

**21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT**  
**Dossier d'inscription**

**5-7 octobre**  
**BORDEAUX**  
**2018**



**Inscrivez-vous au congrès dès réception de ce dossier**

- Renvoyez votre bulletin d'inscription **avant le 28 septembre** au siège de la FNAUT : **page 21**
- Informations générales (adresses, hébergement, restauration, visites) : **page 19**





# Programme du congrès

## ■ Vendredi 5 octobre

à partir de 9h Accueil des participants en gare de Bordeaux et installation dans les hôtels

14h-18h Visites techniques (sur réservation)  
- 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

Dîner et soirée libres

## ■ Samedi 6 octobre

à partir de 7h30 Accueil des participants en gare

9h-10h Accueil en salle du congrès, café-croissants, inscription au congrès  
Pour les conjoint(e)s : visite du centre historique dans la journée

10h-11h Ouverture du congrès  
- Bruno Gazeau, président de la FNAUT  
- Alain Juppé, maire de Bordeaux  
Présentation et vote du rapport de conjoncture et de la motion générale

11h-12h30 Débat avec les élus, animé par Benoît Lasserre, journaliste :  
- Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine  
- Jean-Luc Gleize, président du Conseil départemental de Gironde

12h30-14h00 Déjeuner organisé (inclus dans les frais d'inscription)

14h30-16h30 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

16h30-17h00 Pause

17h00-18h Attribution des prix Tickets Vert et Rouge de la FNAUT  
débat animé par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT

18h30 Réception à l'Hôtel de Ville

19h30 Dîner de gala sur la Garonne (sur inscription)

## ■ Dimanche 7 octobre

9h00-9h30 Accueil café-croissants

9h30-11h30 Réunion des réseaux thématiques (au choix des participants)  
+ Réunion des militants FNAUT membres des CESER

11h30-12h Présentation de la FNAUT Nouvelle Aquitaine (Christian Broucaret)

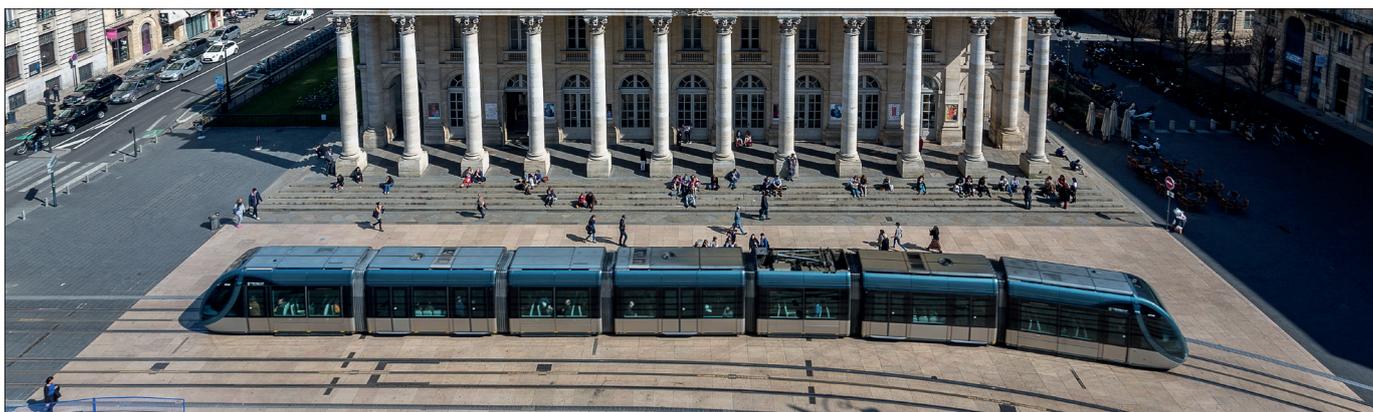
12h-12h30 Enquêtes et études de la FNAUT (Jean Lenoir et Jean Sivardière)

12h30-13h Conclusion du congrès, par Bruno Gazeau

13h Déjeuner libre

14h Visite guidée du centre historique de Bordeaux (sur inscription)

# 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 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.

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.

Adressez avant le congrès et le plus tôt possible aux responsables des débats (voir programme page 3) :

- vos commentaires sur le rapport de conjoncture (amendements et compléments), une synthèse sera effectuée par le bureau et la motion sera 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](mailto: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. Inscription au plus tard de 28 septembre.

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

**A l'heure de la rédaction de ce rapport de conjoncture, c'est le sentiment d'incertitude qui domine tant le nombre de chantiers relatifs à la mobilité ouverts par le gouvernement dans les domaines législatifs et/ou réglementaires est important et pour certains non encore finalisés.**

Depuis le début du quinquennat en juin 2017 se sont succédés à un rythme particulièrement rapide plusieurs réflexions et rapports :

- Les Assises de la Mobilité organisées en deux parties, l'aérien d'une part et les autres modes de transport d'autre part dont l'objectif est l'élaboration d'une nouvelle Loi d'orientation des Mobilités (LOM).

- Le rapport "Duron" préparé par la Commission d'Orientation des Infrastructures (COI) qui ne comportait aucun représentant des usagers et dont la mission était d'établir des priorités pour les investissements dans le domaine des transports (tous modes).

- Le rapport "Spinetta" qui avait pour but de proposer une réforme du système ferroviaire.

En s'appuyant (partiellement) sur ce dernier rapport, le gouvernement a préparé un projet de loi "pour un nouveau pacte ferroviaire" qui a été approuvé en juin par le Parlement. Mais d'importants chantiers (avenir des petites lignes, convention collective, avenir du fret, etc...) restent à conduire pour aboutir à un système ferroviaire durable. Par ailleurs l'examen du projet de "Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)" initialement prévu pour le printemps a été repoussé à l'automne.

## ■ 1. Le contexte et les évolutions sur le terrain.

En 2017 la progression du trafic voyageurs de la SNCF a été spectaculaire : +10% dans les TGV (6% si l'on ne tient pas compte de l'ouverture de deux nouvelles lignes) +6,8% dans les Intercités, +4,6% dans les TER, +3,2% dans les Transiliens traduisant un véritable retournement de tendance. Et ceci malgré la contraction du réseau classique qui continue chaque année et la dégradation de la qualité du service qui se poursuit en raison du manque d'entretien de l'infrastructure.

Après une chute continue ces dernières années du prix du pétrole brut, ce dernier connaît une forte hausse qui ajoutée à l'augmentation progressive et programmée de la taxe carbone entraîne un prix du carburant majoré pour le consommateur. L'idée se répand à grande vitesse en cette période de disette budgétaire que le développement présenté comme imminent de la voiture électrique autonome constitue la solution miracle aux problèmes de mobilité. Certes les problèmes de pollution seront résolus mais les questions de congestion resteront présentes, sauf à leur apporter une solution par de nouveaux investissements routiers.

