et constant contre l'explosion du transit routier international à travers les Alpes.

- **Bertrand Delanoë**, maire PS de Paris et son adjoint aux transports Denis Baupin (Verts) pour l'ensemble de leur politique de remise en cause de la circulation automobile à Paris.

Prix Citron :

- **Christian Poncelet**, président UMP du Conseil général des Vosges (et par ailleurs

président du Sénat), pour sa volonté anachronique de développer des axes routiers de transit à travers les Vosges.

- **Michel Delebarre**, maire PS de Dunkerque et ancien ministre des transports, pour son refus de créer un site propre sur l'axe est-ouest de Dunkerque malgré les embouteillages qui bloquent les bus.

- **Jean-Marie Rausch**, maire UDF de Metz, président de la communauté d'agglomération, pour son Plan de Déplacements Urbains pro-automobile son refus de toute concertation avec les associations.

2004

Prix Orange :

- **La région PACA** pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse.

- **Jean-Claude Boulard**, maire PS du Mans, pour le lancement d'une première ligne de tramway dans une ville de moins de 200 000 habitants.

Prix Citron :

- **Gérard Collomb**, maire PS de Lyon, pour ses reculades dans la mise en œuvre du PDU.

- **Philippe Leroy**, président UMP du Conseil général de la Moselle, pour sa politique routière anachronique.

2006

Tickets verts :

- **La communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole**, gérée par l'UMP, pour sa politique cohérente et réaliste d'investissements de transport collectif.

- **Adrien Zeller**, président UMP du conseil régional d'Alsace (promotion de l'écoredevance sur le transport routier de fret, instauration du service prévisible en cas de perturbation des services TER).

Tickets rouges :

- **Philippe Madrelle**, sénateur et président PS du conseil général de la Gironde, promoteur obstiné du grand contournement autoroutier ouest de Bordeaux.

- **Charles-Eric Lemaignen**, président UMP de la communauté d'agglomération d'Orléans, pour sa gestion désastreuse du dossier de la deuxième ligne de tramway.

- **Claude Leblanc**, maire divers gauche de Mayenne (53) et président du pays de Haute Mayenne, pour sa politique routière incohérente et ruineuse.

2008

Tickets verts :

- **La communauté d'agglomération du Grand Dijon** pour sa politique déterminée

de développement des modes alternatifs à la voiture, de maîtrise du trafic automobile et d'introduction du tramway.

- **La région Midi-Pyrénées** qui a lancé un grand emprunt régional de 500 millions d'euros pour financer les travaux indispensables et éviter des suspensions du trafic TER.

- **L'entreprise Monoprix** qui s'est engagée dans une démarche plus écologique d'approvisionnement de ses magasins par un accord avec fret SNCF.

Tickets rouges :

- **André Vallini**, président du conseil général de l'Isère pour avoir relancé le projet de rocade nord de Grenoble au mépris des arguments des opposants.

- **Hubert Falco**, maire de Toulon qui a renoncé à une ligne de tramway ("le tram, c'est dépassé") au profit d'un trolleybus guidé de moindre capacité, puis reporté la construction de la ligne après la réalisation du second tunnel routier qui doit traverser la ville de Toulon en 2012.

2010

Tickets verts :

- **La région Rhône-Alpes** et la SNCF (Gares et Connexions) pour l'implantation de commerces et d'activités de services dans les gares à l'intention des usagers du TER.

- **La coalition franco-suisse Colibri**. Fin 2009, deux allers retours Berne-Frasne avec correspondance pour Paris étaient lancés par une coalition de partenaires motivés en remplacement d'un aller retour TGV Paris-Berne direct, supprimé par Lyria (SNCF/CFF).

Tickets rouges :

- **Jean-Marc Ayrault**, député-maire PS de Nantes, promoteur acharné de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un investissement irrationnel.

- **Didier Robert**, président UMP du Conseil régional de La Réunion, pour l'abandon du tram-train défendu par son prédécesseur Paul Vergès (PCR) au profit d'une nouvelle route littorale à 2x3 voies reliant le nord et l'ouest de l'île, d'un coût total de 1,6 milliard d'euros.

- **Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD)**, pour son choix stupide du "tramway sur pneus" Evéole, mis en service avec deux ans de retard ... et sans guidage.

- **Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)**, pour son choix du "tramway sur pneus" pour la ligne T6 Chatillon-Vélizy-Villacoublay sous la pression de la RATP.

Ateliers du dimanche matin

Atelier 1 à 5 - Feuille de route des réseaux thématiques de la FNAUT proposée par le Bureau national

Il est demandé à chaque pilote de réseau de communiquer au bureau la liste de ses membres, et de remettre un rapport annuel d'activités qui sera joint à celui de la FNAUT.

Rôle d'un réseau

- observer sur le terrain et faire un état des lieux en lien avec les FNAUT régionales.
- constituer une banque de données chiffrées utilisables en cas d'urgence
- si nécessaire, alerter le bureau sur un événement ou une évolution de la situation
- préparer des réactions à l'actualité, communiqués et conférences de presse
- ne pas travailler en circuit fermé mais proposer au bureau des réflexions, des prises de position, des interventions, des actions, des dossiers, des articles pour FNAUT Infos

Réseau TER (Christian Broucuret)

- faire le point sur les transferts sur route de services ferroviaires (évolution de la clientèle)
- faire le point sur les services transfrontaliers
- lister les lignes menacées de fermeture et les lignes à rouvrir
- mettre au point un argumentaire simple contre les transferts sur route

Réseau TET (Jean Lenoir)

- 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

Réseau TGV (Jean-François Troin)

- approfondir les réflexions de la FNAUT sur les LGV (cf étude sur le maillage pour RFF)
- suivre les problèmes d'exploitation du TGV : visibilité à terme de l'offre (TGV intersecteurs, services TGV terminaux sur lignes classiques)

Réseau fret (Claude Jullien)

- comprendre si les opérateurs privés de fret ferroviaire prennent du trafic à la route (thèse de l'AFRA) ou à la SNCF (thèse des syndicats)
- recenser les OFP opérationnels et les possibilités + Xrail en Allemagne
- proposer un réseau fret

Réseau déplacements urbains (Jean Macheras)

- évaluer certaines villes du point de vue qualitatif du ressenti de l'utilisateur (Nantes, Strasbourg, Lille, Montpellier, ...) et distribuer des « pieds » et « pots d'échappement »
- évaluer de la pertinence du tram dans les villes moyennes (voir les critiques de Christian Proust, président du SMTC de Belfort)
- faire le point sur les ZAPA, sur les zones de rencontre

Atelier 6 – Comment développer une association locale

Organisation interne

- L'association doit être déclarée à la préfecture afin d'avoir pignon sur rue.
- Son nom doit être aussi simple que possible, par exemple : association des usagers des transports de telle ville, sigle AUT-ville.
- Ses statuts (un modèle est disponible à la FNAUT) doivent citer les objectifs de l'association, en particulier la défense des usagers et de l'environnement, y compris par voie juridique (prévoir une délégation au bureau du pouvoir d'ester en justice).
- Si possible, créer une association intermodale (piétons + cyclistes + usagers des transports urbains et interurbains).
- L'appartenance à la FNAUT doit figurer sur le papier à lettres et les différents documents de l'association.

- Le président de l'association ne doit être ni un responsable local de parti politique ou de syndicat, ni un élu, ni un responsable économique.
- Une équipe bien organisée, même peu fournie, peut obtenir des résultats importants. Chaque membre du bureau doit avoir une responsabilité précise.

Comment se faire connaître du public = comment «démarrer»

Les suggestions qui suivent ne nécessitent pas des moyens financiers importants.

