



FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

20ème congrès

Strasbourg - 21, 22 & 23 octobre 2016

Dossier d'inscription



Inscrivez-vous au congrès dès réception de ce dossier

- Renvoyez votre bulletin d'inscription au siège de la FNAUT : **page 25**
- Informations générales (plan, hébergement, restauration, visites) : **page 22**



www.bas-rhin.fr



Programme du congrès

Vendredi 21 octobre

- à partir de 11h Accueil des participants en gare de Strasbourg et installation dans les hôtels
- 14h-18h Visites techniques (sur réservation)
- Tournée transfrontalière dans l'Ortenau
- Usine Lohr de Duppigheim
- Technicentre SNCF de Bischheim
- 18h30-20h Cocktail dînatoire à la Maison de la Région (inclus dans les frais d'inscription)

Samedi 22 octobre

- à partir de 7h30 Accueil des participants en gare de Strasbourg
- 9h-10h Accueil au pavillon Joséphine, café-croissants, inscription au congrès
- 10h-11h Ouverture du congrès
- Bruno Gazeau, président de la FNAUT
- Roland Ries, maire de Strasbourg
Présentation et vote du rapport de conjoncture et de la motion générale
- 11h-12h30 Débat avec les élus, animé par Jacques Fortier, journaliste :
- Philippe Richert, président du Conseil régional du Grand Est
- Robert Herrmann, président de Strasbourg Eurométropole
- 12h30-14h Déjeuner au restaurant du parc de l'Orangerie (inclus dans les frais d'inscription)
- 14h30-16h30 Débat sur la politique européenne de mobilité
- Thomas Avanzata, directeur des affaires européennes de l'UITP
- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT, représentant la FNAUT à la FEV
- Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT, représentant la FNAUT à la FEV
- 16h30-17h Pause
- 17h-18h Attribution des prix Tickets Vert et Rouge de la FNAUT
Séance animée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
- 18h30 Cocktail dînatoire à l'Hôtel de Ville de Strasbourg (inclus dans les frais d'inscription)

Dimanche 23 octobre

- 9h00-9h30 Accueil café-croissants
- 9h30-11h30 Réunion des réseaux thématiques (au choix des participants)
- 11h30-12h Activités d'ASTUS et de la FNAUT Alsace (François Giordani)
- 12h-12h30 Intervention de Jean Lenoir ou Jean Sivardière
- 12h30-13h Conclusion du congrès, par Bruno Gazeau
- 13h Déjeuner libre
- 14h-15h30 Visite guidée du centre-ville historique de Strasbourg (sur réservation)
- 15h45-17h Tour en Batorama sur les canaux de Strasbourg (sur réservation)

Objectifs du congrès



Le congrès de la FNAUT - qu'on pourrait aussi appeler les « Rencontres de la FNAUT » - a des objectifs variés :

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

Notre congrès nous permettra d'évaluer globalement les décisions des gouvernements Valls.

- Le rapport de conjoncture est un recueil de textes parus dans FNAUT Infos ou de tribunes de la FNAUT concernant les grandes réformes : loi Royal sur la transition énergétique, engagements pris par la France lors de la COP 21, loi portant réforme ferroviaire, loi Macron libéralisant le transport par autocar, lois de réformes territoriales (MAPTAM, NOTRe, nouvelle carte régionale).
- La motion, établie en dehors de toute préoccupation partisane, présente un bilan de ces réformes et réaffirme quelques demandes prioritaires. Elle n'est pas un résumé exhaustif de notre doctrine.

2°/ Dialoguer avec des élus territoriaux

Nous avons invité les présidents du Conseil régional du Grand Est et le président de l'Eurométropole pour débattre sur la politique locale des transports.

Le ministre des Transports a également été invité. Nous attendons sa réponse.

3°/ Approfondir notre réflexion sur la politique des transports

Le débat du samedi après-midi est un traditionnel débat d'experts sur les questions de mobilité. Cette année, il portera sur la politique européenne en matière de mobilité.

4°/ Attribuer les Tickets Vert et 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 et aux activités de la FNAUT

Une séance de travail, le dimanche matin, sera consacrée au fonctionnement 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

Les textes définitifs du rapport de conjoncture et de la motion seront remis aux congressistes et aux médias. Les débats du congrès seront publiés dans des actes et dans FNAUT-Infos.

8°/ Découvrir l'agglomération de Strasbourg et ses transports

Des visites techniques sont proposées le vendredi après-midi, veille du congrès (transports de la région strasbourgeoise), et des visites touristiques le dimanche après-midi (ville de Strasbourg).

Le samedi sera consacré à la politique des transports et le dimanche matin aux activités de la FNAUT.

La discussion d'un rapport de conjoncture et d'une motion en séance plénière est très difficile. C'est pourquoi ces textes seront discutés principalement par correspondance.

Tous les adhérents de la FNAUT, même s'ils ne participent pas au congrès, sont invités à réagir aux textes proposés avant le congrès.

L'attribution des prix Ticket Vert et Ticket Rouge est également préparée à l'avance. Nous attendons donc vos réactions à nos propositions, et d'autres suggestions.

Le responsable des débats est **Bruno Gazeau**, 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 préférences et 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 et les activités de la FNAUT).

Contact par courrier : FNAUT 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

Contact par mail : secretariat@fnaut.fr

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

RECOMMANDATIONS

Inscrivez-vous au congrès **dès réception de ce dossier** pour faciliter le travail des organisateurs.

Faites connaître le congrès aux membres de vos associations. D'autres exemplaires du bulletin d'inscription sont disponibles gratuitement sur demande au siège parisien de la FNAUT.

Le programme du congrès est donné à titre indicatif. Des ajustements de dernière minute pourront intervenir. Merci de votre compréhension.

Respectez les horaires donnés dans le programme. Les séances commenceront systématiquement à l'heure indiquée.

Rapport de conjoncture (projet)

Un nouveau contexte

- **Le marché des transports** évolue sous le triple impact de l'irruption de l'économie numérique, de l'ouverture à la concurrence (autocar) et des évolutions sociétales (essor de l'économie collaborative).

- **Une série de lois** a modifié, comme jamais depuis la LOTI, l'organisation de la mobilité : loi ferroviaire, loi Macron, loi sur la transition énergétique, lois de réforme territoriale.

- **Sur le terrain, la situation se dégrade rapidement** : l'offre ferroviaire est dans un état critique (FNAUT Infos 239 et 241) ; l'offre urbaine commence à décliner ; l'insécurité routière s'est aggravée (FNAUT Infos 239).

- **Le prix du pétrole** s'est effondré, ce qui encourage l'usage de la route et de l'avion, en contradiction avec les objectifs de la COP 21. En 2015, la facture énergétique de la France est passée de 55 à 40 milliards d'euros. Le prix des carburants routiers et aériens a fortement baissé depuis le milieu 2014, le trafic routier a augmenté de 2,5 % en 2015.

- **Le secteur des transports publics est délaissé par le gouvernement**, qui fait preuve d'une grande faiblesse devant les nombreux lobbies conservateurs, très actifs pour bloquer les réformes nécessaires sans souci de l'intérêt général, et qui continue à mettre en œuvre une politique anti-écologique malgré ses engagements lors de la COP 21.

- Nous avons perdu la bataille culturelle : on ne parle aujourd'hui que de mobilité individuelle (voiture propre, autonome, économe en énergie), alors que le transport collectif a encore toute sa place dans l'organisation des déplacements. (FNAUT Infos 242 et 246)

1. L'évolution du marché

- L'économie numérique provoque une baisse du coût de la mobilité et impose aux systèmes historiques de mobilité une baisse drastique de leurs coûts de production, une réactivité rapide et une flexibilité accrue.

- La concurrence entre modes pose des questions d'équité entre modes et d'optimisation de l'ensemble dans le cadre de transformations politiques fortes et d'objectifs nationaux : aménagement du territoire, énergie et exigences de la COP 21, exigences de l'Union Européenne sur les concentrations locales de polluants (NO_x,...), statut des travailleurs routiers détachés,...

- La concurrence entre opérateurs, inégale selon les modes, est source d'innovations rapides et nécessaires en matière d'information voyageurs, de multimodalité, de services clients.

L'e-voyageur devient acteur de son déplacement, exerce ses choix entre les modes, modifie la hiérarchie de ses critères de choix, prix, temps, qualité... Il évalue les opérateurs et les autorités organisatrices quant à leur efficacité, et le fait savoir.

2. L'évolution du cadre législatif

2.1 La réforme ferroviaire

- La loi du 4 août 2014 a donné à l'Etat le rôle de pilote de la politique ferroviaire. Elle entérine judicieusement la création indispensable d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) mais, afin de satisfaire les syndicats de cheminots, elle ne donne pas à ce GIU (SNCF réseau) une autonomie suffisante par rapport à l'exploitant (SNCF Mobilité). L'utilité de l'EPIC de tête reste à démontrer. SNCF Réseau n'a plus l'autonomie par rapport à SNCF Mobilités (théoriquement garantie par la loi) dont disposait RFF et qui a permis des innovations utiles (introduction du cadencement, investissements sur le réseau classique). La politique court-termiste et malthusienne de SNCF Mobilités est contraire aux intérêts de SNCF Réseau. Le pouvoir du régulateur, l'ARAFER, a cependant été renforcé, et élargi à la route (autocar, autoroutes).

- Le problème de la dette ferroviaire n'a pas été réglé par la réforme. Aucun mécanisme n'a été mis en place pour apurer la dette (44 milliards d'euros) et assurer un financement pérenne du rail à un niveau satisfaisant, alors que cet apurement avait été promis en 1997, lors de la création de RFF. Le groupe SNCF accumule 3 milliards de dettes supplémentaires par an et s'acquitte d'un milliard et demi de frais financiers par an.