Sauf à espérer que la future LOM apporte une amélioration dans ce domaine, force est de constater que la concurrence entre modes s'accroît, reste toujours non régulée et

s'avère de plus en plus défavorable au chemin de fer. Le kérosène utilisé par les avions est toujours détaxé, les services librement organisés de transport par autocar ne paient pas le coût de la voirie qu'ils utilisent et peuvent débarquer leurs passagers là où bon leur semble, la plupart du temps sans payer aucune redevance, les aides publiques au covoiturage ont été mises en évidence par une étude demandée par la FNAUT, la TVA sur les transports publics est toujours fixée à un taux trop élevé, etc.

Une telle situation a de fortes conséquences négatives dans les domaines de l'aménagement du territoire et du respect des engagements de la France au titre de la COP 21.

La SNCF elle-même donne le mauvais exemple en développant des lignes d'autocar sous la marque OUIGO dont la majorité des tracés doublonne avec des liaisons ferroviaires existantes. La FNAUT n'est pas opposée au transport par autocar par principe; elle souhaite toutefois que celui-ci se développe de manière complémentaire et non concurrente avec le mode ferroviaire. En poursuivant de cette façon, beaucoup de villes moyennes déjà privées de desserte ferroviaire n'intégreront pas plus le réseau des autocars « Macron ».

Une telle absence de régulation a également pour effet regrettable de privilégier le développement des modes de transport les plus polluants au détriment du chemin de fer dont l'empreinte écologique est la plus faible. Bien que cette réalité soit affirmée dès les premières lignes du rapport « Duron », les propositions qu'il contient n'en tiennent compte que d'une manière marginale.

Le développement du numérique se poursuit de manière très rapide obligeant les opérateurs à faire preuve de réactivité, à innover et diminuer leurs coûts de production pour « rester dans le marché ». Le-voyageur est maintenant acteur de son déplacement, exerce son choix entre les différents modes « concurrents » (train, autocar, bla-bla car) en fonction de ses critères de choix (prix, temps, qualité, confort, etc...) et le fait savoir sur les réseaux sociaux. Mais cette évolution est-elle partagée par l'ensemble de la population ? Rien n'est moins évident quand on sait que 40% des français maîtrisent imparfaitement internet. Attention de ne pas aller trop vite et de supprimer les relations directes avec le client en supprimant les guichets dans les gares ferroviaires.

La FNAUT s'est depuis longtemps déjà prononcée pour une ouverture régulée à la concurrence des services ferroviaires sur le modèle des Délégations de Service Public (DSP) pratiquées dans la majorité des grandes villes fran-

çaises pour les transports urbains. Les propositions contenues dans les projets de loi actuellement en discussion sont encourageantes mais laissent apparaître des inquiétudes. Si le principe de mise en concurrence est clairement intégré, le choix des Services Librement Organisés (SLO) pour les trains nationaux pose problème. (Ce point sera traité de manière plus approfondie dans le chapitre suivant.)

En 2016, la FNAUT a réalisé une étude sur le harcèlement sexiste dont sont victimes les femmes dans les transports publics principalement urbains et ferroviaires. En 2017 cette étude a été élargie aux transports collectifs routiers de voyageurs ainsi qu'aux pôles d'échange multi modaux. Ces études montrent que le harcèlement dans les transports publics représente près de 40% des faits constatés.

La FNAUT a présenté plusieurs propositions pour lutter contre ce fléau. Elles portent sur une meilleure organisation des dispositifs d'alerte et de répression, la simplification des dépôts de plaintes, une modification de la définition juridique du harcèlement sexuel et le renforcement de la prévention par la formation des agents et des forces de l'ordre.

Ainsi dans certaines villes, une expérimentation est actuellement conduite pour autoriser les arrêts à la demande au particulier le soir, qui diminuent les distances entre la descente ou la montée dans le bus et lieu de destination ou de départ. Cette proposition avait été formulée par la FNAUT.

## ■ 2. Les interventions de la FNAUT

### 2.1 La FNAUT dans la séquence des Présidentielles

Pendant la campagne présidentielle, la FNAUT s'est efforcée de faire émerger un débat approfondi sur la mobilité et d'enrichir les programmes des candidats.

La FNAUT s'est groupée avec le GART, TDIE, l'UTP, la FNTV et Régions de France pour organiser les Etats Généraux de la Mobilité et formuler 70 propositions regroupées en six chapitres :

- mettre la mobilité durable au cœur du débat public.
- recentrer la qualité au service des voyageurs.
- faciliter l'intermodalité et la multimodalité.
- repenser la mobilité dans les territoires peu denses.
- assurer la transition énergétique et préserver la santé publique.
- préserver le financement et repenser le modèle économique.

Six propositions prioritaires et faisant l'objet d'un consensus ont finalement été sélectionnées et ont été présentées au Sénat le 7 mars 2017 à l'issue d'une matinée de débats :

- Créer un Ministère des Transports et de la Mobilité de plein exercice et lui confier le pilotage de la délégation interministérielle à la sécurité routière.
- Élaborer une véritable loi de programmation financière pour sanctuariser le versement transport et augmenter les ressources de l'AFTIF (Agence de financement des infrastructures de France) à hauteur de 1% du PIB.

- Revenir à une TVA de 5,5% car les transports publics du quotidien (transports urbains, services de cars conventionnés, trains TER et TET) sont un service de première nécessité utilisé par 20 millions de Français (le coût pour l'Etat serait de 300 millions par an).

- Soutenir financièrement l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation des réseaux, et lancer le 4ème appel à projets de TCSP urbains qui avait été prévu par le Grenelle de l'environnement pour assurer la transition énergétique ;

- Permettre aux Régions d'expérimenter la concurrence dans le TER.

- Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait, et sur l'instauration d'un véritable service garanti dans les transports en y associant toutes les parties prenantes.

Certes, la FNAUT a été auditionnée par tous les candidats aux élections primaires puis par les principaux candidats du premier tour. Elle a participé à l'audition des candidats au Palais de la Bourse, le 22 mars 2017 et enregistré une séquence audiovisuelle de questions qui leur était destinée. Mais force est de constater que le bilan fut assez médiocre.

### 2.2 Les évolutions législatives

Lancées à la fin de l'année 2017, les Assises de la Mobilité dont le but final est la préparation d'une nouvelle Loi d'Orientation de la Mobilité (LOM) qui sera examinée par le Parlement en 2018 se sont déroulées dans un délai très court. Les réunions parisiennes d'audition et d'échanges se sont succédées à un rythme rapide privilégiant les institutions disposant de personnel permanent tandis que les réunions régionales se sont réduites le plus souvent à une unique rencontre. La FNAUT a dû répondre à de nombreuses sollicitations de participation à des réunions. Elle a néanmoins désigné un représentant pour chacun des six thèmes de ces Assises (mobilité propre, mobilité connectée, mobilité solidaire, mobilité intermodale, mobilité sûre et mobilité soutenable).

