

Conférence de presse – 5 octobre 2018

21^e congrès de la FNAUT

Bordeaux, 5-7 octobre 2018

1. Présentation de la FNAUT
2. Présentation du 21^e congrès de la FNAUT
3. Programme du congrès
4. Tickets verts et tickets rouges : les nominés

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, 06 76 73 31 09
- Christian Broucayet, président de la FNAUT Nouvelle-Aquitaine, 06 52 69 63 49

Présentation de la FNAUT



La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) rassemble 160 associations implantées dans toutes les régions françaises.

Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Groupe de pression d'intérêt général, la FNAUT s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

La FNAUT défend une politique qui garantisse le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements et un développement des infrastructures respectueux du cadre de vie et des contraintes écologiques à long terme.

Une profonde réorientation de la politique actuelle est indispensable pour faire face à une véritable situation de crise. Les réformes doivent porter principalement sur le financement des transports, l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Un rééquilibrage au profit des modes non motorisés, des transports collectifs, du rail et de la voie d'eau est nécessaire. L'accent doit être mis sur la complémentarité entre les modes de transports plutôt que la concurrence entre ces mêmes modes.

Le 21^e congrès de la FNAUT à Bordeaux

Le 21^{ème} congrès de la FNAUT se tient cette année à Bordeaux du 5 au 7 octobre 2018. Il est organisé par la FNAUT Nouvelle-Aquitaine.

Le congrès - 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 du gouvernement.

- Le rapport de conjoncture est un recueil de textes de la FNAUT concernant les grandes réformes en matière de mobilité.

- 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 Conseil départemental et de la métropole pour débattre sur la politique locale des transports.

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, le sujet sera : Métropoles et territoires : quelle architecture de mobilité ?

4°/ Attribuer les 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 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 la ville d'accueil et ses transports

Des visites techniques sont proposées le vendredi après-midi, veille du congrès, et des visites touristiques le samedi en journée et le dimanche après-midi.

PROGRAMME DÉFINITIF

■ Vendredi 5 octobre

- le matin Accueil des participants à la Taverne du Midi - 21-29 Rue Charles Domercq
Remise des passes transports et plans de ville sur place
- 14h-18h Visites techniques (réservées aux inscrits) - *départ de la Taverne du Midi*
- Visite n°1 : dépôt de tram / visite du service partiel
- Visite n°2 : poste de commande de la LGV
- Visite n°3 : visite de Bordeaux en transports en commun

■ Samedi 6 octobre

- le matin Accueil des participants à la Taverne du Midi - 21-29 Rue Charles Domercq
Remise des passes transports et plans de ville sur place
- 8h30 Accueil au congrès - *Université de Bordeaux, 3^{ter} place de la Victoire, Amphi Denigès*
Petit déjeuner, enregistrement, remise des passes transports et plans de ville
- 9h30 Ouverture du congrès par Bruno Gazeau, président de la FNAUT
Débat avec les élus, animé par Benoît Lasserre, journaliste de Sud Ouest :
- Alain Rousset, président du CR de Nouvelle Aquitaine
- Célia Monseigne, présidente de la commission Mobilités au CD de Gironde
- Benoît Simian, député de Gironde, rapporteur du budget des transports
- Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole
- 11h Présentation du rapport de conjoncture par Bruno Gazeau
Débat avec la salle
- 12h30 Buffet sur place organisé par la Région Nouvelle Aquitaine
- 14h30 Débat - Métropoles et territoires : quelles relations ?
Animé par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, et Jean Lenoir, vice-président
- Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau
- 16h30 Pause
- 17h-18h Attribution des prix Tickets Vert et Rouge de la FNAUT
Animé par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
- 19h30 Dîner de gala sur la Garonne (réservé aux inscrits)
Café du Port, 1 quai Deschamps à Bordeaux (station tram A : Stalingrad)

■ Dimanche 7 octobre

- 9h Accueil café-croissants
- 9h30 Réunion des réseaux thématiques (au choix des participants)
+ Réunion des militants FNAUT membres des CESER
- 11h30 Présentation de la FNAUT Nouvelle Aquitaine (Christian Broucayet)
Enquêtes et études de la FNAUT (Jean Lenoir et Jean Sivardière)
- 12h30 Conclusion du congrès, par Bruno Gazeau
- 13h Déjeuner libre
- 14h Visite guidée du centre historique de Bordeaux (réservé aux inscrits)
Départ devant la salle du congrès, 3^{ter} place de la Victoire