- Une exploitation souhaitable des trains TER et Intercités en délégation de service public, selon le modèle urbain, a été écartée, alors qu'une maîtrise des coûts (coûts unitaires trop élevés et méthodes d'exploitation inadaptées aux faibles trafics) est indispensable. Une évolution se dessine cependant, le secrétariat d'Etat envisageant des appels à manifestation d'intérêt auprès des exploitants privés en cas d'abandon de services par la SNCF (mais dans des conditions trop restrictives pour attirer ces exploitants).

- Malgré l'adoption de cette loi, l'Etat-stratège ne joue pas son rôle : le schéma national des services

ferroviaires n'a toujours pas été élaboré et soumis au Parlement (ce qui bloque la réflexion des Régions sur les schémas régionaux de mobilité), on attend toujours le contrat de performance Etat-SNCF Réseau d'où une absence de trajectoire financière de la SNCF, aucun plan à long terme de modernisation et de développement du réseau (lignes classiques et LGV) n'a été élaboré. Le comité des utilisateurs du rail n'a pas été mis en place.

La crise du ferroviaire dans notre pays n'a donc pas été enrayée par la réforme de 2014, elle apparaît de plus en plus comme une spécificité française.

2.2 La loi Macron libéralisant le transport par autocar

La FNAUT ne s'est pas opposée frontalement à la libéralisation du transport par autocar à longue distance. En effet, de nombreux itinéraires reliant de grandes villes ou des villes moyennes ne sont actuellement desservis par aucun transport public.

Mais la libéralisation, quasiment en « open access » et non en délégation de service public a été improvisée et trop brutale. Le risque, qui se concrétise en Allemagne et commence à apparaître en France, est évident : en l'absence d'une remise à niveau préalable du train, c'est celui d'un écrémage du trafic ferroviaire et d'une déstabilisation puis d'une disparition des services les plus fragiles au profit de services routiers moins performants, autrement dit d'une paupérisation du transport public interrégional.

Les prix d'appel, très bas, vont sans doute remonter suite à la concentration des opérateurs, mais ils resteront très inférieurs à ceux du train.

Il est de l'intérêt de tous les voyageurs, des territoires, de l'économie nationale et de la planète que le rail - ossature naturelle du système de transport interurbain et système à rendement croissant - absorbe le maximum de trafic, et que l'autocar en soit le complément et non le concurrent. Il est donc absurde que la loi Macron sur l'autocar ait été adoptée :

- avant que le réseau ferré classique ait été remis en état et qu'en particulier, les zones de ralentissement qui pénalisent le train aient disparu ;
- avant qu'on y voie clair sur l'impact énergétique et les coûts environnementaux d'un développement important du transport par autocar ;
- avant que soient connues les conclusions de la commission Duron mise en place par le gouvernement pour définir l'avenir des trains Intercités ;
- enfin, avant qu'ait été mis au point par le gouvernement puis adopté par le Parlement le schéma national des services ferroviaires prévu par la loi portant réforme ferroviaire.

De nombreuses Régions acceptent que les cars Macron concurrencent leurs trains TER. Celles qui protestent ne sont pas soutenues par l'ARAFER.

La FNAUT est favorable à la concurrence entre exploitants d'un même mode de transport, mais opposée à la concurrence entre modes, le train et l'autocar, ou le train et l'avion.

2.3 La loi Royal sur la transition énergétique et la croissance verte

Cette loi est d'un vide affligeant en ce qui concerne les transports, un secteur dont l'impact énergétique et environnemental est pourtant crucial (il est le premier contributeur français aux émissions de gaz à effet de serre). De manière incompréhensible, le transport collectif n'a pas été évoqué comme outil de lutte contre le réchauffement climatique.

Seule la mobilité individuelle est prise en compte, et la voiture électrique, malgré ses limites écologiques évidentes, est traitée comme la solution miracle. L'exigence de « propreté » concerne aussi l'autobus (alors que 99 % de la pollution de l'air urbain par les transports vient des voitures et des camions), mais le surcoût d'investissement qu'elle va entraîner se fera au détriment d'autres investissements plus utiles pour attirer les automobilistes au transport collectif, ou au prix d'une baisse de l'offre.

Le message de la loi est très pervers : le gouvernement laisse croire à l'opinion que la transition énergétique est une simple affaire d'ingénieurs et de techniciens chargés de trouver de nouvelles motorisations « durables », qu'il s'agit d'abord de stimuler la « croissance verte », que l'exigence écologique ne doit déranger personne et que le citoyen n'aura ni à payer ni à changer ses comportements.

La fiscalité écologique est écartée par souci du pouvoir d'achat, c'est une erreur historique majeure (analogue à celle qui a été commise au lendemain du contrechoc pétrolier de 1986) car cette attitude court-termiste se retournera à terme contre le consommateur, conforté dans des pratiques non écologiques : le prix du pétrole finira par remonter un jour ou l'autre, et les externalités ne sont pas prises en compte.

2.4 Les lois territoriales (MAPTAM et NOTRe)

La mobilité locale

Une gestion plus cohérente des transports publics et du trafic automobile dans les bassins de vie devient possible grâce à plusieurs dispositions novatrices :

- le renforcement et l'élargissement (15 000 habitants minimum) des intercommunalités ;
- la création des Métropoles, qui peuvent reprendre sur leur territoire les compétences du Département (mais la loi n'a pas clarifié le dispositif administratif en Ile-de-France : la Région est responsable des transports, la Métropole est responsable du logement) ;
- la transformation des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMD), compétentes dorénavant pour gérer le stationnement, le vélo, l'autopartage, le covoiturage... ;
- la suppression du Périmètre de Transport Urbain, qui devient le ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD, ex-AOTU) (mais ce nouveau périmètre ne couvre encore pas l'aire urbaine), et le transfert aux intercommunalités des lignes départementales périurbaines d'autocar ;

- enfin la décentralisation du stationnement et la dépenalisation des amendes, mesures qui malheureusement tardent à se concrétiser.

Mais l'interface entre train et transport urbain pose problème dans les premières et deuxièmes couronnes des agglomérations.

La mobilité régionale

La nouvelle législation NOTRe est un progrès. Elle prévoit qu'un schéma d'aménagement, de développement rural et d'égalité des territoires fixant des objectifs à moyen et long termes en matière de transport collectif et d'intermodalité sera élaboré à l'échelle régionale. Une coordination efficace (itinéraires, horaires, tarifs) entre services ferroviaires et routiers régionaux deviendra enfin possible grâce au transfert aux Régions des lignes départementales interurbaines d'autocar (qui était réclamé depuis des années par la FNAUT pour permettre d'éviter des offres ferroviaires et routières concurrentes).

Deux incohérences

Si la clause de compétence générale des régions et des départements a été supprimée, la gestion des autocars périurbains et interurbains étant transférée respectivement aux agglomérations et aux régions, le pouvoir financier des Régions n'a pas été renforcé, et deux incohérences graves sont pérennisées :

- la voirie reste de la responsabilité de la commune (un maire – voir le cas actuel de Noisy-le-Sec – pourra donc encore s'opposer stupidement à la construction d'un tramway ou d'un BHNS traversant sa commune même s'il s'agit d'un projet d'intérêt général) ;

- les routes restent de la responsabilité du Département (on verra encore des Départements élargir des routes parallèles à des voies ferrées où la Région renforce la desserte TER, et encourager ainsi l'usage de la voiture).

Le redécoupage régional

Cette réforme a été improvisée et traitée dans la confusion, sans vision directrice, sans étude d'impact préalable sur l'organisation des transports collectifs. Elle détourne l'attention des vrais problèmes. Mal conçue, elle aurait dû être précédé d'une véritable pédagogie et d'une réflexion sur les problèmes de fond (FNAUT Infos 243) :

- la décentralisation, véritable gisement d'économies (des services de l'Etat ont été maintenus malgré les transferts de compétences aux collectivités territoriales) ;

- les compétences des collectivités ;

- leurs modalités de gouvernance (en particulier les relations entre communes et intercommunalités) ;

- leurs moyens financiers et leur autonomie fiscale (les Régions dépendent à 90 % des dotations de l'Etat, leur budget total représente moins de 1 % du PIB national).

Avant de réduire le nombre des régions, il fallait :

- démontrer que les régions françaises étaient trop petites pour peser économiquement (leur taille est, en réalité, dans la moyenne européenne) ;

- tenir compte des flux de déplacements dans le découpage régional.

La création des « super-régions » rend aujourd'hui plus difficile la suppression des départements ou la limitation de leur rôle à l'action sociale.

3. L'évolution sur le terrain

On assiste globalement à une dégradation rapide de la situation : le transport collectif terrestre décline, les trafics routiers et aériens se développent. En dehors de quelques décisions positives, le gouvernement assiste passivement à cette évolution ou, souvent même, la favorise (abandon de l'écotaxe qui coûte 1,2 milliard d'euros à l'Etat sans parler des recettes annuelles perdues de l'ordre du milliard d'euros, loi Macron, refus d'abaisser le taux de TVA sur le transport public, blocage d'investissements ferroviaires par Bercy, quasi-absence de fiscalité écologique).

3.1 La sûreté dans les transports

La loi Savary du 22 mars 2016 est satisfaisante : elle permet de lutter à la fois contre la fraude et contre le terrorisme. Elle renforce considérablement les moyens de lutte contre la fraude et permettra d'augmenter le taux de recouvrement des amendes.