- Éditer une plaquette de présentation de l'association : problème posé et objectifs et actions de l'association (à inscrire dans une perspective plus globale), coordonnées de l'association (courrier, téléphone, email, per-

- manence) + formulaire d'adhésion détachable (s'inspirer de la plaquette de la FNAUT, le siège peut fournir une aide).
- Distribuer des tracts (comprenant toujours un formulaire d'adhésion).
 - Dessiner un autocollant, une affiche.
 - Tenir une permanence (physique ou téléphonique ou par internet) afin de recevoir les témoignages, plaintes et suggestions des usagers (avoir un email et un site internet). La faire connaître dans la presse locale et faire savoir que l'association peut intervenir auprès des transporteurs, de l'administration et des élus et prendre en charge les litiges (faire connaître l'activité de médiation de la FNAUT auprès de la SNCF, de la RATP et des aéroports et compagnies aériennes).
 - Ouvrir un site Internet avec forum de discussion.
 - Préparer une exposition mobile, utilisable dans les manifestations publiques. Au minimum trois panneaux : nom de l'association et coordonnées, problème auquel s'attaque l'association, solutions proposées. Prévoir cartes et dessins. Additionner les arguments économiques, sociaux et écologiques. Le siège dispose de panneaux présentant la FNAUT et ses propositions.
 - Tenir un stand dans les foires et les «journées des associations» organisées par les municipalités, diffuser les documents de l'association et ceux de la FNAUT (plaquette de présentation, numéros anciens de FNAUT-Infos).
 - Exploiter les bonnes occasions à caractère national : semaine du transport public et journée sans voiture, jour de la Terre, fête du vélo, journée ITE, et bien sûr les périodes électorales (questions aux candidats, interventions dans les réunions).
 - Se faire connaître des autres associations et collaborer avec elles : de quartiers, familiales, de consommateurs, de défenseurs de l'environnement (structure locale ou départementale de France-Nature-Environnement).
 - Rencontrer les responsables locaux des partis politiques, syndicats et chambres de commerce, souvent plus accessibles que les élus politiques.
 - Demander l'autorisation d'affichage dans les gares, mairies, poste, ...
 - Publier une lettre aux adhérents ou mieux un bulletin. La FNAUT peut apporter son aide logistique. Il est souhaitable de reprendre la maquette de FNAUT-Infos. Des articles de notre bulletin national peuvent être repris dans un bulletin local pour le compléter si nécessaire.
 - Écrire au courrier des lecteurs du quotidien local (être bref pour être publié). Proposer des articles aux «petits journaux» locaux (gratuits, journaux associatifs). Contacter les radios locales.

Comment créer l'évènement

On suppose maintenant que l'association a atteint le seuil critique et cherche à passer à la vitesse supérieure pour étendre son influence.

- Organiser une réunion publique, y inviter les élus, les autres associations locales, les partis et syndicats, les responsables économiques.

- Organiser une conférence-débat (faire venir un responsable régional de la FNAUT, ou un expert).
- Organiser une manifestation.
- Lancer une pétition.
- Faire une enquête auprès des usagers en allant sur le terrain (ex. respect des horaires), en demandant à un journal d'interroger ses lecteurs.
- Publier un document rassemblant critiques et propositions, le présenter aux élus et à la presse.
- Faire une action juridique.

D'autres idées sont données dans la page 8 «Régions» de FNAUT-Infos.

Ces actions tournées vers le public doivent faciliter l'expression dans les médias (essayer d'avoir des relations suivies avec quelques journalistes), le recrutement d'adhérents, les demandes de subventions.



Relations avec les décideurs

- Demander des subventions aux municipalités, au département, à la région.
- Demander au préfet de faire partie d'instances officielles : Comité Départemental de la Consommation, commission de sécurité, ...
- Obtenir des réunions régulières avec le transporteur local et l'élu responsable.
- S'introduire dans toutes les instances temporaires (comité de pilotage d'un PDU, conférence régionale d'aménagement du territoire, ...).

Relations avec la FNAUT

- Participer aux activités de la structure régionale de la FNAUT.
- Transmettre régulièrement des informations à la FNAUT (problèmes locaux, actions de l'association et articles de presse les relatant : envoyer des documents de bonne qualité, reproductibles dans le dossier trimestriel d'information).
- Proposer des idées d'articles pour FNAUT-Infos et de débats pour le conseil national et le congrès.
- Trouver des abonnés à FNAUT-Infos.
- Participer aux activités de la FNAUT : assemblée générale, congrès.

Atelier 7 - Comment faire vivre une fédération régionale

Les actions possibles

- Recrutement de nouvelles associations présentes sur le territoire régional.
- Liens avec le siège.
- Interventions dans le cadre régional.

Exemple d'intervention possible : le SRCAE

Le cadre du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) a été défini par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Le SRCAE fait l'objet d'une élaboration sous la double autorité du Préfet de région et du Président du Conseil régional.

L'objectif de ce schéma est de définir des orientations régionales à l'horizon de 2020 et 2050 en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques.

Ces orientations serviront de cadre stratégique pour les collectivités territoriales et devront faciliter et renforcer la cohérence régionale des actions engagées par ces collectivités territoriales.

Le plan Montebourg pour produire plus de voitures est dépassé

Le Monde, 22 août 2012

L'annonce de la fermeture du site PSA d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) a suscité un émoi et une réponse des pouvoirs publics symptomatiques d'une schizophrénie très française. Au-delà de stratégies industrielles douteuses, l'injonction à produire des voitures semble vaine face à la baisse tendancielle des achats.

Ce recul des ventes est-il d'ailleurs une surprise ? Conformément à la loi sur l'air, les agglomérations de plus de 50 000 habitants ne sont-elles pas tenues de mettre en œuvre des plans de déplacements urbains ayant pour objet de «réduire la place de la voiture» en favorisant les transports collectifs et les modes doux ?

Dix-sept ans après son adoption, la loi sur l'air a produit ses effets. Depuis 2006, les enquêtes sur les déplacements des ménages enregistrent une baisse des déplacements en voiture dans les agglomérations.

A ces politiques locales s'ajoute une évolution sociologique : les jeunes n'assimilent plus la voiture à un objet de reconnaissance sociale ; les smartphones et autres tablettes numériques jouant davantage ce rôle de marqueur social. Plus déterminant encore, la fin du pétrole bon marché, depuis l'été 2008, a contribué à changer les comportements même hors des milieux urbains.

Un modèle unique a vécu, celui de la propriété de son véhicule et l'autosolisme. La vraie transition écologique, c'est de reconnaître et d'encourager cette réduction de la dépendance à la voiture. Les usages de la voiture sont en train d'évoluer. Le covoiturage fait de la voiture un outil de transport collectif et l'autopartage désacralise un objet dont nous ne sommes plus propriétaires mais que l'on utilise à plusieurs.

Même si la voiture reste un outil essentiel, notamment en milieu rural, elle est de moins en moins un mode exclusif de déplacement mais le maillon d'une chaîne de mobilité, complémentaire aux autres modes de transport. Finalement la mutation écologique de la voiture se trouve tout autant dans ces usages nouveaux que sous le capot, d'autant plus que la préservation du pouvoir d'achat des ménages les incite à un usage sobre et raisonné.

Cette nouvelle mobilité a forcément des conséquences sur les capacités de production automobile et donc sur l'emploi. Prétendre maintenir le statu quo, relève de l'illusion. Pour autant, comme dans un jeu de vases communicants, cette nouvelle mobilité génère aussi des emplois ailleurs.

Depuis dix ans, les transports publics enregistrent en France des créations d'emplois. Pour la seule communauté urbaine de Lille, ce sont 300 créations de postes de chauffeur de bus en deux ans ! Le volontarisme des agglomérations génère donc des emplois dans l'exploitation des transports collectifs, mais aussi dans la construction de matériels roulants conçus, fabriqués et assemblés chez nous et qui s'exportent dans le monde entier.

S'il y a encore de la place pour produire en France des automobiles, les emplois de demain dans ce secteur sont à

développer dans les usages nouveaux comme les sociétés d'autopartage, les sites de covoiturage et, bien sûr, la réparation automobile.

Quand on sait que la construction d'une automobile émet 4 000 tonnes de gaz à effet de serre, la voiture écologique est d'abord celle qui dure longtemps, avec à la clé les emplois de maintenance peu susceptibles de délocalisation.

Pour le coup, le gouvernement a été bien inspiré de ne pas reproduire l'aberration écologique et sociale de la prime à la casse, qui en mettant au rebut des véhicules en état de marche a fait aussi partir en fumée des milliers d'heures de travail chez nous.

A y regarder de plus près, le plan Montebourg censé sauver notre industrie automobile n'est pas réellement un plan de sauvetage de ce secteur et encore moins celui d'une transition écologique. Les incitations financières en faveur des véhicules dits «propres» s'adressent à un segment de marché marginal. Deux mille trois cents véhicules électriques ont été vendus en France en 2011 et essentiellement auprès d'entreprises ou de collectivités.

En matière de cycle global, les vertus écologiques de la voiture électrique restent surtout à démontrer et sa généralisation poserait un véritable défi énergétique quand on sait que la prégnance du chauffage électrique en France nous contraint à importer de l'électricité notamment d'Allemagne produite souvent avec des centrales à charbon.