Tickets verts - Tickets rouges



On rappelle tout d'abord la règle du jeu pour l'attribution de ces distinctions :

- attribuer les tickets plutôt à des décideurs politiques qu'à des professionnels du transport ;
- 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 ;
- laisser si possible de côté les élus de la Région dans laquelle a lieu le Congrès (mais la FNAUT a déjà fait des exceptions à cette règle) ;
- 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, sélectionner de préférence les décisions présentant un caractère précurseur ou exemplaire (par exemple une réorientation forte des investissements), éliminer ce qui constitue le travail normal d'une autorité organisatrice.
- l'attribution d'un ticket doit avoir l'aval de l'association locale ou régionale concernée.

Les tickets verts et rouges peuvent concerner **tous les modes de déplacement** (les investissements ou l'exploitation) : vélo, bus, tramway, métro, autopartage, covoiturage, train, avion, voiture, camion, intermodalité... et toutes les situations géographiques : grandes et petites villes, périphéries urbaines, grands axes interurbains, zones rurales...

Les tickets sont attribués non à des personnes, mais à **des actions précises**. Un même décideur peut prendre des décisions bonnes ou mauvaises : lui attribuer un ticket pour une action particulière ne signifie pas que la FNAUT approuve ou désapprouve toutes ses décisions. Il est ainsi possible d'attribuer un ticket vert et de signaler en même temps les actions négatives du lauréat.

Il est possible de décerner **plusieurs tickets verts ou tickets rouges** lors d'un même congrès, cela a souvent été le cas et permet de traiter des sujets variés, par exemple urbain et ferroviaire.

En complément de ses tickets verts et rouges, la FNAUT peut distribuer des **coups de chapeau** pour attirer l'attention sur des initiatives intéressantes mais ne méritant sans doute pas un Ticket Vert, et des **amendes** afin d'épingler des élus ayant mis en œuvre une politique nocive pour les usagers ou la collectivité.

■ Proposition de 2 Tickets verts

1 - Avignon

Un Ticket vert est décerné aux élus du Grand Avignon, présidé par Jean-Marc Roubaud (LR), qui ont validé en mars 2018 la deuxième phase de la ligne de tramway de l'agglomération (61 millions d'euros, mise en service prévue en 2023). Cécile Helle, maire PS d'Avignon, a maintenu son opposition dogmatique au tramway : « il va falloir en supporter les conséquences budgétaires jusqu'en 2025. Le projet est dépassé. Aujourd'hui la fiabilité des bus électriques est avérée ». Réponse de Jean-Marc Roubaud : « je regrette ce dénigrement systématique du tramway ; comme dans chaque entreprise il y a un délai d'amortissement, mais 5 ans c'est faible ».

Accord de l'association Atouts Tram Avignon

2 - Corse

Début 2012, suite au retrait de la SNCF qui n'assure plus qu'une assistance technique, la Collectivité Territoriale de Corse (CTC, autorité organisatrice des transports ferroviaires corses) a confié à la société d'économie mixte CFC (Chemins de fer de la Corse) l'exploitation du réseau ferré corse (232 km). La reprise en gestion directe de son réseau par la CTC est un succès remarquable (chiffres 2016) :

- croissance de l'offre (+ 40 % par rapport à 2012), en particulier sur les dessertes périurbaines (Bastia, Ajaccio, Balagne) ;
- croissance de la fréquentation (+ 70 % de voyageurs, leur nombre dépasse aujourd'hui 1,15 million par an, et + 50 % de voyageurs.km soit 42 millions) et des recettes (+ 42 %) ;
- croissance du taux de remplissage des trains, très faible recours à l'autocar (1,4 % du trafic), uniquement lors de travaux ou d'intempéries ;
- diminution de la contribution publique par voyageur.km, de 29 à 17 euros ;
- décroissance de 40 % puis stabilisation de la contribution publique malgré la croissance de l'offre ;
- 140 M€ d'investissements en 10 ans.

En outre la CTC a en projet de reconstruire partiellement la ligne de la cote Est

En résumé, un contre exemple très instructif aux assertions du rapport Spinetta et aux méthodes d'exploitation de la SNCF.