Mais le train est doublement handicapé par les mesures (inefficaces) imposées par la Ministre de l'environnement pour lutter contre le terrorisme : les portiques freinent le passage des voyageurs (à quoi bon des LGV s'il faut arriver 30 minutes avant le départ du TGV...), et c'est la SNCF qui doit financer les mesures de sûreté.

3.2 Les infrastructures de transports urbains

Le gouvernement a lancé (ce qui aurait pu être fait deux ans plus tôt) le 3ème appel à projets de TCSP prévu par le Grenelle de l'Environnement. Mais, malgré l'insistance de la FNAUT, il a refusé de lancer un 4ème appel (l'Etat n'a dépensé à ce jour que 1,8 milliard sur les 2,5 prévus) alors que l'engagement financier de l'Etat dans les trois premiers appels à projets a démontré son efficacité : « pas d'actualité », selon le secrétaire d'Etat aux Transports, qui n'a pas perçu l'ampleur des besoins insatisfaits, y compris dans des métropoles déjà bien équipées (Lyon, Strasbourg, Grenoble, Nantes, Montpellier, Bordeaux...).

Or les villes françaises souffrent d'un retard évident dans ce domaine, et la mise en place d'un TCSP est toujours suivie d'une hausse de la fréquentation. C'est particulièrement vrai du tramway, dont l'expérience montre qu'il peut être, aussi bien ou même mieux que le BHNS, adapté à la desserte des agglomérations de taille moyenne.

Quant aux dessertes ferroviaires périurbaines, elles permettraient à la fois d'absorber du trafic automobile et de structurer l'urbanisation autour des gares pour lutter contre l'étalement urbain (FNAUT Infos 245).

3.3 Les déplacements urbains

- Le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) a introduit des mesures favorables aux piétons et cyclistes (modération de la vitesse automobile en ville, extension du double-sens cyclable, intermodalité train + vélo). Mais le PAMA n'a été accompagné d'aucun financement et d'aucun échéancier, ce qui en limite la portée.

- L'indemnité kilométrique vélo (IKV) a finalement été adoptée, mais sous une forme très édulcorée. Elle est limitée aux seules entreprises privées, les salariés du secteur public ne pourront pas en bénéficier ; son versement au salarié par l'employeur privé est facultatif ;

elle est exonérée de cotisations sociales (pour l'employeur) et d'imposition sur le revenu (pour le salarié) dans la limite d'un plafond annuel de 200 euros ; enfin le cumul de l'IKV avec la prise en charge de l'abonnement aux transports collectifs est limité au seul rabatement vers la station la plus proche (FNAUT Infos 246).

- La gestion du stationnement urbain de surface a été réformée. Le produit des amendes de stationnement (dépenalisées) pourra être affecté aux transports urbains, mais la mise en œuvre de cette réforme est freinée par le ministère de l'Intérieur.

- Suite à la tendance à la baisse du produit du versement transport des entreprises (dont le MEDEF souhaite la disparition) et à la forte réduction des dotations de l'État, les collectivités locales, surtout les agglomérations de taille moyenne, commencent à réduire l'offre de transport urbain (FNAUT Infos 233). Par exemple, à Nancy, Belfort, Aix-les-Bains (- 18 %).

3.4 Les infrastructures interurbaines

Le financement de ces infrastructures a été fragilisé par l'abandon de l'écotaxe (comme s'il s'agissait d'un impôt supplémentaire alors que l'écotaxe déchargeait le contribuable d'une partie des coûts du transport routier de fret). Les usagers des transports, les riverains des grands axes de circulation routière et les contribuables ont été lourdement pénalisés.

Les travaux de la commission Mobilité 21 ont débouché en 2013 sur des recommandations rationnelles (donner la priorité à la rénovation et à la modernisation des infrastructures existantes), mais sans ambition car reposant sur l'hypothèse très contestable d'un tarissement des possibilités de financement : alors qu'il fallait, logiquement, préciser les besoins de mobilité puis dégager les crédits nécessaires, on a cherché à adapter les projets aux crédits existants.

Mais au lieu d'abandonner des projets d'un autre âge et sans fondement économique (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, gares TGV exurbanisées) ou mal conçus (LGV Poitiers-Limoges), les gouvernements Ayrault et Valls ont au contraire reporté de grands projets porteurs d'avenir : TCSP urbains, VFCEA, LGV Montpellier-Perpignan (LNMP), POCL,... (les travaux pré-

paratoires du projet Lyon-Turin, indispensable à un report du trafic international de fret sur le rail, ont cependant été poursuivis). Seule la LGV GPSO a finalement fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Infrastructures routières

- C'est un allongement des juteuses concessions autoroutières qui permet le financement des travaux d'amélioration et d'extension du réseau autoroutier (3,2 milliards d'euros).

Contrairement à ce qui a été annoncé, ces travaux impliquent bien une augmentation de la capacité du réseau autoroutier (voir le cas de l'A480 qui traverse la cuvette grenobloise et va passer à 2 x 3 voies).

- Le gouvernement a poussé les investissements routiers dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions 2016-2020. Ce sont les Régions qui ont poussé les investissements ferroviaires (FNAUT Infos 240).

- Près de 300 millions seront investis dans plus de 400 opérations de régénération des routes nationales en 2016 : c'est une hausse de 55 % en un an, et un triplement depuis 2012. Le niveau d'investissement sera cette année le plus élevé depuis 10 ans.

- A noter l'abandon (au moins provisoire) de l'autoroute A831 qui devait saccager le marais poitevin (l'A51 Grenoble-Sisteron semble définitivement abandonnée).

Par contre des autoroutes et des rocade autoroutières en milieu urbain (A45 Lyon - Saint-Etienne, A31 bis Toul-Luxembourg, contournements autoroutiers de Marseille, Lyon et Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à la Réunion), sont confirmées alors que la saturation des infrastructures existantes est due principalement au trafic local ou régional et donc au sous-développement des transports collectifs de proximité.

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

On comprend mal l'acharnement du gouvernement à faire aboutir coûte que coûte ce projet alors qu'il a lui-même contribué à en faire un enjeu symbolique...

La consultation lancée par le Chef de l'Etat a été une parodie de démocratie, elle a été limitée en effet au département de la Loire-Atlantique (un résultat positif assuré selon les sondages effectués préalablement), comme s'il s'agissait d'un aéroport départemental dont seul comptait l'impact environnemental local - alors que l'Etat (DGAC) en est maître d'ouvrage et contribue à son financement.

Infrastructures ferroviaires

L'investissement ferroviaire ne peut se concevoir de manière pertinente que dans la durée. Le réseau ferré classique souffre d'une carence majeure d'investissement, il continue à vieillir et sa fiabilité à diminuer malgré le montant conséquent des crédits affectés à sa régénération (2,5 milliards par an). Son état inquiétant a été mis en évidence par les accidents survenus récemment. L'âge moyen des aiguillages (20 ans) est deux fois plus élevé qu'en Allemagne.

Plusieurs lignes régionales et même interrégionales ont disparu récemment : Verdun-Châlons, Clermont-Montluçon, Montluçon-Ussel, Clermont-Ussel.

Par ailleurs, l'extension du réseau des LGV, à l'exception de Bordeaux-Toulouse, est actuellement bloquée, même si les procédures se poursuivent. La DUP aberrante de la LGV Poitiers-Limoges n'a été éliminée, par le Conseil d'Etat, que par l'intervention des associations dont la FNAUT, et des collectivités concernées : la desserte TGV de Limoges doit se faire par branchement sur la future LGV POCL, depuis Orléans ou Bourges, après modernisation de la ligne POLT.

Le gouvernement n'a rien fait pour faire aboutir le projet intelligent de gare TGV-TER de Vandières. Il a par contre poussé le projet stupide de gare nouvelle TGV de Montpellier...

Canal Seine-Nord

Le développement du trafic sur les fleuves (Seine, Rhône), qui sont déjà bien équipés et disposent d'une forte réserve de capacité, est souhaitable pour renforcer le rôle des ports français. Mais le canal Seine-Nord, outre qu'il concurrencera le rail bien plus que la route comme l'a démontré le rapport Massoni-Lidsky, et il affaiblira le port du Havre (qui souffre de la médiocrité de sa desserte ferroviaire) en renforçant le rôle des ports belges et néerlandais dans la desserte de l'Île-de-France. Son coût élevé met à contribution le budget de l'Etat (un milliard d'euros) et des régions et départements concernés (un milliard d'euros) au détriment d'investissements plus urgents.

Projet Lyon-Turin et CFAL

Le projet Lyon-Turin avance pas à pas. Mais le financement du tunnel de base n'est toujours pas acquis, un an après la publication du rapport Boulevard-Destot qui a proposé l'instauration d'une écotaxe sur les autoroutes de Rhône-Alpes et PACA.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) par l'est n'est pas financé alors que sa réalisation permettrait de désengorger le nœud ferroviaire lyonnais.

3.5 L'offre de transport ferroviaire voyageurs

- Les dessertes ferroviaires se dégradent, toutes les composantes de l'offre voyageurs sont affectées : TER, Intercités et même TGV (radiaux et intersecteurs). La dégradation s'accélère : les transferts sur route de services TER se multiplient. La SNCF manque de personnel et de matériel de réserve. La qualité de la maintenance du réseau s'est détériorée. Le mécontentement des voyageurs est de plus en plus visible.

L'avenir des dessertes Intercités est compromis par les ralentissements, les fermetures de lignes, la vétusté du matériel roulant, la mauvaise qualité de service de la SNCF, une gouvernance inadaptée et la libéralisation du transport par autocar à longue distance (FNAUT Infos 235).