On devine alors facilement que le contenu en gaz à effet de serre du kilomètre parcouru par un véhicule électrique n'est pas réellement une bonne nouvelle pour la planète. Une voiture plus écologique est aussi une voiture qui roule moins vite et donc consomme moins. Il faudra, un jour, s'interroger sur la pertinence à produire des véhicules capables de dépasser les 200 km/heure quand les limites de vitesse autorisées sont fixées à 130 km/heure.

L'absence de stratégie pour sortir notre parc automobile de sa diésélisation est plus inquiétante, alors que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) vient de reconnaître le caractère cancérigène des particules fines. A terme, c'est un scandale sanitaire qui explosera à la figure des responsables publics qui auront laissé faire, alors que la nocivité de ce carburant est avérée.

Une vraie politique en faveur de l'automobile doit donc prendre en compte les évolutions de fond touchant à la mobilité de nos concitoyens.

Oui, il est possible de conjuguer une stratégie industrielle aux impératifs d'emploi, de pouvoir d'achat, de santé publique et de protection de l'environnement, en un mot mettre en œuvre une politique d'intérêt général appliquée à l'automobile et à la mobilité du XXI^e siècle. M. Montebourg reprenez votre copie !

*Eric Quiquet, premier vice-président (EE-LV)
de Lille-Métropole chargé de la mobilité*

Interview d'Yves Crozet

Propos recueillis par Boris Chabanel (Nova7) le 10 février-2012 pour la revue Millénaire3 n°2

Yves CROZET est professeur à l'Université de Lyon depuis 1992. Il a dirigé le Laboratoire d'Économie des Transports (LET) de 1997 à 2007. Il occupe les fonctions de président de l'Observatoire Energie Environnement des Transports (OEET) créé à l'issue du Grenelle de l'environnement, de président du Groupe Opérationnel n°6 du PREDIT sur les Politiques Publiques, de Membre du Conseil d'administration de RFF (personnalité extérieure), de membre de la commission consultative aéroportuaire (COCO) et de président du Think Tank de l'Union Routière de France.

Spécialiste d'économie publique, notamment d'économie des transports, Yves Crozet est nommé en 2008 à la tête de l'Observatoire Energie Environnement des Transports (OEET), organisme créé à la suite du Grenelle de l'environnement. Il est également président du groupe opérationnel « Mobilités, territoires et développement durable » du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Yves Crozet est aussi administrateur de Réseau Ferré de France (RFF), en tant que « personnalité qualifiée ». Il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages dont « Le calcul économique : dans le processus de choix collectif des investissements de transport ».

Les trente glorieuses ont diffusé l'idée que le développement des infrastructures routières constituait un levier majeur du progrès économique et social. Quel est donc ce pouvoir de la route ?

La vitesse ! Le cœur du raisonnement réside dans les gains de temps permis par la vitesse. Il faut bien comprendre que le développement rapide de l'automobile et du réseau routier et autoroutier à partir des années 1950 a complètement modifié le rapport à l'espace et au temps du fait de la vitesse. Imaginez-vous que pour aller de Lyon à Saint-Anthème dans les monts du Forez dans les années 1920, mon père m'expliquait qu'il mettait une journée complète ! Avec l'automobile on pouvait désormais faire du 40 ou 50 km/h de moyenne. La deuxième moitié du 20^{ème} siècle correspond ainsi à une phase où augmentent conjointement la vitesse moyenne des déplacements automobiles, le nombre de voitures en circulation et le trafic automobile dans son ensemble. L'horizon de la vie quotidienne des personnes est complètement transformé !

Quel rôle va jouer le calcul économique dans cette préférence pour la vitesse automobile ?

Il faut rappeler que l'application du calcul économique aux projets d'infrastructure de transport s'inscrit dans une époque où l'Etat va chercher à mettre en place des outils lui permettant de mieux évaluer la pertinence de ses projets d'investissement. C'est l'époque de la Rationalisation des Choix Budgétaires (RCB), une logique qui va être mise en œuvre prioritairement dans le secteur des transports.

Le calcul économique va permettre de valoriser les gains de temps offerts par la vitesse automobile. Dans le coût d'un déplacement, il y a le coût monétaire (le carburant, le coût de la voiture, le péage, etc.) et le coût en temps. Si l'on donne une valeur monétaire au temps et que l'on intègre ces deux éléments, on peut arriver à un coût de déplacement qui peut baisser très fortement si la

vitesse augmente. C'est ainsi que l'on va pouvoir montrer l'intérêt socio-économique de la création de nouvelles infrastructures. En réduisant le temps nécessaire pour parcourir une distance donnée, la nouvelle infrastructure permet de réduire le coût global du déplacement. Cette approche par le temps va se révéler d'autant plus pertinente que l'on va se rendre compte que les individus sont très sensibles aux gains de temps et qu'ils donnent rapidement une préférence aux modes rapides par rapport aux modes lents. En d'autres termes, le temps va synthétiser les gains que la collectivité retire de la vitesse accrue permise par une nouvelle infrastructure.

L'impact des infrastructures pour la société sont-ils pris en compte ?

Je viens de parler des coûts supportés par les individus. On peut leur ajouter les coûts externes des déplacements, c'est-à-dire les pollutions, le bruit, l'insécurité routière, etc. Pour ce faire, l'Etat définit ce que l'on appelle les valeurs tutélaires, c'est-à-dire la valeur monétaire de chaque externalité négative. Les circulaires qui définissent ces valeurs se sont multipliées au fil du temps. Au départ, il n'y avait que le temps, puis ont été introduits le coût de la pollution, le coût du mort, le coût du bruit, etc.

N'a-t-on pas surestimé l'effet d'entraînement des infrastructures de transport sur le développement économique ?

Ce qu'il faut dire c'est que si les outils du calcul économique ont été assez vite transférés dans la sphère de la décision publique, ce n'est pas le cas des outils de l'analyse spatiale des effets des infrastructures de transport. Là nous sommes restés sur deux mondes étanches. Il y a d'un côté le monde des chercheurs, et je pense notamment à mon laboratoire et aux analyses de François Plussard et Alain Bonnafous qui ont très vite montré, comme d'autres, que les effets structurants des infrastructures étaient en fait beaucoup plus faibles que prévu et qu'il ne fallait pas rêver sur les impacts en termes d'emplois ou de gain de PIB. De l'autre côté, le monde de la décision publique a continué et continue encore aujourd'hui à raisonner comme si une infrastructure de transport, canal, autoroute ou ligne TGV, était une véritable corne d'abondance qui allait déverser sur le territoire tous les bienfaits que l'on peut imaginer. Il y a là un vrai hiatus dans la mesure où nos travaux montrent depuis longtemps que les infrastructures de transport commencent d'abord par déménager le territoire avant de l'aménager. Elles massifient les flux et favorisent la polarisation des activités vers les agglomérations les plus importantes. Mais elles ne créent pas spontanément de l'activité !

De leur côté, comment les ménages ont-ils utilisé les gains de temps permis par la vitesse ?

On a vu que les infrastructures avaient un effet centripète pour ce qui concerne les activités. On observe qu'elles ont en revanche un effet centrifuge en matière d'habitat. L'augmentation des vitesses moyennes va en effet permettre d'accroître la portée des déplacements. Pour de nombreux ménages, les gains de temps permis par la vitesse ne vont pas être mis à profit d'une réduction

du temps consacré aux déplacements. Par effet rebond, ils vont se traduire par une augmentation de la consommation d'espace, parce qu'ils permettent d'habiter plus loin, là où le prix du foncier est plus faible, parce qu'ils permettent d'aller travailler ou de consommer plus loin, etc. On connaît cet exemple fameux des financiers de la City de Londres qui habitent à Chamonix. Leur famille habite en Haute-Savoie et eux prennent la ligne easyjet entre Genève et Londres pour y travailler trois jours par semaine. La vitesse aérienne leur permet d'habiter à Chamonix comme s'ils habitaient dans la banlieue de Londres. Bref, la vitesse diffuse les gens dans l'espace. Cette transformation des gains de temps en opportunités spatiales va être mise en évidence en 1980 par Zahavi, un économiste à la Banque Mondiale. En fait, on peut même remonter plus loin. En 1959, un article de Walter Hansen, un économiste américain montre comment l'accessibilité déforme l'utilisation de l'espace. Mais pour lui, la consommation accrue d'espace n'était pas un problème, c'était même une solution puisqu'elle permettait de mettre en valeur à moindre coût des espaces pour y attirer de nouveaux habitants, de mettre en contact des espaces entre eux, de faire baisser le prix du foncier. L'étalement urbain était alors perçu comme une opportunité. C'est devenu un problème lorsqu'on est arrivé aux excès que l'on connaît : pollution, congestion, mitage de l'espace, etc.