De plus les thèmes relatifs à la mobilité ont été traités de manière segmentée. Le nouveau modèle économique du ferroviaire a été confié à la mission "Spinetta" et des Assises spécifiques se sont tenues au printemps 2018 pour le transport aérien. L'examen des priorités en matière d'infrastructures de transport pour les autres modes que l'aérien, a été confié au Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) présidé par Philippe Duron et d'autres Assises sont également prévues pour le transport des marchandises.

On peut donc s'interroger sur cette approche modale saucissonnée de la problématique des transports qui entraîne deux conséquences néfastes. En premier lieu, la méthode suivie ne permet pas d'aboutir à une vision politique d'ensemble. Ensuite les débats se sont focalisés sur les nouvelles mobilités et les nouvelles technologies qui certes présentent l'avantage certain de mobiliser des fonds publics plus réduits en cette période de disette budgétaire mais dont l'échéance de faisabilité réelle est encore incertaine et l'impact complet sur l'environnement encore insuffisamment connu. De plus, le rôle incontournable du

transport collectif en tant que transport de masse et d'ossature du système de transport a été oublié.

La FNAUT a néanmoins fait connaître ses propositions pour cette future Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) d'une double manière.

D'une part, conjointement avec plusieurs associations d'élus et ses partenaires des Etats Généraux de la Mobilité :

- la couverture du territoire national par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) doit être assurée à 100%.

- les données transport doivent être ouvertes et leur propriété confiée aux AOM.

- la LOM doit intégrer une programmation financière des infrastructures permettant de financer la remise à flots des infrastructures du quotidien, leur adaptation aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle ainsi que la préservation du maillage ferroviaire.

- les mobilités partagées doivent être développées et toutes les mobilités coordonnées par les AOM.

- la part modale du vélo doit être augmentée.

- le versement transport doit être sanctuarisé et devenir le versement mobilités.

- il convient de faciliter des expérimentations en matière de nouvelles mobilités ce qui permettra notamment de développer la filière française du véhicule autonome.

Et d'autre part directement en rédigeant une note de propositions recensant les dispositions à inclure dans la future loi, relatives à la représentation, à la consultation des usagers, au financement des Associations d'usagers et aux solutions à apporter aux situations récurrentes de blocage entre Autorités préjudiciable aux usagers.

La FNAUT a fait partie du "groupe miroir" auquel ont été présentés chaque semaine les travaux de préparation de la loi.

La FNAUT a également fait connaître son analyse et ses propositions pour le transport aérien dans le cadre des Assises spécifiques qui lui ont été consacrées. Elle souhaite dans ce domaine, la mise en œuvre d'une nouvelle politique respectueuse de l'environnement, utilisant rationnellement l'argent public et inversant les choix qui favorisent actuellement son développement.

En effet l'avion a un impact environnemental majeur tant au niveau des nuisances sonores que de sa contribution au dérèglement climatique : il émet 40 fois plus de GES que le TGV.

En conséquence, la FNAUT propose :

- d'accélérer les progrès technologiques en matière de diminution du bruit.

- améliorer l'intermodalité avion-transport collectif (liaisons gare/aéroport et préacheminement ferroviaire).

- développer l'intermodalité numérique pour faciliter le report modal (billet unique)

- réduire le nombre d'aéroports sur le territoire métropolitain (la France détient le record européen dans ce domaine engendrant une multitude de liaisons qui sont largement subventionnées).

- établir des conditions de concurrence loyale entre avion et train (le passager aérien ne paie pas le coût climatique, le kérosène ne paie pas la TIPCE et se voit imposer une TVA réduite à 10%).

## ■ 3. Les rapports demandés par le Gouvernement

### 3.1 Le rapport de la Commission d'orientation des Infrastructures

Rendu public le 1er février 2018, il propose trois scénarios de financement pour des montants respectifs de 48, 60 et 80 milliards de dépenses sur 20 ans pour les modes de transport terrestres. Il affiche une préférence pour le scénario médian qui permettrait à la fois d'assurer la régénération et la modernisation du réseau existant et d'améliorer les transports du quotidien tout en permettant le lancement de quelques grands projets (LNPCA, LNPN et GPSO).

Plusieurs idées structurent les propositions de ce rapport :

- la fin d'une politique volontariste de report modal pour le fret (autoroutes ferroviaires). Le rapport se montre particulièrement sévère sur ce point. C'est un échec jugé définitif tant les financements qui lui ont été consacrés se sont révélés improductifs.

- le retour de la route comme priorité. L'investissement qui lui est consacré doit permettre de régénérer et de moderniser le réseau de routes nationales non concédées.

- l'urgence d'améliorer un certain nombre de noeuds ferroviaires.

- un nouvel intérêt pour les mobilités actives (marche et vélo).

- une augmentation de la part du coût supporté par l'utilisateur des transports publics.

Quelques pistes de financement (TICPE, niche fiscale du transport routier et péage de transit) sont timidement avancées dans le rapport. Le Gouvernement annoncera le scénario qu'il retient et qui constituera la base du volet infrastructures du projet de loi LOM.

Pour la FNAUT, ce rapport présente des points positifs. Elle ne peut qu'approuver la priorité donnée à la régénération et à la modernisation des infrastructures existantes, mais seul le scénario le plus ambitieux sur le plan financier lui paraît de nature à satisfaire l'impératif de transition écologique, pourtant fortement réaffirmé dès le début du rapport, et la nécessité d'un aménagement de l'espace évitant une fracture territoriale.

L'intérêt apporté à la problématique de la congestion et de la pollution des zones métropolitaines doit également être salué. L'affirmation que la multiplication des infrastructures routières ne résout pas les problèmes de congestion va dans le bon sens.

La FNAUT fait toutefois plusieurs constats négatifs sur les choix du rapport :

1. La disparition de l'objectif de report modal résulte d'une analyse trop succincte qui méconnaît les explications internes de cet échec : mauvaise qualité des sillons fret, travaux sur le réseau, déficiences commerciales de la SNCF, etc.

2. Les grands projets ferroviaires sont reportés dans un futur trop lointain.

3. La priorité des investissements lourds reste à la route qui de plus doit bénéficier de la plus grande partie des budgets publics consacrés à l'innovation alors que de nouvelles technologies peuvent également être développées dans le domaine ferroviaire.

4. Le fret ferroviaire est le parent pauvre du rapport. Ni les accès au Lyon -Turin, ni l'électrification de la VFCEA ne sont considérés comme prioritaires.

5. Le souci d'économie est dominant pour les relations interurbaines, la desserte des villes moyennes et des zones rurales de faible densité ce qui conduit à ne préconiser que des solutions routières pour apporter des solutions.

### 3.2 Le rapport Spinetta

Rendu public le 15 février 2018, il débute par un constat lucide : les performances du rail sont insatisfaisantes aux yeux des voyageurs, des chargeurs, des Régions et de l'Etat.