A deux exceptions près (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol), les trains de nuit vont disparaître (6 liaisons sur 8). L'appel à manifestation d'intérêt lancé auprès des exploitants privés n'aura été qu'une manœuvre politique qui ne pouvait aboutir.

Pendant ce temps, les autocaristes développent des liaisons nocturnes à longue distance, preuve que les besoins existent.

- La commercialisation du train se complexifie. De plus en plus, la SNCF met le voyageur à son service au lieu d'être à son service : les fiches horaires TGV sont supprimées, les bureaux de vente dans les centres-villes disparaissent, il ne reste que trois guichets Grandes lignes en Val de Marne, le repérage des places louées disparaît dans certains Intercités, les échanges et remboursements des billets deviennent plus coûteux...

- Les agents de la SNCF sont démotivés (contrôleurs). Le climat social se dégrade: grèves nationales, nombreuses grèves régionales, abus du droit de retrait. Certains syndicats font de la surenchère et découragent les usagers.

- L'Etat laisse la SNCF mettre en œuvre une stratégie, certes légitime pour l'entreprise mais dangereuse car contraire aux intérêts de la collectivité, consistant à se désengager des activités non ou peu rentables : TER sur les petites lignes (alors que les transferts sur route poussent les usagers vers la voiture, partagée ou non), Intercités, et même TGV sur les lignes classiques. La SNCF développe des activités routières (fret, covoiturage, autocar) et internationales au détriment de sa vocation première, le ferroviaire en France.

Depuis que l'Etat est devenu autorité organisatrice des Intercités (TET), l'offre de jour a régressé de 10 % et l'offre de nuit de 20 %.

3.6 Le transport du fret

- Rien n'est fait par le gouvernement pour lutter contre la fraude et le dumping social (recours à la main d'œuvre sous-payée des pays de l'Est) dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM), stimulé par ailleurs par l'abandon de l'écotaxe, l'autorisation généralisée des véhicules de 44 tonnes et la baisse du prix du gazole (FNAUT Infos 238).

- L'évolution du fret ferroviaire est catastrophique : de 2000 à 2014, son volume annuel est passé de 52 à 32 millions de tonnes (dont un tiers assuré par les exploitants privés). Alors que le fret ferroviaire a baissé de 15 % en France entre 2005 et 2009, il a progressé de 21 % en Allemagne, 35 % en Autriche, 13 % en Grande Bretagne.

- L'extension de l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à Lyon est toujours au point mort. L'autoroute ferroviaire Calais-Perpignan a été lancée début 2016, mais l'autoroute Calais-Espagne a été reportée face à l'opposition des riverains.

- Le fret ferroviaire est handicapé par une hausse de 6,27 % des péages en 2016.

- 1500 km de voies ferrées capillaires sont menacés de disparition à court terme faute

d'entretien, malgré les demandes pressantes des industriels (20 % du tonnage de fret à longue distance provient de ces lignes).

- Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ne sont pas encouragés par l'Etat.

3.7 La sécurité routière

Le bilan annuel de la route est effrayant : en 2013, près de 3300 tués et 10 fois plus de blessés graves. Certes la sécurité s'est nettement améliorée, de manière continue, depuis 1972 (18 000 victimes à 30 jours après l'accident) malgré une forte croissance du trafic routier. Mais la situation en France est nettement moins bonne que dans les autres pays d'Europe occidentale.

Et, depuis le début 2014, pour la première fois depuis 2002, la situation s'est aggravée deux années de suite. Le nombre des tués sur la route a été de 3268 en 2013, 3384 en 2014 (+ 3,5 %) et 3464 en 2015 (+ 2,3 %), soit une hausse de 6 % en deux ans. Une nouvelle hausse (+ 1,5 %) a été enregistrée sur les 6 premiers mois de l'année 2016.

C'est la preuve qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas d'acquis durable et que des mesures plus drastiques sont nécessaires pour endiguer le fléau routier.

Le gouvernement prétend toujours ramener la mortalité routière à moins de 2000 morts par an. Mais cet objectif est devenu totalement illusoire, d'autant que la crainte d'attentats dans les transports collectifs et le prix bas des carburants routiers incitent les Français à davantage prendre le volant.

A noter la recrudescence des accidents d'autocar, dont le bilan est toujours très lourd.

Une réduction de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée a été rejetée malgré son intérêt sécuritaire (surtout sur les routes départementales) et énergétique (surtout sur les autoroutes). Le gouvernement n'a même pas lancé, comme le réclamait la FNAUT, une campagne en faveur de l'écoconduite, pratique qui apaise et sécurise le trafic.

3.8 La politique industrielle

L'Etat cherche à stimuler une « croissance verte », mais il soutient en priorité la filière automobile, de manière très coûteuse : il aide l'industrie à produire des véhicules électriques, ... puis les consommateurs à les acheter. Alors que la voiture électrique n'a qu'un créneau étroit, le véhicule urbain, il ferme les yeux sur une crise structurelle de surproduction liée à la contraction du marché européen.

Pendant ce temps, faute de vision à long terme et d'ambition de l'Etat, l'industrie ferroviaire connaît de graves difficultés alors que les besoins insatisfaits (infrastructures et matériel roulant) sont énormes.

Mais l'Etat n'a pas défini une bonne stratégie concernant le matériel TGV : le TGV du futur à grande capacité est une erreur, les voyageurs réclament de la fréquence donc de la faible capacité (il en est de même en transport aérien, les compagnies à bas coût l'ont bien compris). A noter cependant

que le gouvernement a lancé un appel d'offres pour un matériel Intercités moderne pouvant circuler à 200 km/h et au confort adapté aux parcours à longue distance, comme le souhaitait la FNAUT, mais sans se préoccuper de l'adaptation nécessaire du réseau. L'étude de Gérard Mathieu, commandée par la FNAUT, a montré les limites de cette démarche (FNAUT Infos 244).

3.9 L'aménagement du territoire

Les intentions (logement social, densification urbaine) sont pertinentes. Une telle politique permettrait à terme d'enrayer l'étalement urbain, de réduire la dépendance automobile des ménages modestes et de désengorger les zones urbaines. Mais l'Etat en reste là, il n'y a plus de politique d'aménagement du territoire.

Le gouvernement se préoccupe beaucoup des grands investissements du Grand Paris, sans parvenir à les pérenniser et à garantir la réalisation simultanée des programmes de rénovation des infrastructures existantes.

Aucune politique de soutien aux villes moyennes n'a été mise en place (amélioration des dessertes ferroviaires Intercités par exemple).

3.10 Les conditions de concurrence entre modes

Les niches fiscales anti-environnementales sont pérennisées (non-taxation du kérosène, sous-taxation du gazole aux effets désastreux sur la santé publique,...), ce qui fait perdre une dizaine de milliards d'euros par an à l'Etat. Plus généralement, tout recours à la fiscalité écologique, déclarée « punitive », est écarté, en contradiction avec les objectifs affichés lors de la COP 21 et de la loi Royal elle-même. Faire de la lutte contre le réchauffement climatique une grande cause nationale est resté un slogan de communication.

Cette politique a deux conséquences.

- Les coûts externes n'étant pas internalisés dans la tarification de chaque mode, les modes ayant un impact négatif sur l'environnement (voiture, autocar, avion) se développent aux dépens des modes vertueux. Le covoiturage longue distance facilité par internet (Blablacar) n'est pas fiscalisé et fragilise le train.

- Compte tenu de la situation budgétaire de l'Etat et des collectivités territoriales, le refus de la fiscalité écologique prive le système de transport collectif de ressources pourtant indispensables à son développement et mène droit à l'immobilisme en matière d'environnement et de mobilité : une hausse de 1 centime de la TICPE sur les carburants automobiles rapporterait 600 millions d'euros par an, de quoi financer la réduction à 5,5 % du taux de TVA sur les transports collectifs de proximité, produit de première nécessité pour une part importante de la population, et le déficit des trains Intercités.

Compte tenu de la forte baisse du prix des carburants (environ 30 centimes par litre) suite à l'effondrement du prix du baril de pétrole (passé en deux ans de plus de 100 dollars à 30), qui a provoqué une hausse de 2,5 % du trafic automobile en 2015, le refus de la fiscalité écologique est une preuve d'irresponsabilité, une véritable faute politique. Les dispositions de la loi de finances 2016 sont très insuffisantes (hausse de la TICPE de 3,5 centimes sur le litre de gazole et de 2,5 centimes sur le litre d'essence).

L'usager du transport collectif urbain est subventionné par la collectivité, mais beaucoup moins que l'automobiliste ; le péage urbain est donc justifié et équitable (FNAUT Infos 129) mais ni l'État ni les élus locaux ne s'y intéressent malgré sa légalisation par la loi Grenelle 2.

La liste des décisions anti-ferroviaires du gouvernement était déjà longue (FNAUT Infos 241). Elle s'est encore étoffée avec l'intervention d'Alain Vidalies qui a imposé à la direction de la SNCF le maintien et même le renforcement des avantages acquis par les cheminots en matière de réglementation du travail (règlement RHO77). Ainsi l'État laisse pendant des années la SNCF décider seule de la politique ferroviaire alors qu'il en est l'unique actionnaire, et ne reprend la main sur l'entreprise SNCF que pour la fragiliser à moyen terme. Le jour où la concurrence arrivera, les coûts de production seront en effet prohibitifs.

3.11 Les transports et l'emploi

Les propositions de la FNAUT étaient parfaitement compatibles avec les orientations politiques du gouvernement, non seulement avec ses engagements lors de la COP 21 mais aussi avec ses efforts pour relancer l'activité économique et réduire le chômage de masse.