N'a-t-on pas fait également « fausse route » en considérant que le problème de congestion automobile était d'abord un problème d'offre insuffisante ?

Sur cette question de la congestion, il est intéressant de constater qu'en 1980, au même moment où paraît la conjecture de Zahavi, nous avons le fameux papier de l'anglais Mogridge « Travel in towns : Jam today, jam yesterday, jam tomorrow ». Il va montrer que plus on augmente la taille des infrastructures, plus on stimule le trafic et plus il y aura de congestion. L'analyse s'avère d'ailleurs transposable en matière de transports collectifs, comme en témoigne la ligne 14 à Paris. Cette ligne est congestionnée parce que performante en termes de vitesse et de fiabilité. Autrement dit, dès qu'une zone efficace est créée au sein d'un maillage de transport, cette zone se trouvera fortement congestionnée.

Les effets objectifs de la vitesse automobile sur la forme urbaine ont donc été démontrés voilà plus de trente ans. Quand est-ce que les pouvoirs publics ont pris conscience du phénomène ?

Certains pays comme l'Allemagne ou la Suisse ont réagi dès les années 1970 en mettant en œuvre des logiques de contrôle des délocalisations par une maîtrise forte du foncier et en associant l'aménagement urbain à la mise en place de systèmes de transport en commun performants. L'idée était d'éviter que l'étalement urbain prenne des formes trop pathologiques. Il faut souligner ici qu'il ne s'agit pas de dire que l'étalement urbain constitue le mal absolu, certaines formes sont préjudiciables mais d'autres sont simplement le reflet du développement des agglomérations.

Et en France ?

En France, c'est différent. Au milieu des années 1990, il m'est arrivé d'expliquer l'article de Mogridge à des ingénieurs du ministère de l'Équipement. Ces derniers ouvraient de grands yeux ! Il y avait dans la salle un alle-

mand qui déclara « vous savez, ce que vous venez d'expliquer, cela fait quinze ans que c'est acquis en Allemagne ». De notre côté au Laboratoire d'Économie des Transports, il a fallu attendre l'an 2000 pour que le PUCA nous demande de lancer des recherches sur la conjecture de Zahavi. Autrement dit, ces analyses n'ont pas percolé en France avant la fin des années 1990.

Comment l'expliquez-vous ?

Il faut d'abord se rappeler que les années 1990, c'est l'époque où Charles Pasqua est ministre de l'intérieur, avec un slogan : « aucun territoire français ne doit être à plus de 20 minutes d'une autoroute ». Donc, c'était encore l'idée qu'il fallait absolument mailler le territoire. C'est aussi la période où beaucoup d'agglomérations ont mis en place des périphériques. A Lyon, c'est l'ouverture de l'A46. C'est une époque où l'on est encore sur la lancée de la mise en place des autoroutes que j'évoquais précédemment. D'une certaine manière, nous y sommes encore puisque le calcul économique est toujours le principal outil pour mesurer l'opportunité d'une nouvelle infrastructure. Et d'ailleurs, on a transféré la logique des gains de temps au TGV. Aujourd'hui, tout le monde veut son TGV avec exactement le même raisonnement que pour les autoroutes : les élus annoncent que l'arrivée du TGV va attirer des habitants, des emplois, etc. Il suffit d'écouter ce qui s'est dit lors des réunions du débat public qui ont eu lieu récemment à Roanne sur le projet de TGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon. De même, plus de 2 000 personnes à Nevers pour parler du TGV, tout le monde attend le miracle !

Pourtant, les méfaits de l'étalement urbain et de la congestion sont dénoncés par de multiples acteurs (chercheurs, urbanistes, écologistes, etc.) de longue date. Pourquoi les décideurs campent-ils sur leur raisonnement ?

Il faut cependant souligner que les analyses que j'évoquais précédemment ont percolé auprès des élus pour ce qui concerne les centres-villes. Dans les années 1990, on a compris l'intérêt de réduire l'espace viaire. La multiplication des projets de tramway en est la meilleure expression. On pense notamment à Lyon et Strasbourg. En fait, on trouve même des villes pionnières dès les années 1980 avec Nantes et Grenoble. Mais cette logique de réduction de l'espace alloué à la voiture n'est acceptée que pour la partie centrale de la ville. En périphérie, les mêmes élus qui défendent le principe de la ville apaisée sont aussi ceux qui se mobilisent en faveur des projets de contournements. Je pense notamment à la situation grenobloise et le projet de tunnel sous la Bastille.

Pour répondre plus précisément à votre question, je vois deux explications. La première c'est que, quand on est élu, il faut avoir des projets, on ne se contente pas de gérer les choses au quotidien. Ceci conduit à prendre en compte le champ de compétences des collectivités et en particulier leurs responsabilités en matière d'urbanisme et de services urbains. Assez naturellement, ces deux compétences sur lesquelles les collectivités « ont la main » conduisent les élus à lancer des projets d'infrastructures. Autrement dit, les infrastructures sont des objets emblématiques des politiques publiques locales. Ceci est d'autant plus vrai que ces projets d'infrastructures sont vus comme des moyens permettant d'obtenir des financements de l'État pour le territoire considéré. En ce sens, il ne faut pas négliger la rémunération symbolique que retirent les élus des grands projets d'infrastructures.

Une autre raison de la persistance des investissements dans les infrastructures routières réside dans le fait que la route rapporte à la puissance publique, au travers notamment des péages et la TIPP. En plus, il ne faut pas perdre de vue qu'une grande partie des déplacements ne peut et ne pourra demain se faire qu'en voiture, au moins sur une partie du déplacement. Dès que l'on est en dehors des zones urbaines denses, la voiture reste un instrument extraordinaire ! En d'autres termes, pour l'habitant, la route reste un équipement de base pour la vie quotidienne. Et c'est bien pour cette raison que le slogan de « la ville sans voiture » n'a pas de sens ! Ce qu'il faudrait dire plutôt c'est « la ville sans la vitesse automobile ». Ce qui est aujourd'hui dépassé ce n'est pas l'utilisation de la voiture mais la vitesse.

Qu'est-ce que vous entendez par là ?

Je crois que nous sommes arrivés aujourd'hui à la fin de la révolution des gains de vitesse en ville. Pour des raisons de sécurité, de bruit, de pollution, de congestion, etc., les déplacements ne peuvent plus donner lieu à une poursuite des gains de vitesse. On ne peut plus affirmer qu'en 2015 nous nous déplacerons plus vite qu'aujourd'hui. Et c'est plutôt le contraire qui est en train de se passer puisque la vitesse moyenne de déplacement automobile plafonne voire régresse légèrement. Le trafic automobile en France a quant à lui légèrement baissé depuis 2002-2003. Nous sommes entrés dans une période de « containment » du trafic automobile en ville. Cette politique s'exprime par une volonté de mieux partager la voirie entre les différents modes et se traduit in fine par une réduction de la vitesse automobile. Et l'on se rend compte alors que cette réduction de vitesse permet de reporter des déplacements vers les autres modes, de décourager les déplacements inutiles, de faire passer certains trafic ailleurs.

Le Grenelle de l'Environnement est-il en train de faire évoluer la culture française de la décision publique en matière de projet d'infrastructure ?

Il y a une première chose qui a changé avec le Grenelle, c'est le jeu d'acteurs. Dans n'importe quel projet d'infrastructure vous aviez traditionnellement trois types d'acteurs en présence : les élus, les administrations financières garantes du calcul économique et des financements publics et les riverains qui ont développé progressivement un discours d'opposition de nature écologiste. Or le Grenelle a consacré la montée en puissance des ONG écologistes sur la scène du débat public et a révélé une nouvelle convergence d'intérêts entre ces dernières et les administrations financières comme Bercy ou le ministère de l'Équipement qui sont en train de changer de point de vue sur les nouveaux projets d'infrastructures : finalement est-on obligé de faire tout ces projets ? Sont-ils vraiment utiles ? Ne pourrait-on pas faire des choses plus économiques ?... Ce qui est intéressant c'est que l'on assiste là à quelque chose qui s'est passé à la fin des années 1990 en Angleterre, c'est-à-dire une alliance de fait entre les associations environnementalistes et les financeurs publics pour limiter les projets d'infrastructures. J'ajouterais un autre élément inspirant ce changement de posture des financeurs. Il s'agit de la raréfaction en France des nouveaux projets d'infrastructures rentables, c'est-à-dire offrant des gains de temps suffisamment significatifs et pouvant concerner des flux de déplacements suffisamment massifs. Ceci est mis très clairement en évidence par un audit des projets d'infrastructures réalisé en 2003 par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection

Générale des Finances. Ce document sera très mal accueilli par les élus.