Le constat est alarmant. Le trafic global stagne, l'infrastructure est âgée et la sécurité ferroviaire se dégrade alors que le rail est massivement subventionné et que les dépenses d'exploitation de la SNCF ont considérablement augmenté entre 2010 et 2016. Le système ferroviaire connaît un déficit de financement annuel de 3 milliards d'euros engendrant une dette croissante qui s'élève aujourd'hui à près de 50 milliards.

Le rapport préconise une réforme du système ferroviaire répondant à un double enjeu. Tout d'abord mettre en place une gouvernance saine, fondée sur des modèles économiques équilibrés et garantissant sa performance industrielle et économique, ensuite préparer l'ouverture du marché à la concurrence.

Il propose donc de recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises.

Il demande de traiter la dette de SNCF Réseau tout en créant une incitation réelle à la discipline financière seule capable d'assurer une maîtrise coûts.

Il recommande de modifier les statuts d'EPIC de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités pour les transformer en Sociétés Nationales à capitaux publics ;

Il considère l'ouverture à la concurrence comme une opportunité pour le système ferroviaire français à la condition de la préparer avec soin en clarifiant les rôles de chaque entité (Réseau, Mobilités et EPIC de tête) et en permettant aux Régions d'exprimer leurs choix. Il avance sa préférence pour une concurrence "dans le marché" (SLO) pour le transport de voyageurs à longue distance tout en soulignant les deux écueils à éviter (trop grands risques financiers pour les entreprises ferroviaires et risques d'écrémage du marché).

Enfin il préconise l'élaboration d'un nouveau contrat social pour les cheminots en vue de l'ouverture à la concurrence.

Certes la FNAUT approuve plusieurs propositions essentielles qu'il contient, telles l'apurement progressif de la dette du système ferroviaire, la transformation juridique d'un EPIC en SA à capitaux publics, le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau, la filialisation de la branche fret ou encore l'ouverture à la concurrence sous forme de DSP pour les TER.

Mais il néglige les préoccupations environnementales et d'aménagement du territoire ce qui conduit à d'autres propositions qui sont inacceptables pour la FNAUT.

Son caractère monomodal lui fait ignorer les conditions particulièrement inéquitables de la concurrence entre le rail et les autres modes de transport qui conduisent à sous-estimer le trafic potentiel du chemin de fer. La libéralisation des services ferroviaires nationaux proposée sous forme de l'accès libre est dangereuse. La FNAUT préconise plutôt la formule des franchises associée à une dose d'accès libre. Enfin la FNAUT s'oppose à la contraction radicale recommandée de l'offre ferroviaire

### 3.3 Conclusion sur les deux rapports

Les deux rapports "Duron" et "Spinetta" sont malheureusement fondés sur les mêmes préjugés : le créneau de pertinence du mode ferroviaire est limité aux trafics massifs, les "petites lignes" sont inutiles et demandent une part trop importante des dépenses du chemin de fer en comparaison du service qu'elles rendent et les tentatives de report des trafics routiers et aériens sur le rail ont échoué. De plus leurs analyses ignorent complètement les succès du rail dans de nombreux autres pays européens qui mettent en œuvre des politiques ferroviaires techniquement et financièrement efficaces pour le bénéfice des usagers, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

## ■ 4. Les interventions et actions de la FNAUT lors du conflit

### 4.1 Le diagnostic sur la robustesse du réseau ferroviaire

Sollicitée pour participer au groupe d'experts choisis pour élaborer un diagnostic sur la robustesse du réseau ferroviaire, la FNAUT a principalement travaillé sur deux aspects : l'information des voyageurs et le coût pour l'usager de la non-robustesse évalué à 1,5 milliards par an. Plusieurs préconisations de la FNAUT ont été retenues : réalisation d'une étude d'impact avant toute décision financière chiffrant le coût pour l'usager d'un non-investissement ou d'un investissement différé ; une unification des processus de production de l'info voyageurs et de sa diffusion par tous canaux ; la professionnalisation de la filière info-voyageurs rendue distincte de la filière commerciale ; la négociation d'une convention entre les Ministères de la Justice et des Transports pour réduire les délais consécutifs aux accidents de personnes.

Les conclusions de cet audit ont été intégralement retranscrites dans le programme ROB-IN (Robustesse-Information voyageurs) qui sera conduit sur deux ans avec un double objectif d'améliorer la fiabilité du produit-train (98% des trains doivent partir à l'heure) et l'information des voyageurs.

#### 4.2 L'offre de transport ferroviaire voyageurs

La dégradation des dessertes ferroviaires se poursuit inexorablement. Tous les types de services sont concernés.

Certains TGV sont supprimés au motif que l'augmentation des péages affecte leur rentabilité. Des relations Intercités sont ralenties en attendant des travaux, réduites voire supprimées sur de longues périodes pour permettre leur réalisation trop longtemps retardée. Comment pourra-t-on retrouver un trafic conséquent sur la ligne Bordeaux-Nantes après une interruption totale pendant 15 mois ? Il est à craindre que les usagers ne se soient détournés définitivement du chemin de fer au profit du covoiturage, des autocars ou même retournés à leur voiture.

Six liaisons sur huit assurées par trains de nuit ont disparu, sept sur douze terminaux de train-auto ont été supprimés en décembre 2017 remplacés par des acheminements séparés des véhicules automobiles assurés pour certains par camion.

En 2016 et 2017, respectivement 252 et 133 km de TER ont été supprimés pour des raisons de vétusté du réseau. Les limitations de vitesse temporaires ou de longue durée se multiplient rendant le chemin de fer moins attractif. SNCF Réseau annonce des perspectives de fermeture de nouvelles lignes si des travaux qu'il refuse de financer ne sont pas entrepris mettant les Régions au pied du mur.

Ce dernier constat conduit à s'interroger sur l'affirmation du Premier Ministre de ne rien décider au niveau national quant à la fermeture des "petites lignes" identifiées par le rapport "Spinetta". C'est renvoyer aux Régions la décision à prendre alors que leurs ressources financières non extensibles sont en grande partie absorbées par le TER dont le coût à périmètre constant augmente chaque année de manière mécanique.

Face à cette situation inacceptable, la FNAUT a adressé une lettre ouverte au Premier Ministre le 2 novembre 2017 alertant sur cette dégradation des services ferroviaires et sur la politique malthusienne de la SNCF.

Dans cette correspondance, et au-delà de cette dégradation de l'offre, la FNAUT s'inquiète d'une stratégie de l'entreprise qui développe ses activités routières avec OUIBUS (malgré son déficit de fonctionnement de plusieurs dizaines de millions) ou IDVROOM (covoiturage) qui concurrencent le train.

La FNAUT demande que la SNCF passe de la "mauvaise productivité" actuelle qui consiste à supprimer les activités les moins rentables pour cause de surcoûts de production notoires à une "bonne productivité" qui, face à des coûts fixes importants du système ferroviaire, consiste, comme chez nos voisins européens à augmenter la pro-

duction, par exemple par le cadencement. Seule une stratégie de croissance est susceptible d'améliorer la situation.