De très nombreux projets délaissés par les élus locaux ou régionaux bien que créateurs d'emplois

temporaires et pérennes auraient pu être soutenus par l'État : gare TGV-TER de Vandières, tramways (Amiens, Avignon, Aubagne, Angers, Montpellier, Toulon, Tours, la Réunion), BHNS (Dunkerque, Niort, Angoulême), réouverture de la petite ceinture parisienne et de diverses lignes périurbaines en province.

En moyenne, un million d'euros dépensé pour les transports collectifs génère deux fois plus d'emplois qu'un million dépensé pour les routes.

3.12 Le fonctionnement démocratique

La démocratie n'a pas progressé, le gouvernement se désintéresse du mouvement associatif. Le lancement du référendum sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes constitue même une régression. Organiser un référendum « local » peut être utile s'il s'agit d'un projet proposé par une collectivité locale, dont l'impact économique et/ou environnemental prévisible est bien local. Le cas de NDDL est bien différent, avoir limité la consultation au seul département de la Loire-Atlantique était aberrante. NDDL est en fait un projet national, soutenu par l'État : la DGAC en est le maître d'ouvrage, et l'État s'est engagé financièrement aux côtés des collectivités territoriales, il apportera 125 millions d'euros (les collectivités 115 millions). La décision était donc de la responsabilité du gouvernement.

En pratique, les décisions du gouvernement sont soumises au poids du ministère des Finances et à des préoccupations électorales. Les associations de citoyens ont moins d'influence que les lobbies : transporteurs routiers, automobilistes, bonnets rouges, syndicats de cheminots, constructeurs automobiles, Alstom, Air France, SNCF, présidents de conseils départementaux,...

Rappelons que la FNAUT a été évincée du conseil d'administration de RFF devenu SNCF Réseau au bénéfice des chargeurs, alors que le trafic voyageurs fournit 80 % des recettes de cet organisme.

**Adressez-nous vos réactions et propositions avant le congrès.
(cf. « Organisation des débats » p. 5)**

Projet de motion

La situation du secteur des transports collectifs terrestres s'est considérablement dégradée, et les décisions du gouvernement ne sont pas à la hauteur des enjeux sociaux (droit au transport, sécurité routière), économiques (dépendance pétrolière, emploi) et écologiques (nuisances, dérèglement climatique). La FNAUT appelle donc le gouvernement à réviser sa politique des transports, et en particulier sa politique systématiquement défavorable au rail.

Cette révision doit porter sur les points suivants.

Le choix des nouvelles infrastructures de transport

- Les projets inutiles et nocifs pour l'environnement doivent être abandonnés (autoroutes telles que l'A45, le GCO et la Nouvelle route du littoral ; aéroport de NDDL ; canal Seine-Nord ; LGV Poitiers-Limoges ; gares TGV exurbanisées de la transversale sud).
- Les crédits disponibles concentrés sur les investissements d'avenir, urbains et ferroviaires.
- Un 4ème appel à projets de TCSP urbains doit être lancé rapidement et porter en particulier sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines.
- La régénération du réseau ferré classique doit être accélérée (les zones de ralentissement des trains doivent être traitées en priorité).

Les déplacements urbains

- Un Plan de déplacements urbains visant à une réduction de la circulation automobile doit être rendu obligatoire dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.
- La réforme du stationnement doit être mise en place rapidement.
- L'indemnité kilométrique vélo doit être revue pour devenir plus incitative à l'usage du vélo lors des déplacements domicile-travail.
- L'expérimentation du péage urbain doit être autorisée sans conditions.
- Les établissements scolaires doivent être encouragés à établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves afin de réduire, en particulier, l'accompagnement automobile des enfants.
- Lors des pics de pollution, l'instauration de la circulation alternée doit être décidée automatiquement. La gratuité des transports est inutile, et coûteuse.

L'exploitation ferroviaire

- L'Etat-stratège doit jouer son rôle et élaborer un schéma national des services ferroviaires.
- Il doit exiger de la SNCF qu'elle développe en priorité ses activités ferroviaires en France et corrige sa politique malthusienne d'offre, en particulier l'offre Intercités de jour et de nuit, et même, aujourd'hui, l'offre TGV.
- Un réseau de services radiaux et transversaux Intercités doit couvrir l'ensemble du territoire et assurer la desserte des villes moyennes.
- L'exploitation des trains TER et TET en délégation de service public doit être autorisée.
- Une instance permanente de concertation entre l'Etat, la SNCF et les utilisateurs des Intercités et des TGV doit être créée.

Le transport par autocar

- L'Etat doit imposer une complémentarité entre services ferroviaires et services d'autocar à longue ou moyenne distance : ces derniers doivent être interdits dès qu'ils concurrencent un service ferroviaire conventionné, TER ou TET.

Le transport du fret

- Les 1 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition doivent faire l'objet d'un programme prioritaire de régénération.
- L'autoroute ferroviaire alpine doit être prolongée jusqu'à Lyon. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique doit être relancé rapidement.
- La lutte contre le dumping social et la fraude doit être intensifiée.

La sécurité routière

- La vitesse est la principale cause, directe ou indirecte, de l'insécurité routière.
- Les vitesses maximales autorisées sur les routes ordinaires, les voies express et les autoroutes doivent être réduites de 10 km/h afin d'améliorer la sécurité routière et réduire la consommation de carburants.
 - Une campagne nationale en faveur de l'écoconduite doit être lancée.

La réforme territoriale

- La gestion des routes départementales doit être confiée aux Régions.
- La gestion des voiries communales doit être confiée aux intercommunalités.

La fiscalité

- Les avantages fiscaux dont bénéficient les automobilistes doivent disparaître (surestimation des coûts d'usage de la voiture par le barème kilométrique).
- Les revenus que les automobilistes tirent du covoiturage doivent être fiscalisés.
- Le taux de TVA sur les transports publics de la vie quotidienne doit être ramené à 5,5 %.
- La chute du prix du pétrole est une occasion historique qui doit être exploitée pour mettre en œuvre une fiscalité écologique digne de ce nom sur les carburants routiers et aériens, corriger les conditions de concurrence inéquitables entre les modes de transport et dégager les sommes nécessaires au financement des infrastructures de transport.
- Cette fiscalité (de même que la faiblesse actuelle des taux d'intérêt) doit donner à l'État les moyens de financer les grands travaux ferroviaires (LGV et fret), qui sont de sa responsabilité, et de ramener le montant des péages à un niveau compatible avec une baisse des tarifs – et de créer des emplois.

**Adressez-nous vos réactions et propositions avant le congrès.
(cf. « Organisation des débats » p. 5)**

Tickets verts - Tickets rouges

On rappelle ici la règle du jeu pour l'attribution de ces distinctions :

- attribuer les tickets plutôt à des décideurs politiques qu'à des professionnels ; viser plutôt les décideurs locaux ou régionaux, les ministres étant concernés par la motion générale ;
- n'attribuer un Ticket Vert que pour des réalisations effectives ou des projets en cours de réalisation, et non pour de simples projets ou déclarations ;
- de préférence, laisser de côté les élus de la Région dans laquelle a lieu le Congrès ;
- 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.

Pour les tickets verts, il est proposé de sélectionner les décisions présentant un caractère précurseur ou exemplaire (par exemple une réorientation forte des investissements), et d'éliminer ce qui constitue le travail normal d'une autorité organisatrice.

En complément de ses tickets verts et rouges, la FNAUT peut distribuer des coups de chapeau et accessits pour attirer l'attention sur des initiatives intéressantes dans le secteur des transports, et des amendes, blâmes et bonnets d'âne afin d'épingler des élus ayant mis en œuvre une politique nocive aux usagers et/ou à l'environnement.

Les propositions ci-dessous ont été arrêtées par le Bureau national de la FNAUT lors de sa réunion du 8 avril 2016. Elles tiennent compte des dernières informations disponibles et des réactions aux propositions initiales. Compte tenu du grand nombre de propositions, les cas « douteux » ont été laissés de côté.



Ticket vert - proposition 2016

- **Eric Piolle**, maire EELV de Grenoble, **Yann Mongaburu**, adjoint EELV aux déplacements et président du SMTC, et **Christophe Ferrari**, président PS d'Alpes Métropole, pour l'instauration du 30 km/h dans 43 communes (sur 49) de l'agglomération grenobloise.

Coup de chapeau - proposition 2016

- **Jean-Claude Boulard**, président PS de l'agglomération Le Mans Métropole (moins de 200 000 habitants), collectivité à qui la FNAUT a déjà attribué un ticket vert en 2004 et qui a poursuivi sa politique (2ème ligne de tram, BHNS,...). Voir l'article de Rail Passion d'avril 2016.

Tickets rouges - propositions 2016

- **Jean-Pierre Masseret**, ancien président PS du Conseil régional de Lorraine, a fait échouer, par son comportement irresponsable, le projet de gare

TGV-TER de Vandières alors qu'il avait promis sa réalisation à maintes reprises et avait en mains tous les moyens nécessaires pour le faire aboutir. Ticket accompagné d'un blâme.

- **Cécile Helle**, maire PS d'Avignon, a, par son opposition totalement irrationnelle, fait échouer la moitié du projet tramway de l'agglomération d'Avignon (le projet initial de tramway a finalement été adopté par le Grand Avignon, présidé par Jean Marc Roubaud (LR) malgré l'opposition de Cécile Helle, maire PS d'Avignon, mais sera réalisé en deux phases)

- **Hubert Falco**, maire LR de Toulon déjà épinglé en 2008, persiste dans son hostilité obstinée au projet de tramway et impose un BHNS de capacité très insuffisante sur l'axe est-ouest.