Les lois du Grenelle peuvent-elles faire évoluer les esprits ?

Le Grenelle de l'Environnement fixe un objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre dans les transports en 2020. Cet objectif a permis d'acter l'idée que les projets routiers et autoroutiers doivent désormais être limités au strict minimum, c'est-à-dire au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local. Est affirmée également l'idée que l'on doit privilégier le développement des transports en commun et des modes doux

Comment s'assurer que ces objectifs seront effectivement respectés ?

Ceci passe par la mise en place d'une nouvelle approche de l'opportunité des projets d'infrastructures, que ces projets soient routiers ou non. Suite à l'adoption des lois du Grenelle, de nouvelles méthodes d'évaluation de l'intérêt pour la collectivité des projets d'infrastructures sont en cours d'élaboration. En tant que président du Comité scientifique chargé de traduire en circulaires d'application ces nouveaux objectifs, je peux en présenter les grands principes. Une première évolution majeure réside dans le fait que le maître d'ouvrage d'un projet d'infrastructure doit désormais faire la démonstration qu'il n'y a pas d'alternative au projet considéré. Autrement dit, le maître d'ouvrage doit rechercher des options alternatives et évaluer leur pertinence respective au regard de la situation de référence. Plus précisément, le raisonnement devient le suivant. L'option prioritaire consiste à rechercher une optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes tous modes confondus, par exemple en facilitant le report modal vers les transports en commun. A défaut, l'option suivante vise à rechercher une amélioration des infrastructures existantes en privilégiant les modes alternatifs à la route, par exemple en renforçant le cadencement d'une ligne TER. Enfin, à défaut, la troisième option alternative consiste à créer une nouvelle infrastructure en évitant une nouvelle fois le recours à la route. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que ce raisonnement inverse désormais la charge de la preuve ! Il appartient désormais à chaque porteur de projet, et notamment de projet autoroutier, de montrer que les trois options précédentes ne sont pas pertinentes. D'une certaine manière, cette approche part d'un a priori négatif dans la mesure où elle considère que toute nouvelle infrastructure présente des externalités négatives comme les effets de coupures, le bruit, le bilan carbone de sa construction, sans parler de son coût. Il s'agit bien de faire la démonstration rigoureuse que la nouvelle infrastructure contribue vraiment aux objectifs qu'elle entend poursuivre.

Ces options alternatives sont toujours évaluées sous l'angle du calcul économique ?

Une autre évolution cruciale introduite par les circulaires post-Grenelle renvoie effectivement à la prise en compte de nouveaux critères d'évaluation à côté du seul calcul économique. Nous nous inspirons ici du modèle anglais NATA (New approach of appraisal) mis au point à la fin des années 1990. L'idée développée par la NATA consiste à mettre au point une analyse multicritère non agrégée des projets d'infrastructures. Ces critères prennent en compte les trois piliers du développement durable – l'environnement, le social et l'économie – au travers de

données qui ne seront pas nécessairement monétarisées et plus seulement quantitatives mais également qualitatives. L'enjeu consiste à éclairer la décision publique de façon beaucoup plus complète que par le passé. Des questions aussi diverses que la santé, la biodiversité, les paysages, la ségrégation sociale, et bien d'autres seront ainsi intégrées à l'évaluation de l'opportunité d'un projet d'infrastructure. De plus, l'évaluation reposera désormais sur un principe de non agrégation des différentes dimensions prises en compte. C'en est fini du taux de rentabilité résumant l'opportunité du projet !

Qu'est-ce que cela change dans la conduite du débat public ?

Les nouveaux principes d'évaluation constituent un changement profond dans la manière de porter et de justifier un projet. Le porteur de projet est en état d'accusation ! Il ne peut plus afficher une posture de victime face aux méchants opposants... Alors que la préférence collective est désormais le statu quo, il revient au porteur de projet de faire la preuve que le projet qu'il défend constitue l'option la plus pertinente et que celle-ci répond vraiment aux objectifs affichés. Et il est évident que la démarche va devenir plus difficile. D'abord parce qu'aucun projet ne peut être bon sur tous les indicateurs et qu'en multipliant les indicateurs pris en compte on multiplie les bonnes raisons de ne pas réaliser le projet. On retrouve ici l'alliance objective entre les écologistes et les financiers publics pour renforcer les garde-fous face aux nouveaux projets d'infrastructures. Ensuite, les mauvais résultats sur certains indicateurs ne pourront être masqués et couverts par les indicateurs positifs comme dans le calcul économique qui agrège tout dans un résultat unique. Désormais, un projet peut être annoncé comme rentable sur le plan du calcul économique mais présenter également un impact négatif significatif en matière de congestion, d'étalement urbain, etc.

Comment évolue le rôle des décideurs politiques dans le cadre ces nouvelles règles du jeu ?

Et bien il revient aux élus de faire la pondération entre les différents éléments positifs et négatifs qui leur sont présentés pour décider si l'on réalise l'infrastructure ou non. Cela va les conduire à être beaucoup plus précis sur les raisons qui les amènent à se focaliser sur telle ou telle dimension positive ou négative du projet.

Ces nouveaux principes d'évaluation de l'opportunité des projets d'infrastructures peuvent-ils transformer la vision que l'on a des projets routiers et des projets de transport en commun ?

On peut le penser dans la mesure où le calcul économique avait jusqu'à présent pour effet de pénaliser les projets de transport en commun au motif qu'ils n'offrent pas de gains de temps. En d'autres termes, avec le calcul économique, la collectivité rencontre de grandes difficultés pour démontrer l'opportunité de projet de transport en commun. Par exemple, la création d'une nouvelle gare sur une ligne TER a pour effet de ralentir le trajet de ceux qui ne s'arrêtent pas dans cette gare. De ce point de vue, le projet n'a aucune utilité économique alors que l'on peut avoir la conviction que ce projet peut être intéressant sur le plan environnemental ou social. C'est exactement la situation du projet de la station Evangile au nord de Paris. En élargissant l'éventail des critères pris en compte, on comprend que les avantages des transports en

commun sur la route sont susceptibles d'apparaître plus clairement. A contrario, des projets routiers qui pouvaient paraître jusqu'à présent pertinents sur le plan du calcul économique pourront se voir contestés en raison de leur impact négatif sur les autres critères. Les nouveaux principes d'évaluation visent clairement à favoriser les projets favorables à un resserrement de la ville au détriment des projets de nature inverse.

L'impact de ce changement de mode d'évaluation des projets d'infrastructure est-il d'ores et déjà visible à travers le pays ?

Tout à fait ! Je pense en particulier au projet grenoblois de création d'un contournement Nord en tunnel. Nous avons là un projet bien ficelé, très fortement porté politiquement, mais qui a reçu un avis défavorable de la commission d'enquête. Les élus ont centré leur argumentation sur les gains de temps et la baisse des congestions offerts par le projet. Or, si les modèles d'analyse appliqués au projet attestaient effectivement des gains de temps, ils démontreraient en parallèle une augmentation de la congestion du trafic, qui plus est dans des secteurs sensibles puisque comprenant des habitations et un Centre Hospitalier Universitaire. Le rapport de la commission d'enquête précise par ailleurs que, contrairement à ce qu'affiche le maître d'ouvrage, le projet ne règle pas les principaux points de congestion, n'apporte pas de réponse convaincante à l'objectif prioritaire de réduction de la pollution de l'air et génère de forts impacts sur l'environnement des riverains parmi lesquels il faut noter la présence d'un Centre Hospitalier. Enfin, le rapport indique que les émissions de gaz à effet de serre induites par la construction de la rocade seraient compensées au-delà d'une période de fonctionnement de trente ans. Ce qu'il faut souligner ici c'est que l'exemple grenoblois illustre une situation d'espèce qui a vocation, avec la nouvelle circulaire, à devenir le cas général : les affirmations des porteurs de projet sont mises sur le gril, avec le risque d'être démenties par les études. Ce projet montre bien qu'aujourd'hui porter une nouvelle infrastructure ne consiste pas seulement à rassembler des financements, cela implique également de réfléchir aux raisons qui pourraient justifier sa non-réalisation.