La FNAUT est également intervenue pour s'inquiéter de la dégradation des services Intercités auprès du Préfet Philizot chargé par le Gouvernement d'une mission dans ce domaine. Elle a participé à de nombreuses réunions organisées sur le terrain pour examiner la situation des Intercités et les propositions présentées pour leur avenir.

#### 4.3 Les transports urbains

Les besoins non satisfaits en matière de nouvelles infrastructures de transport urbain restent toujours importants car malgré les demandes réitérées de la FNAUT, le Gouvernement n'a toujours pas lancé le 4<sup>e</sup> appel à projets prévu par le Grenelle de l'environnement indispensable pour permettre aux collectivités de poursuivre leurs investissements.

Poursuivant un mouvement engagé depuis une quinzaine d'années, plusieurs villes (Dunkerque, Niort, ...) ont décidé de la gratuité de leurs transports publics. La FNAUT n'est toujours pas favorable à ce système qui peut conduire à freiner le développement de la desserte (extension, fréquence) et qui attire plus de piétons que d'automobilistes. Elle lui préfère la mise en place d'une tarification sociale pour les plus démunis.

Mis à part avec le RER Francilien et le projet de métro express du Grand Paris (dont l'intérêt de certaines lignes est questionnable), la France est restée à l'écart du développement de RER dans les grandes agglomérations. Pourtant il existe des étoiles ferroviaires centrées sur des pôles urbains en forte croissance démographique qui sont sous-utilisées. Certes des études préalables ont été réalisées ou sont en cours à Marseille, Lille et Lyon, mais bien d'autres collectivités importantes présentent des opportunités pour de tels systèmes (Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nantes, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse).

Ce besoin de mettre en place des transports ferroviaires capacitaires et fréquents autour des grandes agglomérations est parfaitement identifié dans le rapport Duron cité plus haut. LA FNAUT propose donc que le 4<sup>e</sup> appel à projets soit centré sur les dessertes ferroviaires périurbaines par RER, TER ou tram-train.

#### 4.4 Les aides publiques au covoiturage.

Le covoiturage s'est beaucoup développé : en 2015, il représentait déjà 1,6% du trafic automobile évalué en voyageursxkm et à 0,9% en km parcourus. Il est généralement considéré comme utile à la collectivité. Une expertise approfondie réalisée pour la FNAUT par Bruno Cordier (cabinet ADETEC) amène à nuancer sensiblement cette vision. En 2015, le covoiturage a bénéficié d'environ 200 millions d'aides publiques, principalement en raison des fraudes fiscales et sociales (43%) et de l'usage des infrastructures routières (35%). Le covoiturage de proximité se développe pour l'essentiel au détriment de l'usage de la voiture en solo, mais le covoiturage longue distance qui concurrence principalement le train présente un bilan environnemental défavorable.

## 4.5 Les alternatives aux LGV

Généraliser la circulation des trains à 200 km/h sur les grandes lignes classiques pour éviter la construction de nouvelles LGV est une idée à la mode. Une expertise commandée par Qualité Mobilité sur proposition de la FNAUT, portant sur 15 000 km de lignes principales démontre qu'elle est irréaliste. En dehors des rares sections où il est déjà pratiqué, le 200 km/h n'est techniquement et économiquement pertinent que sur 500 à 600 kilomètres supplémentaires disséminés sur le réseau. Les gains de temps seraient marginaux, au mieux 5% quel que soit l'itinéraire alors qu'une LGV réduit les temps de parcours de moitié. Non seulement remplacer le TGV par un train à 200 km/h est une utopie mais même au prix d'opérations coûteuses (rectifications de tracé ou constructions de shunts, une offre intermédiaire entre Intercités et TGV ne pourrait être obtenue.

## 4.6 Les SRADDET

Prévus par la loi Notre, les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement Durable et d'Équité des Territoires (SRADDET) se construisent de manières diverses et avec difficulté. Certaines Régions ne lui accordent que peu d'intérêt et d'autres sont engagés dans une procédure de construction qui s'avère lourde, complexe et longue. La consultation des Associations d'Usagers, les FNAUT régionales en particulier, est très variable d'une Région à l'autre et plutôt faible. On ne peut que regretter cette situation pour l'élaboration d'un document dont le volet mobilités risque d'être déterminant pour l'avenir des transports publics Régionaux.

## 4.7 Le choix tramway/BHNS

De nombreuses collectivités confrontées aux problèmes de congestion automobile et de pollution de l'air souhaitent développer leurs transports en commun. Pour leurs axes lourds en site propre (TCSP), elles se posent la question du choix entre tramway ou BHNS.

Pour éclairer ce choix, la FNAUT a proposé à Qualité Mobilité de financer une expertise aux cabinets Transmissions et TTK. Celle-ci réalisée en 2016 sur 6 BHNS et 3 tramways constitue un précieux retour d'expériences. Elle s'est intéressée au coût global et non au seul investissement. Elle montre que le BHNS n'est adapté que si le trafic prévu est au plus d'environ 22 000 voyageurs/jour pour une ligne courte ou 33 000 voyageurs/jour pour une ligne longue (plus de 15 km).

Cette analyse conforte le point de vue de la FNAUT. Chaque mode a son créneau de pertinence, mais la clientèle potentielle des TCSP ne doit pas être sous-évaluée. Trop souvent la fréquentation future est sous-estimée et ne tient pas assez compte de l'attractivité supérieure du tramway (confort, régularité en particulier) et de la croissance démographique des agglomérations. De plus le site propre du BHNS fait l'objet de compromis avec la circulation automobile qui perturbent sa régularité et allongent les temps de parcours.

Le BHNS souvent retenu également car son coût d'investissement est plus faible n'est donc bien adapté qu'aux dessertes des axes urbains d'importance moyenne

## 4.8 Les conséquences du transfert sur route des services ferroviaires

La FNAUT désapprouve les propositions du rapport Spinetta concernant les "petites lignes". Bien souvent le manque de fréquentation est plutôt liée à une qualité de service insuffisante qu'à une absence de demande car le potentiel de voyageurs existe. Proposer le transfert sur route constitue une solution de facilité dont les conséquences sont mal appréhendées.

En effet une étude réalisée par le cabinet TRANSMISSION par Qualité Mobilité sur proposition de la FNAUT a montré les effets négatifs ignorés d'une telle opération. S'appuyant sur 12 "petites lignes" françaises et sur quelques exemples étrangers, cette étude a mis en évidence un double constat :

- la perte de fréquentation est de 41% quand on passe du train au car
- l'augmentation de fréquentation est de 65% dans le cas inverse.

C'est donc la voiture qui récupère les voyageurs « perdus » ce qui ne va pas dans le sens d'une meilleure protection de l'environnement. La FNAUT demande donc qu'une étude socio-économique sérieuse soit faite avant toute fermeture évaluant la demande potentielle et définissant les améliorations de service susceptibles de la mobiliser.