Amendes - propositions 2016

- **Philippe Saurel**, maire DG de Montpellier. Il soutient de nombreux investissements routiers : doublement de l'A9 au droit de Montpellier, contournement

nement ouest (A750-Sant Jean de Védas), contournement est (Castelnau-A9), déviation de la 113 à Baillargues, la LICOM (liaison intercommunale de l'ouest de Montpellier), le LIEN.

- **Dominique Dord**, maire LR d'Aix-les-Bains et président de la Communauté d'agglomération du lac du Bourget (CALB) : diminution de l'offre du réseau de transport local de 18 %.

<http://adtc.savoie.free.fr/index.php?post/2015/07/04/aix>

Le schéma toujours à l'étude pour septembre 2016 prévoit la fin des bus directs Chambéry - Le Bourget-du-Lac. Les bus venant de Chambéry s'arrêteraient en limite du PTU Chambéry, une correspondance serait imposée pour les 2 derniers kilomètres.

- **Olivier Gacquerre**, maire UDI de Béthune, qui a transformé la Grand Place piétonne en parking (détails dans le dossier de FNAUT Infos 226).

- **Jean-Paul Huchon**, ancien président PS du Conseil régional d'Ile-de-France qui, sous la pression des écologistes EELV et avec le soutien du Premier ministre, a instauré le tarif unique du Pass Navigo sans se préoccuper du financement de cette mesure.

- **Johanna Rolland**, maire PS de Nantes, a annoncé la construction de 600 places de parking en plein centre de Nantes, alors que les accès routiers au centre sont déjà saturés.

- **Patrice Vergriete**, maire Divers G de Dunkerque, pour les très mauvaises conditions de circulation des bus de l'agglomération et l'abandon d'un projet de BHNS.

Ont été également cités au cours de la discussion du Bureau national

- **Gérard Collomb**, maire PS de Lyon (choix du C3 au lieu d'un tram sur l'axe lourd est-ouest) ;

- **la SNCF**, pour ses erreurs de prévision sur le nombre des conducteurs de TER.

Proposition de François Jeannin

- **un blâme global pour la SNCF** tant pour sa politique en matière d'offre et projets de desserte TGV, pour le sabotage généralisé des TET au motif que l'Etat ne lui paie pas la note, pour ses pratiques malthusiennes en direction des Régions et des TER (fermetures de lignes + ou - annoncées, effectifs conducteurs, opacité des comptes...).

Proposition de Michel Quidort

- **un ticket rouge au couple franco-allemand** pour son obstination à vider de sa substance le 4ème Paquet ferroviaire, comme les dernières informations en provenance de Bruxelles semblent hélas le confirmer. Si la FNAUT craint l'incident diplomatique, on peut aussi le décerner au couple SNCF-DB qui a été constamment à la manœuvre pour torpiller le processus législatif.

Les prix précédents

Prix Orange 2004 (14ème congrès, Saint-Lô)

- **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 2004

- **Gérard Collomb**, maire PS de Lyon, pour ses reculs dans la mise en œuvre du PDU.
- **Philippe Leroy**, président UMP du Conseil général de la Moselle, pour sa politique routière anachronique.

Tickets verts 2006 (15ème congrès, Besançon)

- **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, pour la promotion de l'écoredevance sur le transport routier de fret et pour l'instauration du service prévisible en cas de perturbation des services TER.

Tickets rouges 2006

- **Philippe Madrelle**, sénateur et président PS du Conseil général de la Gironde, pour la promotion obstinée du grand contournement autoroutier ouest de Bordeaux.
- **Charles-Eric Lemaignan**, président UMP de la communauté d'agglomération d'Orléans Val de Loire, 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 pro-routière incohérente et ruineuse.

Tickets verts 2008 (16ème congrès, Le Mans)

- **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 2008

- **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.

Tickets verts 2010 (17ème congrès, Nancy)

- **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 2010

- **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'Ile-de-France (STIF)**, pour son choix du "tramway sur pneus" pour la ligne T6 Chatillon-Vélizy-Villacoublay sous la pression de la RATP.

Tickets verts 2012 (18ème congrès, Lons-le-Saunier)

- **Le Syndicat mixte des transports urbains de Pau**, pour la rénovation du réseau de Pau.
- **Le Conseil général du Tarn** pour son réseau départemental.
- **La Région Centre**, pour le sauvetage de la ligne du Blanc Argent.

Tickets rouges 2012

- **Thierry Mariani**, ancien ministre (les 44 tonnes, la gare d'Allan,...)
- **Les autres promoteurs** de la gare TGV d'Allan-Montélimar.
- **Le SMTC du territoire de Belfort**, pour la desserte déplorable de la gare TGV de Méroux.

Tickets verts 2014 (19ème congrès, Nantes)

- **La communauté d'agglomération du Grand Besançon** et son président PS **Jean-Louis Fousseret**, pour l'introduction du tramway dans une agglomération de taille moyenne.
- **Les Régions Aquitaine, Centre, Franche Comté, Pays de la Loire et PACA** pour leur politique de réouverture de lignes régionales.

Ticket rouge 2014

- **Brigitte Fouré**, maire LR d'Amiens, et **Alain Gest**, président LR d'Amiens Métropole, qui ont éliminé le projet de tramway d'Amiens.

Retrouvez quelques éclairages sur les propositions de tickets dans les documents utiles aux débats (p. 19).

**Adressez-nous vos réactions et propositions avant le congrès.
(cf. « Organisation des débats » p. 5)**

Réunions des réseaux thématiques

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 utilisables en cas d'urgence
- si nécessaire, alerter le bureau sur un événement ou une évolution de la situation
- proposer 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.

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.

Réseau déplacements urbains (Jean Macheras)

- évaluer certaines villes du point de vue de l'utilisateur, distribuer « pieds » et « pots d'échappement »
- évaluer de la pertinence du tram et du BHNS dans les villes moyennes
- faire le point sur les ZAPA, les zones de rencontre, les péages urbains

Réseau TER (Christian Broucaret)

- faire le point sur les transferts sur route de services ferroviaires
- lister les lignes menacées de fermeture et les lignes à rouvrir
- recueillir des informations sur la mise en œuvre des CPER

Réseau TET-auto/train (Jean Lenoir)

- suivre la mise en œuvre de la convention TET Etat-SNCF
- proposer un maillage du réseau classique
- quels TER interrégionaux intégrer au réseau Intercités ?

Réseau TGV (Jean-François Troin)

- approfondir les réflexions de la FNAUT sur les LGV et les gares nouvelles TGV
- suivre les problèmes d'exploitation du TGV : visibilité à terme de l'offre (TGV intersecteurs, services TGV terminaux sur lignes classiques)

Réseau fret (Philippe Cretin)

- 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 encours de création
- suivre les autoroutes ferroviaires (trafics actuels, projets)

Réseau énergie-environnement (Jean-François Hugu)

- suivre l'évolution du prix du pétrole et des carburants routiers
- suivre l'évolution des niches fiscales anti-écologiques

Réseau avion (Patrick Marconi)

- mise en route de ce nouveau réseau thématique
- approfondir les réflexions de la FNAUT sur le transport aérien

Les congressistes sont invités à participer librement aux ateliers du dimanche matin pour découvrir l'activité des réseaux et y participer.

L'inscription aux ateliers se déroulera toute la journée du samedi sur les lieux du congrès.

GRENOBLE - Le projet « Cœurs de villes, cœurs de Métropole » est lancé

ADES Grenoble - 5 février 2016 : <https://www.ades-grenoble.org>



Une délibération importante a été votée le 29 janvier à la Métro pour lancer le projet urbain, « *Cœurs de villes, cœurs de Métropole* ». Il s'agit de traiter de manière globale l'amélioration des espaces publics, d'aider au développement économique, soutenir le commerce, améliorer la qualité de l'air, développer les mobilités douces (marche à pied et vélo) et les transports en commun, apaiser la circulation automobile et promouvoir le tourisme.

Le projet urbain part de constats identifiés depuis longtemps : un centre-ville trop limité et fragmenté ; des conflits d'usage sur l'espace public clairement identifiés ; une place de la nature insuffisante et un patrimoine trop peu mis en valeur ; les boulevards Rey, Agutte-Sembat et Lyautey, porteurs actuels de fortes nuisances (sonores et pollution de l'air dépassant souvent les seuils règlementaires).

Voici les grandes lignes du projet précisés dans la délibération ; à noter que cela va bien au-delà des simples voies cyclables qui enflamment le débat politique grenoblois et que tout cela sera mis au débat public dans les mois qui viennent.