<http://transportrail.canalblog.com/pages/les-chemins-de-fer-de-la-corse/30868300.html>

■ Proposition de 5 Coups de chapeau

1 - Les villes de Vincennes et Charenton le Pont (Val de Marne)

Ces villes ont institué depuis le 2 avril 2018 le stationnement payant pour les 2 roues motorisés (motos et scooters) sur des emplacements réservés

(800 places, 1,5 euros pour 2h, le tiers du prix du stationnement des voitures). Suggestion de Jean Macheras, Alain Richner, Bruno Gazeau et de l'association Rue de l'Avenir, qui s'engage depuis 30 ans pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

La décentralisation du stationnement, intervenue le 1er janvier dernier, donne en effet aux villes la possibilité de mettre en place ce dispositif. Un tarif résidentiel a été institué (7 euros par mois ou 75 euros par an à Charenton-le-Pont par exemple). Ces décisions font suite aux incivilités constatées de la part des usagers des deux-roues motorisés qui empruntent les trottoirs et mettent en insécurité les piétons, notamment les enfants et les personnes âgées. Pour les municipalités, l'objectif est également de faire participer les usagers de ces véhicules au coût de l'occupation du domaine public. San Francisco, Tokyo et le quartier de Westminster à Londres ont déjà institué le stationnement payant pour les deux-roues motorisés. Dans de nombreuses villes, on constate l'envahissement des trottoirs par des engins de toute nature : il est temps de sécuriser ces espaces et de rendre leur vraie vocation aux trottoirs.

2 - Alsace – Les tramways interfrontaliers Strasbourg-Kehl et Bâle – Saint-Louis.

Le tramway Strasbourg-Kehl est en service depuis avril 2017 (longueur, coût ?). Un tarif unique des deux côtés du Rhin est offert. L'association ASTUS avait soutenu cette démarche d'ouverture transfrontalière. La station Terminus Kehl est le terminus le plus fréquenté de toutes les lignes du réseau strasbourgeois, ainsi la station la plus fréquentée en dehors de celles de Strasbourg-centre.

<https://www.dna.fr/edition-de-strasbourg/2018/04/28/le-tram-vers-kehl-une-affaire-qui-roule>

La ligne de tramway Bâle – Saint-Louis (9,5 km) est entrée en service le 10 décembre 2017. C'est l'une des 13 lignes du réseau de Bâle qui a été prolongée jusqu'en France qui a versé (qui exactement ?) 50 millions d'euros pour sa réalisation. Elle intéresse 30 000 frontaliers travaillant en Suisse.

3 - Mathieu Klein, président PS du conseil départemental de la Meurthe et Moselle, et Claude Robert, sans étiquette, maire de Vandières

Les deux élus apportent leur soutien constant au projet de gare TGV-TER de Vandières

La FNAUT regrette l'immobilisme ou l'hostilité d'autres élus à ce projet rationnel, et leur soutien à la gare TGV de Louvigny qui a été positionnée de manière absurde à quelques kilomètres de l'axe TER Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

4 - TISSEO

TISSEO est le syndicat mixte des transports en commun de l'agglo Toulouse) dont l'EPIC Tisseo voyageurs mène une campagne contre le harcèlement sexiste dans les transports à l'initiative de l'AUTATE, association locale membre de la FNAUT, et de la Ligue des droits de l'homme. Les associations souhaitent aussi une maîtrise de la publicité sexiste dans les emprises du transport collectif.

Proposition de Christiane Dupart et Marie-Pierre Bès

5 - PACA

La Région vient d'inclure la compagnie privée Thello dans son contrat TER, ce qui apporte de la capacité et du confort supplémentaire aux abonnés TER de la ligne diurne Marseille-Nice-Monaco-Vintimille, c'est la première coopération entre un service public et un train privé en open access, le train Thello est donc devenu « semi-public ». La Région a proposé à Thello un accord tripartite avec la Région et la SNCF. Thello a accepté que les abonnés TER puissent utiliser grimper ses trains pour 3 euros par mois en plus de leur abonnement SNCF (37,90 euros par mois). Le dispositif lancé en janvier 2018 a déjà attiré plus d'un millier de voyageurs sur les trois premiers mois de l'année.

La FNAUT dénonce par ailleurs la politique ferroviaire de la Région, qui n'a pas réagi lors des suppressions du train Intercités Bordeaux-Nice et du train de nuit Paris-Nice et supprime des circulations de trains TER entre Briançon et Gap.

■ Proposition de 2 Tickets rouges

1 - Les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne – Franche Comté

Fermeture des lignes régionales et inter-régionales Saint-Claude - Oyonnax -(Bourg-Lyon), Thiers-Montbrison (Clermont – Saint-Etienne) et Laqueuille-Eygurande (Lyon-Bordeaux), abandonnées depuis des années par SNCF Réseau. Ces fermetures provoquent un démaillage très important du réseau ferré.