## ■ 5. Le nouveau pacte ferroviaire

### 5.1 La réforme engagée par le Gouvernement

A partir des deux rapports cités plus haut, le Gouvernement a présenté en février la réforme ferroviaire qu'il comptait mettre en œuvre au travers d'une loi intitulée "Pour un nouveau pacte ferroviaire" en prévoyant de recourir aux Ordonnances en cas de blocage du processus législatif.

Pour le Premier Ministre, le constat dressé par le rapport Spinetta est accablant et oblige à agir. Plusieurs de ses propositions seront suivies : la fin du statut des cheminots, la transformation des deux EPIC en SA, l'ouverture à la concurrence et une reprise conditionnée de la dette. En revanche il ne suit pas le rapport sur la fermeture des petites lignes, renvoyant les décisions au niveau régional.

Un échéancier de la réforme était proposé prévoyant plusieurs séquences de concertation avec les Régions, les usagers, les entreprises, les organisations syndicales pour un bouclage avant l'été. Immédiatement après ces annonces les organisations syndicales ont déclenché un mouvement de grèves intermittentes (2 jours de grève suivis de trois jours travaillés).

En raison de cette actualité brûlante, la FNAUT a connu une période d'intense activité étant présente simultanément sur trois fronts intéressant les usagers.

En premier lieu, elle a participé à de nombreuses réunions de concertation organisées par le Ministère des Transports pour préparer le projet de loi "pour un nouveau pacte ferroviaire". Ensuite, elle a dû répondre à de nombreuses sollicitations des médias tant au niveau national que régional. Elle a d'ailleurs produit plusieurs communiqués de presse pour expliciter ses positions. Enfin elle a dû défendre le droit des usagers à une indemnisation conséquente pour compenser les désagréments provoqués par les grèves qui se sont succédées depuis le mois d'avril. Dans ces différentes occasions, la FNAUT a pu mesurer l'importante représentativité des usagers que lui accordent les pouvoirs publics et les médias.

Concernant la réforme du ferroviaire, la FNAUT s'est adressée au Gouvernement pour rappeler que certaines orientations proposées n'étaient pas à la hauteur des enjeux :

- SNCF Réseau doit être indépendant de SNCF Mobilités et conserver son statut d'Établissement Public à Caractère industriel et Commercial (EPIC).
- La dette ferroviaire, qui a été pour l'essentiel générée par l'État, doit être apurée rapidement.
- Les conditions actuelles de concurrence entre le rail et les autres modes de transport sont inéquitables et doivent être corrigées.
- Les usagers doivent être davantage consultés et mieux représentés dans les instances de gouvernance.

Le dialogue avec les Pouvoirs Publics a été apprécié mais l'approche trop financière des problèmes et l'absence de vision relative à l'environnement et à l'aménagement du territoire a été regrettée.

Elle s'est également adressée aux Syndicats pour attirer leur attention sur les dangers de ces grèves à répétition :

- Tout en respectant le droit de grève, la FNAUT regrette que le dispositif retenu pénalise au maximum les usagers et surtout les plus modestes.
- En incitant les usagers et les chargeurs à se tourner vers d'autres modes de transport, cette grève prolongée menace l'avenir du système ferroviaire.
- La confusion faite entre service public et entreprise publique, ouverture à la concurrence régulée et privatisation est regrettable.

Dans ces circonstances agitées et souvent passionnées, la FNAUT a veillé à maintenir soigneusement son indépendance en centrant son attention sur l'intérêt de l'utilisateur.

Suite à la publication des intentions du Gouvernement en matière de réforme ferroviaire, les Syndicats ont appelé à une grève en pointillé dès le début du mois d'avril. Il en est résulté d'importantes conséquences sur le quotidien des usagers appelant un dispositif d'information performant par la SNCF et une nécessaire indemnisation des abonnés.

Il a donc été demandé à SNCF Mobilités d'améliorer l'information des voyageurs en les prévenant le plus tôt possible et au moins 24 h à l'avance des difficultés de circulation des trains touchés par la grève.

La FNAUT a également engagé une action vigoureuse pour obtenir une indemnisation exceptionnelle pour les abonnés. Dans ce but, elle a adressé une lettre ouverte au Premier Ministre pour lui rappeler que les dispositifs actuels ne permettent pas de dédommager correctement les préjudices subis en cas de grève par les abonnés. Pour les TGV et les Intercités, rien n'est prévu. Pour les TER et Transilien, les conventions régionales sont diverses et ne prévoient que rarement des possibilités de dédommagement en cas de grève.

La FNAUT a donc demandé à SNCF Mobilités et aux Régions de mettre en place des dispositifs d'indemnisation conséquents et adaptés : les abonnements hebdomadaires mensuels et annuels, TGV, Intercités et TER doivent faire l'objet d'une indemnisation exceptionnelle d'au moins 60% de leur montant à valoir sur l'abonnement suivant pour l'ensemble de la période de grève. Des résultats positifs ont été obtenus et SNCF Mobilités comme plusieurs Régions ont mis en place des procédures proches des demandes de la FNAUT.

Enfin la FNAUT a adressé une lettre aux quatre syndicats engagés dans la grève pour leur suggérer de réfléchir à la mise en place d'un service garanti librement consenti. Seule la CGT a répondu en refusant cette proposition au nom du respect du droit de grève. Cette position est regrettable et ne pourra manquer de renforcer les partisans d'un service minimum fondé sur la loi et la contrainte.

Parallèlement, pendant l'examen par le Parlement du projet de loi "pour un nouveau pacte ferroviaire", la FNAUT a proposé des amendements visant à intégrer dans le Code des Transports l'introduction dans les Conventions Régionales TER de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève.

## 5.2 La loi adoptée par le Parlement

La nouvelle loi a été définitivement approuvée le 14 juin 2018.

La FNAUT approuve sans réserves les annonces faites sur le traitement de la dette et le principe d'une mise en concurrence régulée des TER sous forme de Délégation de Service Public qu'elle appelait depuis longtemps de ses vœux.

Mais elle s'inquiète de la transformation de SNCF Réseau en SA et de sa trop grande dépendance de SNCF Mobilités. Le choix d'un Service Librement Organisé (SLO ou open access) pour les grandes lignes lui paraît également dangereux. Que se passera-t-il si aucun opérateur n'est candidat pour une ligne ou si le service proposé est insuffisant ? La FNAUT aurait préféré un système mixte de DSP sur la base d'un découpage géographique comprenant des lignes à fort et à faible potentiel de recettes garantissant ainsi une desserte équilibrée sur l'ensemble du territoire mais n'excluant pas la possibilité d'un SLO sous conditions. Le plan annoncé pour la relance du ferroviaire paraît également peu performant.