« Face à ces constats et pour répondre à ces objectifs, le projet urbain porté par la Métropole, la Ville de Grenoble et le SMTC visera à développer un ensemble cohérent d'actions : Étendre le cœur de Ville, requalifier et apaiser les espaces publics : Il est envisagé de mener différents projets d'espaces publics, dans la continuité de ceux déjà réalisés ces dernières années (aménagement des quais de l'Isère, rénovation des espaces publics du centre ou extension du plateau piéton) :

- Étendre le plateau piéton vers l'Isère et la passerelle Saint Laurent, pour assurer la continuité piétonne entre le centre et Saint Laurent : rues de Lionne, Brocherie, Chenoise et Renaudon, rénovation de la passerelle Saint Laurent ;

- Étendre le plateau piéton vers l'ouest et le sud pour amplifier l'attractivité du centre, pour supprimer les effets de coupure urbaine et assurer progressivement la continuité vers les pôles commerciaux De Bonne et Hoche : Rue de la République, traversée de la place Grenette, moitié est de la rue Montorge, rue Corneille, rue Blanc-Fontaine, rue De Bonne (entrée ouest), rue Guétal, rue Millet, rue de Sault (entrée sud), boulevard Agutte Sembat entre les rues Béranger et Clot Bey, pourtour de la place Victor Hugo, rue Lakanal et place Championnet ;

- Rendre les trajets piétons plus agréables et attractifs vers les quartiers Hoche et De Bonne : élargissement et plantation des trottoirs sur les boulevards Agutte Sembat et Lyautey ;

- Requalifier progressivement les espaces publics existants : Place Victor Hugo, Grand rue, rue de Strasbourg et place de Metz, Place Condorcet. Faciliter l'accès au cœur de Métropole

- En premier lieu, inciter au report modal vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ;

- Améliorer les temps de parcours en transport en commun ;

- Améliorer la sécurité et le confort des cyclistes, et la lisibilité des parcours ;

- Améliorer la qualité des espaces publics pour l'agrément des piétons ;

- Soigner la lisibilité et l'accessibilité des parkings en ouvrage par des itinéraires cohérents avec l'enjeu d'apaisement du centre urbain ;

- Réorganiser le plan de circulation notamment automobile mais également sous l'angle des transports en commun à l'échelle de la Métropole pour préserver l'accessibilité nécessaire au fonctionnement du territoire, avec des reports d'itinéraires à étudier au-delà des grands boulevards.

Dynamiser le commerce de centre-ville

- Densifier l'offre existante et la diversifier, tout en laissant une place aux commerces du quotidien ;
- Favoriser l'implantation de nouvelles enseignes par une qualité accrue des espaces publics, ces commerces servant de locomotive pour les commerces environnants ;
- Renforcer l'animation commerciale et récréative.

Valoriser le patrimoine

• Mettre en valeur la qualité architecturale et la grande unité urbaine des immeubles de l'axe Rey-Agutte Sambat-Lyautey, et plus largement du centre-ville. Aménager l'espace public sur Rey-Agutte Sambat-Lyautey

• Améliorer le confort et sécuriser les cheminements pour les enfants, les jeunes et les personnes âgées : des trottoirs plus larges, confortables et ombragés ;

• Végétaliser pour améliorer le confort thermique des trottoirs et des logements : plantation d'alignements d'arbres ;

• Mieux organiser les livraisons sur l'axe pour plus d'efficacité ;

• Aménager et apaiser le boulevard Agutte Sambat au droit de la Place Victor Hugo, au profit de la vie locale et des modes de déplacements doux ;

• Aménager un grand axe vélo entre Chavant et le cours Lafontaine : un axe vélo confortable et sécurisé, maillant des liaisons structurantes est-ouest et nord-sud de l'agglomération, susceptible d'accueillir le potentiel estimé à 5000 cyclistes/jour, et par des stationnements bien dimensionnés ;

• Réaliser un site propre sur l'axe assurant le même niveau de service qu'un tramway, et donc des temps de parcours garantis, pour les bus Chrono et les cars express, avec des correspondances confortables tram/bus/car ;

• Maintenir les accès riverains de l'axe ;

• Maintenir la circulation automobile et le stationnement sur la partie nord de l'axe et potentiellement aussi sur la partie sud. »

Automobiliste à Lille : c'est la belle vie !

Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord



A Lille, les automobilistes peuvent traverser la Grand Place, aménagée en zone de rencontre depuis 2011. Cet aménagement est jugé dangereux par plus de 80 % des piétons interrogés par le collectif qui réclame la piétonnisation intégrale de la place, refusée avec obstination par la maire PS Martine Aubry.

La Métropole Européenne de Lille (MEL), dont le vice-président chargé de la mobilité est Gérald Darmanin (LR), cherche à éviter la « thrombose routière » qui sévit matin et soir aux portes de Lille. Mais, sans voir la contradiction, elle vient d'augmenter très fortement les tarifs des transports urbains (FNAUT Infos 244), ce qui va inciter des usagers à reprendre leur voiture !

Simultanément, le Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais - Picardie, dont le vice-président chargé des transports est Gérald Darmanin, vient de décider qu'un chèque-carburant serait attribué aux automobilistes « obligés » d'utiliser leur voiture pour aller travailler si leur lieu de travail est situé à plus de 30 km de leur domicile (coût 2,4 millions d'euros/an), au moment même où le prix des carburants est au plus bas et alors que les automobilistes bénéficient déjà de déductions fiscales pour leurs déplacements domicile-travail.

Les modalités d'attribution de ce chèque ne sont pas claires : on connaît l'imagination des automobilistes pour s'estimer « obligés » de prendre leur voiture ! On aurait au moins pu soumettre cette aide à la condition de faire du covoiturage.

Par ailleurs, afin d'aspirer encore davantage de voitures vers le centre-ville, plusieurs communes de la MEL, dont Tourcoing dont le maire est Gérald Darmanin, ont décidé d'instaurer la gratuité du stationnement en surface car « le stationnement payant est trop compliqué à gérer » (en clair : les recettes ne couvrent pas les dépenses, vu le laxisme généralisé). Rappelons que le taux de fraude au stationnement payant avoisine 80% (contre « seulement » 18% dans les transports publics). Une tolérance-zéro envers la fraude et le stationnement dangereux aurait sans doute été un meilleur choix.

Cerise sur le gâteau : la MEL va enquêter à Rotterdam, qui a mis en place un « péage urbain positif » qui intéresse beaucoup certains élus : il s'agit... de payer les automobilistes pour qu'ils laissent leur voiture au garage !

Toutes ces mesures sont cohérentes : il s'agit toujours de mettre la voiture sous perfusion d'argent public.

Strasbourg est, avec Lyon, Lille, Nantes, Grenoble,... un excellent exemple d'agglomération déjà bien équipée en modes alternatifs à la voiture mais dans laquelle beaucoup reste à faire pour que les habitants puissent se passer de voiture. Voici les propositions d'ASTUS et de la FNAUT Alsace.



Tramway et BHNS

- après le tronçon centre-ville - Strasbourg Koenigshoffen Poteries, prolongement du tramway jusqu'à Wolfisheim (1,8 km) ;
- après le tronçon centre-ville - Schiltigheim, prolongement du tramway jusqu'à Vendenheim (5,8 km) ;
- après le tronçon Strasbourg Neuhof - gare de Lingolsheim, prolongements ouest et nord du BHNS sud (plus de 20 km).

Création d'un « RER » strasbourgeois

- Mommenheim - Strasbourg - Erstein (terminus banlieue à y créer) ;
- Haguenau - Strasbourg gare centrale - Kehl (terminus banlieue à finaliser et rendre interopérable) ;
- Molsheim - Strasbourg gare Centrale - Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim.

Création de nouveaux points d'arrêts ferroviaires dans l'Eurométropole Strasbourg

- Port du Rhin à Strasbourg,
- Kibitzenau à Strasbourg,
- Borie à Ostwald,
- Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim.

Parkings vélo

Nouveaux en ouvrages à agrandir ou à créer à proximité immédiate de la gare centrale de Strasbourg.

Electrifications

Vendenheim-Haguenau, Strasbourg-Molsheim

Matériels

Acquisition de rames transfrontalières électriques pour assurer la relation Métro Rhin Strasbourg-Offenbourg.

Organisation matérielle du congrès

Organisation locale

Le Congrès est co-organisé par ASTUS et la FNAUT Alsace.

Le congrès a reçu le soutien de l'Eurométropole, de la ville de Strasbourg, du Conseil Départemental du Bas-Rhin et du Conseil Régional Grand Est.

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

Lieu du Congrès (voir plan p. 24)

Le Congrès se tiendra :

**Pavillon Joséphine
Parc de l'Orangerie
Avenue de l'Europe
67000 Strasbourg**

Nous disposerons d'une salle de conférence pour nos débats et de salles attenantes pour nos ateliers.

Accès au congrès

Le parc de l'Orangerie est situé à proximité du Conseil de l'Europe et de la Cour Européenne des Droits de l'Homme.

Tramway E, arrêt « Droits de l'Homme » ou **bus n° 6 et 30**, arrêt « Orangerie ».

Compter 20 minutes depuis le centre ville et 30 minutes depuis la gare.

Accessibilité

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

Service PMR SNCF : 0890 640 650 (0,12 €/min + prix appel)

Hébergement

Vous trouverez une liste des hôtels à cette adresse : <http://tinyurl.com/hotelscongres2016>

Vous pouvez la recevoir par courrier sur demande auprès de Fabrice Michel (voir p.23).

Accueil en gare

Des bénévoles d'ASTUS vous accueilleront en gare de Strasbourg :

- le vendredi de 11h à minuit
- le samedi de 7h30 à 10h.

Le stand d'accueil des congressistes sera situé au centre de la verrière. Les organisateurs vous y remettront votre pass transport pour les trois jours de congrès et un plan du réseau.

Ils vous orienteront également vers votre hôtel et les points de départ des visites.

Une consigne manuelle est disponible sur le quai n°1 de 6h15 à 21h15.

Pour une meilleure gestion de l'accueil en gare, indiquez bien votre heure d'arrivée sur la fiche d'inscription au congrès.

Frais d'inscription

Chaque participant au congrès devra s'acquitter de frais d'inscription. Ces frais incluent les visites techniques, un titre de transport pour les trois jours, les pauses café, le repas du samedi midi, les deux cocktails-dinatoires et la réception des actes du congrès par courrier.

Tarif : 35 euros par personne. Le déjeuner du samedi n'est pas déductible en cas d'absence.

Titre de transport

Un titre de transport sur le réseau urbain sera remis aux congressistes dès leur arrivée en gare le vendredi avant les visites techniques ou à l'accueil du congrès le samedi matin.