Ne va-t-il pas devenir de plus en plus risqué politiquement de porter des projets d'infrastructures ?

Oui, je pense que l'on est en train de basculer. Les élus ont bien vu la montée des oppositions à un certain nombre de projets routiers. Ils prennent conscience qu'ils ont aussi la responsabilité de protéger les habitants des effets pervers de certains projets d'infrastructures. On voit maintenant des Chambres de Commerce devenir hostiles aux élus parce que ces derniers ne veulent plus porter les projets. Regardez l'ancien président du Conseil Général de la Loire, Pascal Clément. C'est l'exemple type de l' élu qui veut des infrastructures routières de plus en plus efficaces. Il a obtenu l'A89 et une 2x2 voies qui desservent sa circonscription. Et bien on observe qu'il a été battu au premier tour aux élections du Conseil Général en 2008. Un certain nombre de personnes n'étaient manifestement pas du même avis que lui sur le bien-fondé des infrastructures qu'il a promu. Aujourd'hui, il n'y a plus que dans les zones en déprise économique que l'on veut encore croire à la baguette magique de l'infrastructure ! J'ajouterais que la crise est passée par là, avec les difficultés que l'on sait pour les finances publiques. Bon nombre des projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport

(SNIT) seront remis en cause parce qu'ils ne pourront être financés. Plus largement, les nouvelles règles du jeu conduisent surtout les élus à s'assurer de façon rigoureuse que le projet qu'ils portent est bien grenello-compatible. Il ne s'agit plus seulement de faire du lobbying pour trouver des financements et convaincre les récalcitrants, il faut mettre en accord les paroles avec les données. Fondamentalement, je suis convaincu que, face aux incertitudes sur les préférences individuelles et collectives, le rôle du politique peut se résumer à faire un pari sur leur état futur : de quelles infrastructures souhaiterions-nous disposer dans dix ou vingt ans ? quelle est ma vision du sens de l'intérêt collectif à cet horizon ?

Les décideurs publics sont-ils vraiment armés pour faire aller plus loin dans le recul de la voiture en ville ou répondre tout simplement à une explosion du prix du carburant ?

Les élus peuvent s'appuyer sur des travaux de prospective. Ils connaissent les enjeux. En revanche, comment envisagent-ils les solutions ? Regardez la situation des TER. Alors que les régions ont lourdement investi dans ce réseau, celui-ci est d'ores et déjà saturé sur certaines lignes urbaines comme en région lyonnaise. Le réflexe pour les élus concernés est de chercher de nouvelles sources de financement pour renforcer les investissements. Pourtant on peut s'interroger sur la meilleure manière de répondre à une hausse brutale du prix du carburant. Ma conviction c'est que les marges de manœuvre ne se situent pas dans les transports en commun mais dans la voiture ! Aujourd'hui, il y a davantage de places libres dans les voitures que dans les trains.

La voiture serait donc l'avenir de la mobilité urbaine ?

Pour les déplacements entre la périphérie et le centre des aires urbaines, il est évident que le covoiturage offre davantage de possibilités que le train. Les lignes, les rames et les gares d'arrivées sont saturées ! Sauf à engager des investissements colossaux dans l'infrastructure, notamment en secteur urbain dense, ou à faire circuler des bus à moitié vides en périphérie, il paraît bien difficile d'envisager un report modal massif de la voiture vers les transports en commun. Si l'on doit réagir rapidement, la question du nombre de passagers dans les voitures particulières apparaît essentielle. Cette perspective suppose notamment de déréguler la profession des taxis en permettant à toute personne disposant d'un véhicule de prendre en charge un ou plusieurs passagers et de leur demander de contribuer aux coûts de déplacement. Il s'agirait également de réserver une partie de la voirie au covoiturage. Imaginez si vous réservez une voie au covoiturage sous le tunnel sous Fourvière... En fait, les marges d'adaptation sont énormes sur la route, puisque l'infrastructure est déjà là ! Mais jusqu'à présent on a considéré que c'était un mode

exclusivement individuel... Les élus doivent voir plus loin que leurs compétences en matière de transport en commun. Le collectif doit s'organiser sur la route en faisant du taxi un produit de grande consommation ! Avec internet cela peut aller très très vite.

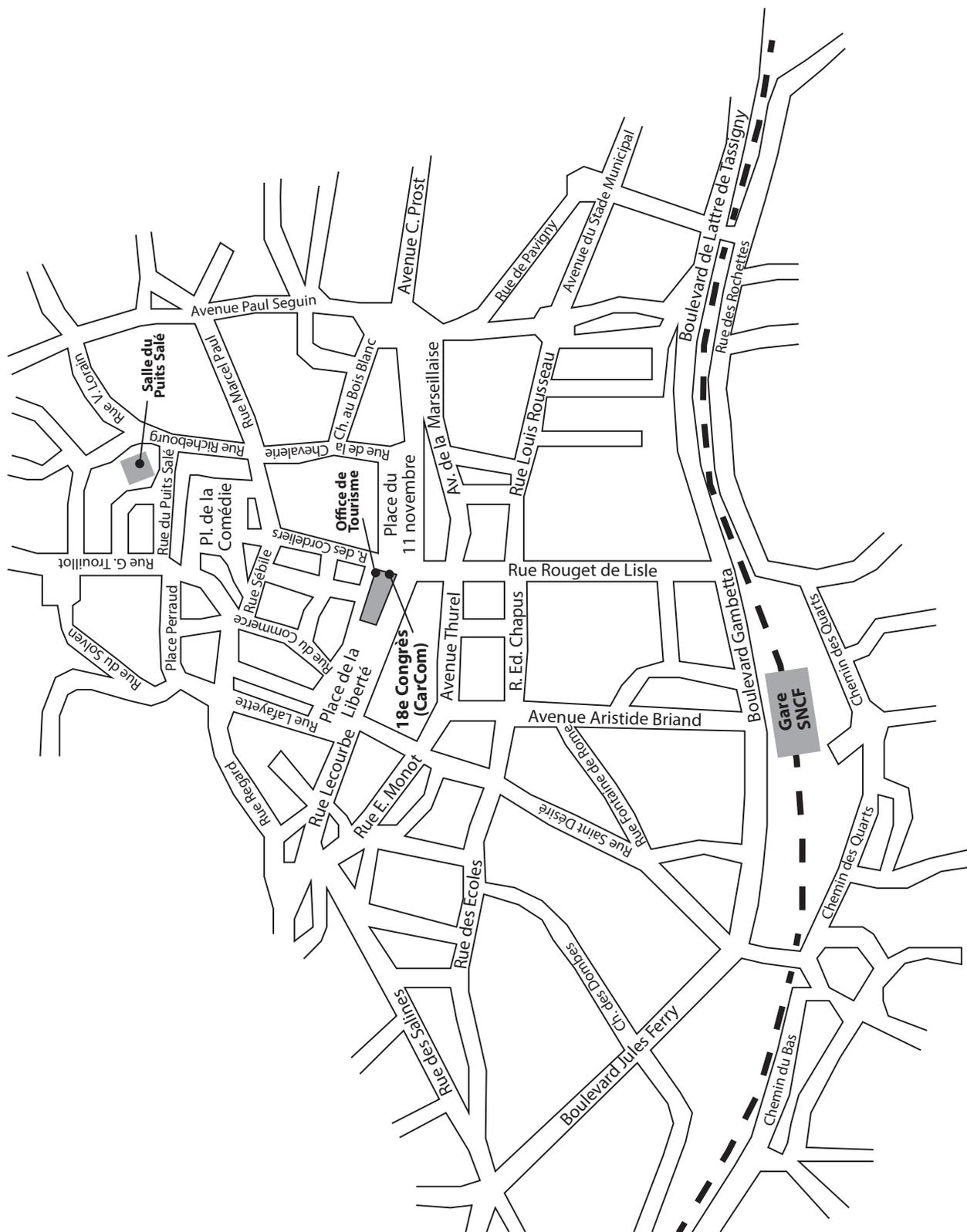
Si l'on ne peut compter que sur la route pour faire face à l'augmentation des besoins de déplacement, ne se dirige-t-on pas vers davantage de congestion routière ?