Mais tout n'est pas résolu par cette loi car de nombreuses incertitudes subsistent. Si le Gouvernement a bien confirmé un plan pluriannuel exceptionnel d'amélioration du réseau à hauteur de plus de 40 milliards, il ne s'applique pas aux "petites lignes" qui pourtant concernent de nombreux trains du quotidien. Comment les Régions pourront-elles faire face aux dépenses de rénovation des lignes non traitées par ce plan qui sont parcourues par les TER qu'elles financent et dont l'état délabré entraîne de nombreux ralentissements quasi permanents ?

Enfin il convient de rappeler que la FNAUT ne s'est pas prononcée ni sur l'abandon du statut des cheminots ni sur la transformation en SA de SNCF Réseau.

## ■ 6. Les récentes décisions du gouvernement et la future LOM

### 6.1 Aéroport de Notre-Dame des Landes

Après la rédaction d'un ultime rapport, le gouvernement a pris la décision d'abandonner ce projet inutile. Les trois experts désignés ont procédé à une large consultation des parties prenantes. La FNAUT nationale et la FNAUT Pays de la Loire ont été reçues et ont pu présenter leur position. Le grand mérite de leurs travaux réside dans la comparaison des deux options possibles alors que jusqu'à présent la modernisation de l'aéroport existant avait été largement ignorée.

La FNAUT regrette toutefois que le doublement annoncé du trafic aérien de Nantes ait été considéré comme inéluctable. L'amélioration des relations ferroviaires entre Nantes et les aéroports Parisiens ainsi qu'avec le reste de la France et une taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs pourraient contribuer à limiter la croissance du trafic aérien qui reste le mode de transport le plus polluant.

Pour la FNAUT, l'abandon de ce projet doit constituer le prélude à une autre politique des transports visant à réduire la part du mode aérien.

### 6.2 Sécurité routière

Réclamée de longue date par la FNAUT, la décision de ramener la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et départementales bidirectionnelles est entrée en vigueur le 1er juillet. D'autres mesures ont été adoptées pour mieux sanctionner l'alcoolisme au volant ou l'usage du téléphone. Cette politique de sécurité routière mérite d'être poursuivie et approfondie par exemple en intensifiant le contrôle du transport routier de marchandises et

en réduisant la vitesse limite des camions. Les pouvoirs publics ont prévu d'évaluer les effets de cette mesure sur la mortalité dans un délai de deux ans.

### 6.3 La Loi d'Orientation des Mobilités

La future Loi d'Orientation sur les Mobilités n'est encore connue qu'à l'état de projet. Elle devrait arriver au Parlement à l'automne 2018. La FNAUT espère que certaines de ses propositions seront prises en compte en particulier le financement des associations d'usagers au moyen d'une taxe sur la masse salariale des opérateurs de transport.

Il est prévu qu'elle soit accompagnée d'un volet de programmation des infrastructures à construire d'ici une vingtaine d'années fondé sur les propositions du rapport "Duron". La FNAUT redoute une focalisation excessive sur les nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, cars, véhicules autonomes, etc.) aux dépens des investissements plus lourds et plus structurants. Il serait incompréhensible que les seules contraintes financières de court terme imposent des choix remettant à des échéances lointaines des projets indispensables tels les accès au tunnel Lyon-Turin ou de nouvelles LGV (GPSO). La promesse d'un quatrième appel à projets pour les transports urbains privilégiant les RER métropolitains doit être tenue.

Enfin, la FNAUT craint qu'une part trop importante ne soit faite aux projets routiers et au développement du transport aérien.

## ■ Conclusion

La réforme ferroviaire vient donc d'être définitivement adoptée en juin par le Parlement. Un nouveau cadre ferroviaire entrera en vigueur le 1er janvier 2020. Certes un certain nombre de conditions indispensables au développement d'un transport ferroviaire de qualité pour l'usager sont réunies mais elle sont loin d'être suffisantes car de nombreuses questions restent en suspens : avenir des lignes les moins circulées, équité entre modes, élaboration d'un schéma national des services de transport, avenir du fret ferroviaire, risques de rétraction des dessertes par les services librement organisés, etc...). Espérons que les négociations qui s'engagent ainsi que le contenu de la future LOM permettront d'apporter les réponses qui manquent aujourd'hui pour assurer un transport public performant, gage d'un aménagement du territoire équilibré et d'une bonne protection de l'environnement.

**Alain Roux**  
Membre du Bureau National de la FNAUT

Le projet de motion générale vous sera adressé par mail avant le congrès.  
Adressez-nous vos réactions et propositions avant le congrès (cf. « Organisation des débats »).

# 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 Fransisco, 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*

La liste définitive des tickets verts et rouges 2018 vous sera remise lors du congrès.

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

### ■ Tickets verts 2008 (16<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

# Réunions des réseaux thématiques

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

## ■ Rôle d'un réseau

- observer sur le terrain et faire un **état des lieux** en lien avec les FNAUT régionales ;
- constituer une banque de **données** 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.

## ■ Les réseaux actuels de la FNAUT :

- Autocars / Europe (Michel Quidort)
- Développement durable (Anne-Marie Ghémard)
- Fret (Philippe Cretin)
- TET / Intercités / Autotrain (Jean Lenoir)
- Mobilité urbaine (Alain Richner)
- TER (Christian Broucayet)
- TGV (Jean-François Troin)

La liste définitive des ateliers qui se réuniront lors du congrès sera présentée sur place dès le samedi.

Un atelier « développement durable / vélo / mobilités douces / fret » est d'ores et déjà envisagé. D'autres regroupements par thème seront proposés et l'inscription se fera sur place le samedi.

## ■ Réunion des militants FNAUT membres des CESER

Conjointement aux réunions des réseaux thématiques de la FNAUT le dimanche matin du congrès, une réunion de tous les militants de la FNAUT membres des CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) sera proposée.

L'inscription et l'information sur le pilotage de la réunion sera présentée au congrès, dans les mêmes conditions que les réunions thématiques.

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

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

# Organisation matérielle du congrès

## ■ Organisation locale

Le Congrès est organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine.

Le congrès a reçu le soutien de Bordeaux Métropole, du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, du Conseil départemental de Gironde et de Transports Bordeaux Métropole.

En cas de problème pendant votre séjour, adressez-vous uniquement aux organisateurs (munis d'un badge distinctif).

## ■ Lieu du Congrès

Le Congrès se tiendra en centre ville :  
Université de Bordeaux  
Site Victoire – Amphi Denigès  
3ter place de la Victoire 33000 Bordeaux

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

L'accès à la salle du congrès et aux salles des ateliers est en **Vigipirate renforcé**.

- Indiquez vos dates et lieux de naissance dans la fiche d'inscription (page 21).
- Munissez-vous d'une pièce d'identité les samedi et dimanche pour accéder aux salles.
- Inscrivez-vous avant le **28 septembre** sous peine de voir votre inscription refusée.

## ■ Accès au congrès

### En train

Depuis la gare de Bordeaux-Saint-Jean, remonter le cours de la Marne jusqu'à la place de la Victoire (20 minutes à pied ou par les bus Lianes 01 et 11).