Il vous permettra d'utiliser les transports de la ville durant tout votre séjour.

Accueil au congrès

Vous serez accueillis le samedi matin dès 9h au Pavillon Joséphine dans le parc de l'Orangerie (voir plan). 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

Trois repas sont organisés. Les repas du vendredi midi et du dimanche midi sont libres.

De nombreux lieux de restauration sont disponibles en centre-ville et à proximité de la gare.

Vendredi soir – Cocktail dînatoire à la Maison de Région

Le président de la Région recevra les congressistes à l'issue des visites techniques de l'après-midi. Un cocktail dînatoire est offert.

De 18h30 à 20h environ à l'Hôtel de Région. Tramway B ou E, arrêt « Wacken » (voir plan). Participation incluse dans l'inscription au congrès.

Samedi midi – Déjeuner dans le restaurant du parc

Un déjeuner est organisé pour les congressistes au restaurant « Le Jardin de l'Orangerie », à 5 minutes à pied de la salle de congrès.

Menu unique : vol au vent de volaille, champignons frais et spaetzle, vacherin glacé, boisson et café.

La participation au repas du samedi midi est incluse dans l'inscription au congrès. La salle de congrès étant assez excentrée en ville, nous vous déconseillons de vous reporter sur un autre lieu de restauration pour ne pas retarder la reprise des débats de l'après-midi.

Samedi soir – Cocktail dînatoire à l'Hôtel de Ville

Roland Ries, maire de Strasbourg, recevra les congressistes à l'Hôtel de Ville à l'issue de la première journée de débats. L'allocution du maire sera suivie d'un cocktail dînatoire sur place.

De 18h30 à 20h environ à l'Hôtel de Ville. Tramway B, C ou F, arrêt « Broglie » (voir plan). Participation incluse dans l'inscription au congrès.

Visites techniques le vendredi

Visite n°1 : Tournée transfrontalière dans l'Ortenau

Trajet en train vers Hausach. Visite de la gare routière d'Offenburg. Puis visite du chantier du tramway D à Kehl.

Visite n°2 : Usine Lohr

Trajet en train. Visite de l'usine Lohr à Duppigheim (Cristal, Modalohr) et de la gare d'Entzheim Aéroport.

Visite n°3 : Technicentre SNCF de Bischheim

Trajet en BHNS. Visite du technicentre SNCF de Bischheim. Trajet en TER vers Hoenheim Tram et visite de la gare multimodale.

Inscription gratuite. Réservation obligatoire. Départ à 14h de la gare SNCF de Strasbourg. Retour vers 17h30 environ.

Chaque visite est limitée à 30 personnes. Au delà de ce nombre, les derniers inscrits seront transférés sur les visites disposant de place.



Visites touristiques le dimanche

Visite du centre historique

14h00-15h30 : visite guidée organisée par l'office de tourisme.

Tarif : 4 euros. Réservation obligatoire.

Tour en Batorama

15h45 - 17h00 : tour en bateau-promenade sur les canaux de Strasbourg.

Tarif : 6,25 euros. Réservation obligatoire. La visite peut être enchaînée avec la visite du centre historique.

Autres renseignements

Inscription au congrès

Fabrice Michel : 01 43 35 35 75

Pendant le congrès

François Giordani : 06 83 14 38 06

Fabrice Michel : 06 80 68 64 07

Déroulement des débats

Bruno Gazeau : 01 43 35 35 77

Visites techniques

François Giordani : 06 83 14 38 06

Office de tourisme

Téléphone : 03 88 52 28 28

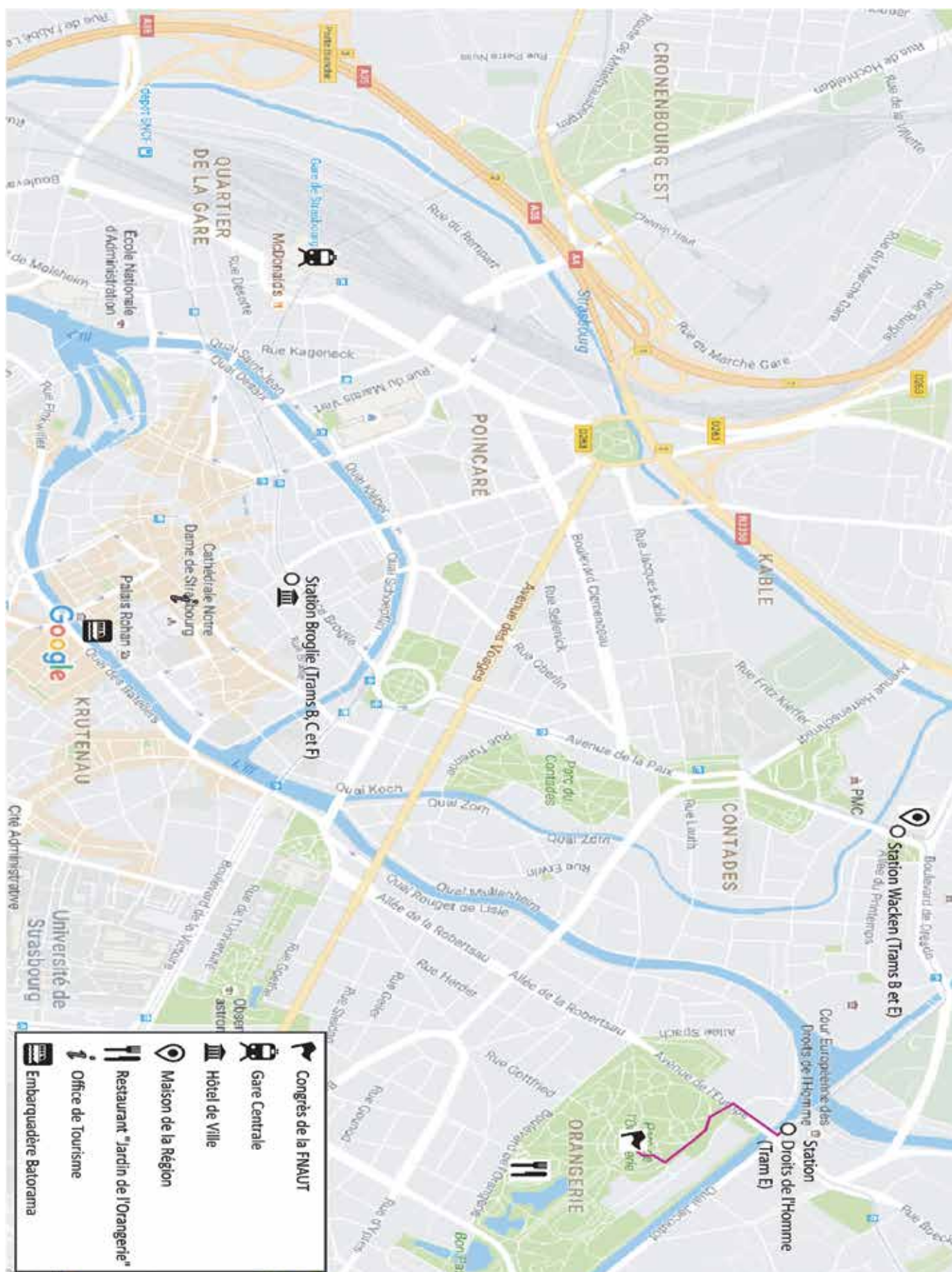
Site web : <http://www.otstrasbourg.fr>

Compagnie des transports de Strasbourg (CTS)

Téléphone : 03 88 77 70 70

Site web : <https://www.cts-strasbourg.eu/fr>

Plan de ville



Fiche d'inscription - Strasbourg 2016

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

Prénom : _____ Nom : _____

Association / Organisme représenté : _____

Adresse personnelle : _____

CP : _____ Ville : _____

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

** informations importantes pour vous informer des changements de programme et vous joindre facilement 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

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

Frais d'inscription au congrès

Ils incluent la documentation, les repas, les transports, les visites techniques et les actes _____ 35 €

Visite technique (vendredi après-midi) ⁽¹⁾

Je participe à la visite n°1 : *Tournée transfrontalière dans l'Ortenau*

Je participe à la visite n°2 : *Usine Lohr*

Je participe à la visite n°3 : *Technicentre SNCF de Bischheim*

⇒ **cochez la case pour vous inscrire** _____ inclus

Repas ⁽¹⁾

Je participe au cocktail dînatoire à Hôtel de Région (vendredi soir)

Je participe au déjeuner dans le restaurant du parc de l'Orangerie (samedi midi)

Je participe au cocktail dînatoire à Hôtel de Ville (samedi soir)

⇒ **cochez la case pour vous inscrire** _____ inclus

Visite touristique (dimanche après-midi) ⁽¹⁾

Je participe à la visite guidée du centre historique de Strasbourg (14h-15h30)

⇒ **4 euros** _____ €

Je participe au tour en Batorama (15h45-17h - cumulable avec la visite précédente)

⇒ **6,25 euros** _____ €

Conjoint(e) (prénom et nom)

Mon (ma) conjoint(e) m'accompagnera lors du congrès (visite technique, repas, cocktails, déplacements)

⇒ **25 euros (tarif réduit) En cas de choix différents, remplir une inscription séparée** _____ €

Mon (ma) conjoint(e) m'accompagnera pour mon choix de visite(s) touristique(s)

⇒ **4 euros et/ou 6,25 euros selon le(s) choix retenu(s)** _____ €

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

(1) cochez la ou les cases correspondantes



20ème congrès

Strasbourg - 21, 22 & 23 octobre 2016

Le 20ème congrès de la FNAUT est organisé par :