Effectivement, il y a un risque que la pollution locale augmente. Mais il faut garder à l'esprit que le trafic diminue dans les centres-villes et que les périphéries des agglomérations offrent encore une certaine souplesse dans les itinéraires. Ce que l'on observe, c'est qu'il y a une adaptation du trafic automobile au phénomène de resserrement de voirie. Face à la congestion, les personnes modifient leur parcours, leurs habitudes, leur mode de déplacement. Les grands travaux de voirie réalisés dans les agglomérations montrent bien ce phénomène d'adaptation.

Si l'on vous suit, demain on ne va pas ou peu construire de nouvelles infrastructures routières et de transport en commun lourdes, demain le coût du pétrole va augmenter. Dans ce scénario là, que deviennent les habitants du périurbain qui ont besoin de se déplacer fréquemment vers l'agglomération centre ?

Effectivement, les problèmes de congestion, de saturation, de coût que nous avons évoqués posent question à ceux qui habitent en lointaine périphérie. Je pense en particulier à tous ceux qui font de longues distances quotidiennement. Ceux là vont avoir des problèmes croissants. C'est pour cela qu'aux Etats-Unis on observe déjà une chute des prix du foncier dans les lotissements très éloignés des centres-villes et des pôles d'emplois. Les perdants du périurbain vont être obligés de s'adapter en faisant du covoiturage, en achetant des voitures plus petites, etc. Et pour ceux qui en ont la possibilité, il va devenir nécessaire de se rapprocher de l'agglomération pour trouver un meilleur équilibre entre coût de déplacement et coût du logement. Ce que l'on observe d'ores et déjà, c'est le retour au centre des retraités aisés. De toute façon, la pression va augmenter. Pendant de longues années, nous avons fonctionné avec un système où le coût de la mobilité pouvait être réduit, soit en temps grâce à la vitesse, soit financièrement grâce au subventionnement des transports collectifs. Cette époque est aujourd'hui révolue ! Nous entrons dans une période où les deux termes du coût global de la mobilité vont augmenter significativement, le temps et l'argent. On peut faire l'hypothèse que, plus que les politiques foncières, c'est bien en touchant à ces deux éléments que l'on assistera à une évolution des comportements en faveur d'une ville plus resserrée. Ceci conduit alors à interroger la capacité des agglomérations à accueillir en leur sein les ménages de retour en ville.

Centre-ville de Lons-le-Saunier :



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

Courriel : contact@fnaut.org Site Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>

18ème congrès de la FNAUT - Lons-le-Saunier, 20-21 octobre 2012

FICHE D'INSCRIPTION

à retourner **avant le 1er octobre** à la FNAUT, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
 Pour tout renseignement : 01 43 35 35 75 - fabrice.michel@fnaut.fr

Nom : _____

Prénom : _____

Association / Organisme représenté : _____

Adresse personnelle : _____

CP : _____ Ville : _____

Tél. fixe : _____ Tél. mobile* : _____ Mail* : _____

** ces informations sont importantes pour être informés des changements de programme
 et pour être facilement joignable sur les lieux du congrès*

Jour et heure d'arrivée en train au congrès : _____

 ⁽¹⁾ Je viendrai au congrès par un autre moyen de transport

Hôtel réservé : _____

Réservez votre hôtel à l'aide de la fiche de réservation hôtelière jointe à ce dossier

Je participe au congrès⁽¹⁾ : samedi matin samedi après-midi dimanche matin

Visite n°1 (vendredi après-midi) ⁽¹⁾

 Je participe à la visite de la ligne TER des Hirondelles

⇒ 10 euros _____ €

Repas du samedi midi

 Je participe au buffet bio organisé dans la salle de congrès

⇒ 17 euros _____ €

Repas du samedi soir

 Je participe au dîner festif organisé dans la salle municipale du Puits-Salé

⇒ 26 euros _____ €

Visite n°2 (dimanche après-midi)

 Je participe à la visite guidée du centre historique de Lons-le-Saunier

⇒ 4,50 euros _____ €

Conjoint

 Mon conjoint m'accompagnera lors des visites et/ou repas que j'ai réservés

⇒ multipliez par deux le prix des options choisies sur cette même fiche

⇒ **TOTAL (paiement par chèque à l'ordre de la FNAUT)** _____ €

(1) cochez la ou les cases correspondantes

ORGANISATION MATERIELLE DU CONGRÈS

Organisation locale

Le Congrès est co-organisé par la FNAUT, la FNAUT Franche-Comté et l'APVFJ avec le soutien de la Ville de Lons-le-Saunier, du Conseil Général du Jura et de la région Franche-Comté.

En cas de problème pendant votre séjour, adressez vous uniquement aux organisateurs (munis d'un badge distinctif) et non aux responsables des débats ou intervenants.

Lieu du Congrès

Le Congrès se tiendra au **Carrefour de la Communication (CarCom)**, place du 11 novembre, en centre-ville, à 10 mn de la gare SNCF. Nous disposerons d'une salle de conférence pour nos débats et de salles attenantes pour nos ateliers de travail.

Accès au congrès

● PIETONS

Sortir de la gare SNCF par la sortie principale. Traverser le boulevard Gambetta pour rejoindre en face l'avenue Aristide Briand. Descendre l'avenue jusqu'au bout puis bifurquer à droite dans l'avenue Thurel. Prendre ensuite à gauche dans l'avenue Rouget de l'Isle qui débouche sur l'entrée du CarCom.

Durée du trajet : 10 minutes environ.

● EN VOITURE

À l'approche de Lons-le-Saunier, viser le centre-ville et la place de la Liberté ou la place du 11 novembre.

Plusieurs parkings sont disponibles autour du CarCom et de la place du 11 novembre.

Accessibilité

La salle de congrès et la gare Lons-le-Saunier sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cependant, le programme du congrès nécessitant des déplacements en ville, notamment lors des visites, merci de nous prévenir si vous avez des difficultés à vous déplacer.

Hébergement

Une centrale de réservation est à la disposition des congressistes pour proposer des hôtels à tarifs préférentiels selon votre budget et vos préférences géographiques.

Retournez rapidement (avant le 30 septembre) la fiche de réservation ci-jointe, dûment remplie.

Accueil en gare

Des bénévoles seront présents en gare pour vous accueillir et vous amener en voiture jusqu'à votre hôtel si ce dernier se trouve loin du centre-ville.

Pour cela, indiquez votre heure d'arrivée et votre hôtel sur la fiche d'inscription au congrès (feuille jaune).

Accueil au Congrès

Vous serez accueillis le samedi matin dès 9h au CarCom, place du 11 novembre. Vous y recevrez votre dossier d'accueil et le programme définitif.

De la documentation fédérale et des publications des associations de la FNAUT seront disponibles sur place.

Restauration

La ville de Lons le Saunier a marqué sa volonté de se rapprocher de l'agriculture bio locale pour approvisionner ses restaurants municipaux. La filière courte est privilégiée afin de restreindre l'impact économique du bio dans l'assiette du client.

● SAMEDI MIDI - Buffet Bio

Un buffet Bio froid est organisé pour les congressistes dans la salle de réception du CarCom, dans les mêmes locaux qui accueillent le congrès.

Au menu : assortiment de crudités, poissons et viandes locales, fromages du Jura, tartes diverses, etc. Vin bio compris en accompagnement.

Tarif : 17 euros par personne. Réservation obligatoire.

De nombreux lieux de restauration sont aussi disponibles en centre-ville, à proximité de la salle de congrès.

● SAMEDI SOIR - Dîner festif

Il se tiendra à la salle municipale du « Puits-Salé », site primitif de la ville, là où, vraisemblablement, les premiers Lédoniens élirent domicile, en raison de la proximité d'une source salée qui fut, pendant longtemps, à l'origine de revenus importante de la ville. Les eaux salifères sont toujours exploitées dans le cadre de l'activité thermale.

Menu (vin compris) :

- Mousseline de sandre aux deux sauces
- Suprême de volaille aux morilles et au vin jaune et ses pommes fondantes
- Assiette de fromages régionaux
- Nougat glacé

Tarif : 26 euros par personne. Réservation obligatoire.

Visites

● VENDREDI APRES MIDI - La ligne TER des Hirondelles

Visite technique découverte en TER de la ligne pittoresque du Haut Jura (ligne des Hirondelles) entre Saint Claude et Champagnole. La partie Saint Claude / Morez fête ses 100 ans cette année.