Les deux Régions ont refusé de financer les travaux de sauvetage de ces lignes.

La Région BFC a par ailleurs supprimé 3 haltes ferroviaires (Neuilly, Frasnois, Villers les Pots) dans la périphérie de Dijon et Besançon.

La Région AuRA a même refusé de rouvrir l'itinéraire nord Lyon-Bordeaux alors que la Région Nouvelle Aquitaine proposait de cofinancer l'opération. Avec Occitanie et Paca, elle ne recherche aucune entente pour le financement des lignes en sursis, Cévenol, Grenoble Gap... La Région s'isole.

2 – Le Conseil départemental de Haute-Savoie

Il a relancé le projet d'autoroute Thonon-Machilly malgré l'avis très défavorable de l'Autorité environnementale. Cette réalisation aggraverait la pollution de l'air, elle engendrerait en effet des trafics supplémentaires en Haute-Savoie et dans la vallée de l'Arve, elle favoriserait l'installation de davantage de frontaliers dans le Chablais et serait un aspirateur à voitures.

Cet axe routier est en réalité le projet d'autoroute A400, entre l'A40 et Thonon, qui avait été invalidé par le Conseil d'État en 1996, suite aux interventions de FNE et de la FNAUT.

Pour les frontaliers, la livraison du CEVA fin 2019 et le développement du Léman Express entre Évian et Genève permettra de transporter efficacement de très nombreuses personnes au cœur de Genève et de réduire la circulation routière.

De la même manière, la FNAUT dénonce les élus locaux qui font la promotion de l'autoroute A154 alors que la réouverture de la ligne Orléans-Chartres est repoussée faute de moyens financiers.

<https://reporterre.net/Un-projet-absurde-d-auto-route-menace-l-Eure-et-Loir>

■ Proposition de 3 Amendes

- Franck Reynier, député-maire UDI de Montélimar et président de Montélimar-Agglomération

Il propose que les collectivités locales porte la maîtrise d'ouvrage de la gare TGV d'Allan et emprunte 100 millions d'euros sur 50 ans pour réaliser cette nouvelle « gare des betteraves », un emprunt qu'il estime supportable. Un élu « mégalo », soutenu par la Région Auvergne-Rhône-Alpes...

- Pierre Castel, maire LR de Quillan

Entre Limoux et Quillan, dans l'Aude, la ligne, très détériorée, est fermée depuis janvier 2018. La SNCF devrait déboursier 30 millions d'euros pour la sauver alors que la ligne est peu fréquentée. Pour les défenseurs du ferroviaire, il faudrait rouvrir la ligne pour mieux l'exploiter. Le maire de Quillan, Pierre Castel (LR), veut transformer l'ancienne voie ferrée en piste cyclable.

- Le maire PR d'Orléans Olivier Carré

Il est partisan de la voie unique du TRAM sur un pont sur la Loire et opposé à la réouverture de Orléans Chateaufort pour éviter la suppression de quelques places de parkings dans le quartier de la gare. Le maire PS de Saint-Jean-de-Braye, David Thiberge, soutient lui aussi les riverains de la ligne sans se préoccuper de l'intérêt général.

Proposition de Didier Grimault

■ Tickets verts 2008 (16^e 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 (17^e 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/CFE).

■ 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 (18^e 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 Mèroux.

■ Tickets verts 2014 (19^e 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.

■ Ticket vert 2016 (20^e congrès, Strasbourg)

Grenoble Alpes Métropole, pour l'instauration courageuse du 30 km/h dans 43 communes (sur 49) de l'agglomération grenobloise (450 000 habitants), dans le cadre de l'opération "Métropole Apaisée".

■ Tickets rouges 2016

Jean-Pierre Masseret, ancien président PS du Conseil régional de Lorraine, qui a fait échouer le projet de gare TGV-TER de Vandières.

Hubert Falco, maire LR de Toulon, pour son hostilité obstinée et irrationnelle à un projet de tramway pourtant très bien adapté à la desserte de l'axe est-ouest de l'agglomération toulonnaise.

Philippe Saurel, maire DVG de Montpellier et président de Montpellier Métropole, pour avoir soutenu de nombreux investissements routiers surdimensionnés et le projet de gare TGV excentrée de La Mogère.