Cette liaison fait partie des préoccupations de l'A.P.V.F.J. et de la FNAUT Franche-Comté quant à son devenir. La visite de cette ligne ferroviaire lors du congrès est un signal fort adressé aux autorités locales.

Rassemblement à 15 heures en gare de Lons-le-Saunier (hall de départ). Retour prévu vers 19h30.

Tarif : 10 euros par personne (autocar + TER). Réservation obligatoire.

● DIMANCHE APRES MIDI - Visite historique du vieux Lons et de l'Hôtel Dieu

Cette visite traditionnelle permettra, de connaître l'histoire du vieux Lons avec son théâtre, son hôtel Dieu et ses apothicaireries, son histoire du sel, etc. Durée : 1 heure 30.

Rassemblement à 15h devant l'Office de Tourisme (voir plan).

Tarif : 4,50 euros par personne. Réservation obligatoire.

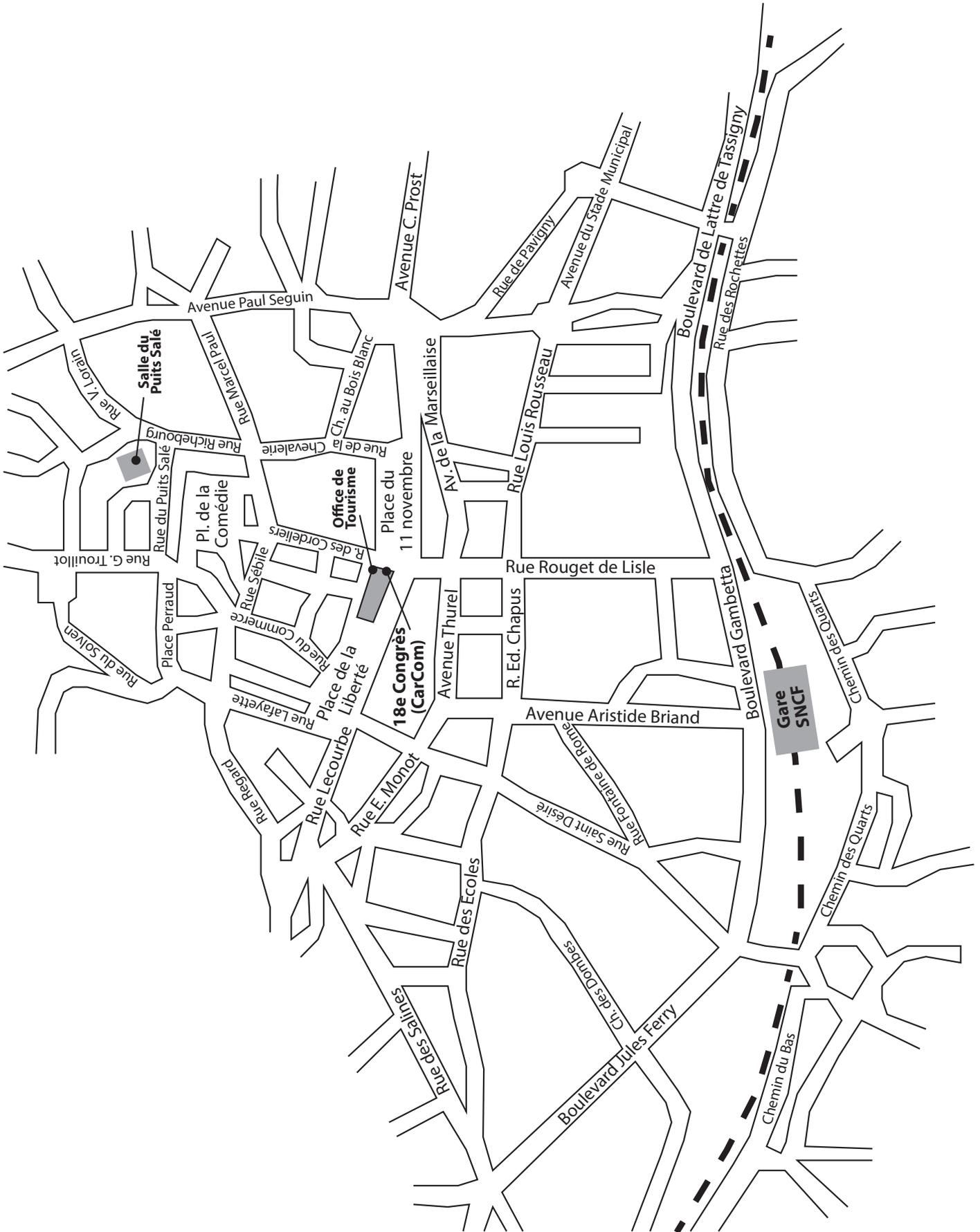
Autres renseignements

- Organisation matérielle : 01 43 35 35 75 (Fabrice Michel)
 - Déroulement des débats : 03 84 25 33 14 (Jean-Claude Vuillemin)
 - En cas d'urgence : 06 80 68 64 07 (Fabrice Michel)
- PENDANT LE CONGRÈS UNIQUEMENT**

- Office de tourisme : 03 84 24 65 01
ou <http://www.ot-lons-le-saunier.com>

- Services de transport de Lons-le-Saunier : 0 800 881 846
ou <http://www.tallis.fr>

Centre-ville de Lons-le-Saunier :





A renvoyer avant le **30 septembre 2012** à :

Office de Tourisme
Congrès FNAUT
place du 11 novembre
39000 LONS LE SAUNIER

Etablir une fiche par chambre (garder une copie de la présente)

Nom : _____ Prénom : _____
Société : _____
Nom et prénom accompagnant : _____
Adresse : _____
Code postal : _____ Ville : _____ Téléphone : _____
Fax : _____ Portable : _____ E-mail : _____

Tarifs négociés auprès des établissements ci-dessous comprenant : chambre, petit-déjeuner, taxe de séjour et frais de dossier inclus

Hôtel et catégorie	Single	Double
Catégorie A (non-classé ou *) A (à 2 km du centre et 3 km de la gare)	55 €	59 €
Catégorie B (**) B1 (à 50 m de la gare) B2 (en face de la gare, ou à 400 m de la gare) B3 (à 3km de la gare)	67 € 70 € 70 €	79 € 83 € 83 €
Catégorie C (***) C (à 2 km du centre et 3 km de la gare)	79 €	98 €

Pour les hôtels hors centre-ville, des militants de l'APVFJ assureront des navettes en voiture depuis la gare

Date d'arrivée à l'hôtel : _____

Date de départ : _____

soit _____ nuits

Catégorie¹ :

*Mentionner : A, B1, ou B2
OU B3, C*

Nombre de personnes :

1 personne

2 personnes

Règlement

Cette réservation ne sera prise en compte qu'à réception de ce bulletin **accompagné de la totalité du règlement**, libellé à l'ordre de «Office de Tourisme de Lons le Saunier».

A réception, l'Office de Tourisme vous enverra la confirmation avec le nom de l'hôtel

Informations importantes au verso .../...

Conditions d'hébergement et d'annulation

Le bulletin n'est valable que pour **un seul hébergement**.

Les demandes de réservation seront satisfaites dans l'ordre d'arrivée et selon les disponibilités jusqu'au 10 octobre 2012.

Seuls seront pris en compte les bulletins d'hébergement accompagnés du paiement correspondant, dans le cas contraire, les demandes ne seront pas prises en considération.

La catégorie demandée sera réservée en fonction des disponibilités (¹).

De même, les hôtels seront réservés dans un rayon géographique croissant en fonction des disponibilités.

Les congressistes sont priés d'informer l'hôtel de leur arrivée tardive (après 18h), ou de leur départ anticipé.

Tous les suppléments (repas, mini-bar, téléphone, etc...) seront à payer à l'hôtel avant votre départ.

Toute annulation ou changement sera adressé par écrit avant le 10 octobre 2012.

Les annulations adressées jusqu'au 10 octobre 2012 ne seront pas pénalisées sauf frais de dossiers.

A partir du 10 octobre 2012 aucun remboursement ne sera effectué.

Les remboursements qui correspondent aux conditions d'annulation, ci-dessus mentionnées, seront effectués après le congrès.

Toute annulation à la date d'arrivée prévue entraînera la facturation de la totalité du séjour.

Attention : Cette fiche de réservation hôtelière ne constitue pas une inscription au congrès qui doit impérativement se faire au moyen de l'autre fiche inscription, avec un règlement séparé.

A _____ le _____

Nom _____ Prénom _____

Signature _____