### Transports urbains

Tram B - Bus 20 - Lianes 01, 05, 11, 15 - Citéis 45  
Arrêt pour toutes les lignes : Victoire

## ■ Accessibilité PMR

La salle de congrès et la gare de Bordeaux sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le programme du congrès nécessitant des déplacements en ville, notamment lors des visites, merci de prévenir les organisateurs si vous avez des difficultés à vous déplacer.

**Service PMR SNCF : 0890 640 650**

## ■ Hébergement

Une liste des hôtels en centre-ville et à proximité de la gare SNCF est disponible sur le site internet de l'office de tourisme de Bordeaux.

**Site Internet :** <https://www.bordeaux-tourisme.com>

## ■ Accueil en gare

Des bénévoles vous accueilleront juste en face de la gare de Bordeaux à la **Taverne du Midi (21-29 Rue Charles Domercq)**. Permanence le vendredi de 9h à 21h et le samedi de 7h30 à 10h.

Les bénévoles vous 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.

Pour vos bagages, une consigne est disponible en gare et un lieu de stockage sera prévu dans le bistrot d'accueil.

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 et la réception des actes du congrès par courrier.

**Tarif :** 40 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 les trois jours du congrès.

Si vous comptez rester plus longtemps à Bordeaux, une option passe transport de 5 jours est disponible gratuitement sur demande (voir fiche d'inscription).

## ■ Accueil au Congrès

Vous serez accueillis le samedi matin dès 9h à l'Université de Bordeaux (Site Victoire – Amphi Denigès). 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.

**RAPPEL :** les lieux du congrès sont en Vigipirate renforcé. Apportez une pièce d'identité et indiquez impérativement vos date et lieu de naissance sur la fiche d'inscription.

#### ■ Restauration

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

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

#### **Samedi midi – Buffet organisé par la Région**

La restauration a lieu sur place à l'Université où se déroule le congrès.

La participation au repas du samedi midi est incluse dans l'inscription au congrès.

Nous vous déconseillons de vous reporter sur un autre lieu de restauration pour ne pas gêner la reprise des débats de l'après-midi.

#### **Samedi soir – Dîner au bord de la Garonne**

Un dîner de gala est organisé au bord de la Garonne. Le lieu sera privatisé selon le nombre de réservations.

**Tarif :** 27 euros. Réservation obligatoire.

#### ■ Visites techniques le vendredi

Inscription gratuite. Réservation obligatoire. Rendez-vous pour tous 13h45 à la Taverne du Midi, face à la gare de Bordeaux Saint-Jean.

#### **Visite n°1 : dépôt de tram / visite du service partiel**

Présentation du tour en fosse, de la carrosserie, du changement boggies, du simulateur de conduite tram ainsi que du fonctionnement des services partiels tram et de la régulation des circulations bus.

#### **Visite n°2 : poste de commande de la LGV**

Explication du fonctionnement du poste de commandement de la LGV SEA.

#### **Visite n°3 : visite de Bordeaux en transports en commun**

Explication du fonctionnement de l'alimentation par le sol, des services partiels tram et des particularités du réseau TC (Batcub, Vcub, billettique).

#### ■ Visite touristique

Avec un guide conférencier, laissez-vous séduire par le secteur historique de Bordeaux, classé au Patrimoine Mondial par l'Unesco, son urbanisme du siècle des Lumières, son architecture, ses quartiers anciens, ses grands sites et monuments, sa mémoire culturelle et intellectuelle ainsi que ses grands projets d'avenir.

#### **Le samedi : visite du centre historique pour les conjoint(e)s**

Inscription gratuite. Réservation obligatoire. Rendez-vous à 10h et à 14h sur les lieux du congrès.

#### **Le dimanche : visite du centre historique**

Inscription gratuite. Réservation obligatoire. Rendez-vous à 14h sur les lieux du congrès.

#### ■ Autres renseignements

#### **Inscription au congrès**

Fabrice Michel : 01 43 35 35 75

#### **Pendant le congrès**

Christian Broucuret : 06 52 69 63 49

#### **Déroulement des débats**

Bruno Gazeau : 06 76 73 31 09

#### **Visites techniques**

Christian Broucuret : 06 52 69 63 49

#### **Office de tourisme**

Téléphone : 05 56 00 66 00

Site web : <https://www.bordeaux-tourisme.com>

#### **Services de transport de Bordeaux (TBM)**

Téléphone : 05 57 57 88 88

Site web : <https://www.infotbm.com>

## Fiche d'inscription - Bordeaux 2018

à retourner avant le 28 septembre à cette adresse : FNAUT - CONGRES BORDEAUX, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris  
Pour tout renseignement : 01 43 35 35 75 - fabrice.michel@fnaut.fr

Prénom : \_\_\_\_\_ Nom : \_\_\_\_\_

Date de naissance\* : \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Lieu de naissance\* : \_\_\_\_\_

\* Information obligatoire. Accès à la salle du congrès en Vigipirate renforcé. Apportez une pièce d'identité lors du congrès.

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 : \_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Je viendrai au congrès par un autre moyen de transport

Je participe au congrès<sup>(1)</sup> :  vendredi après-midi  samedi matin  samedi après-midi  dimanche matin

Je choisis un passe transport <sup>(1)</sup> :  3 jours  5 jours \_\_\_\_\_

### Frais d'inscription au congrès

Ils incluent la documentation, les repas, les transports, les visites techniques et les actes \_\_\_\_\_ 40 €

### Visite technique (vendredi après-midi) <sup>(1)</sup>

Je participe à la visite n°1 : dépôt de tram / visite du service partiel

Je participe à la visite n°2 : poste de commande de la LGV

Je participe à la visite n°3 : visite de Bordeaux en transports en commun

⇒ cochez la case pour vous inscrire \_\_\_\_\_ inclus

### Repas <sup>(1)</sup>

Je participe au buffet organisé par la Région (samedi midi) \_\_\_\_\_ inclus

Je participe au dîner de gala au bord de la Garonne (samedi soir)  
⇒ 27 euros \_\_\_\_\_ €

### Visite touristique <sup>(1)</sup>

Je participe à la visite du centre historique de Bordeaux (dimanche 14h-15h30)  
⇒ cochez la case pour vous inscrire \_\_\_\_\_ inclus

Conjoint(e) (prénom et nom) : \_\_\_\_\_

Mon (ma) conjoint(e) m'accompagne lors du congrès (visite technique, repas du midi, pass transport)  
⇒ 25 euros (tarif réduit) \_\_\_\_\_ €

⇒ Si votre conjoint(e) participe également aux séances du congrès, remplissez une fiche séparée

Mon (ma) conjoint(e) participe au dîner de gala au bord de la Garonne (samedi soir)  
⇒ 27 euros \_\_\_\_\_ €

Mon (ma) conjoint(e) participe à la visite du centre historique de Bordeaux (samedi à 10h et 14h)  
⇒ cochez la case pour vous inscrire \_\_\_\_\_ inclus

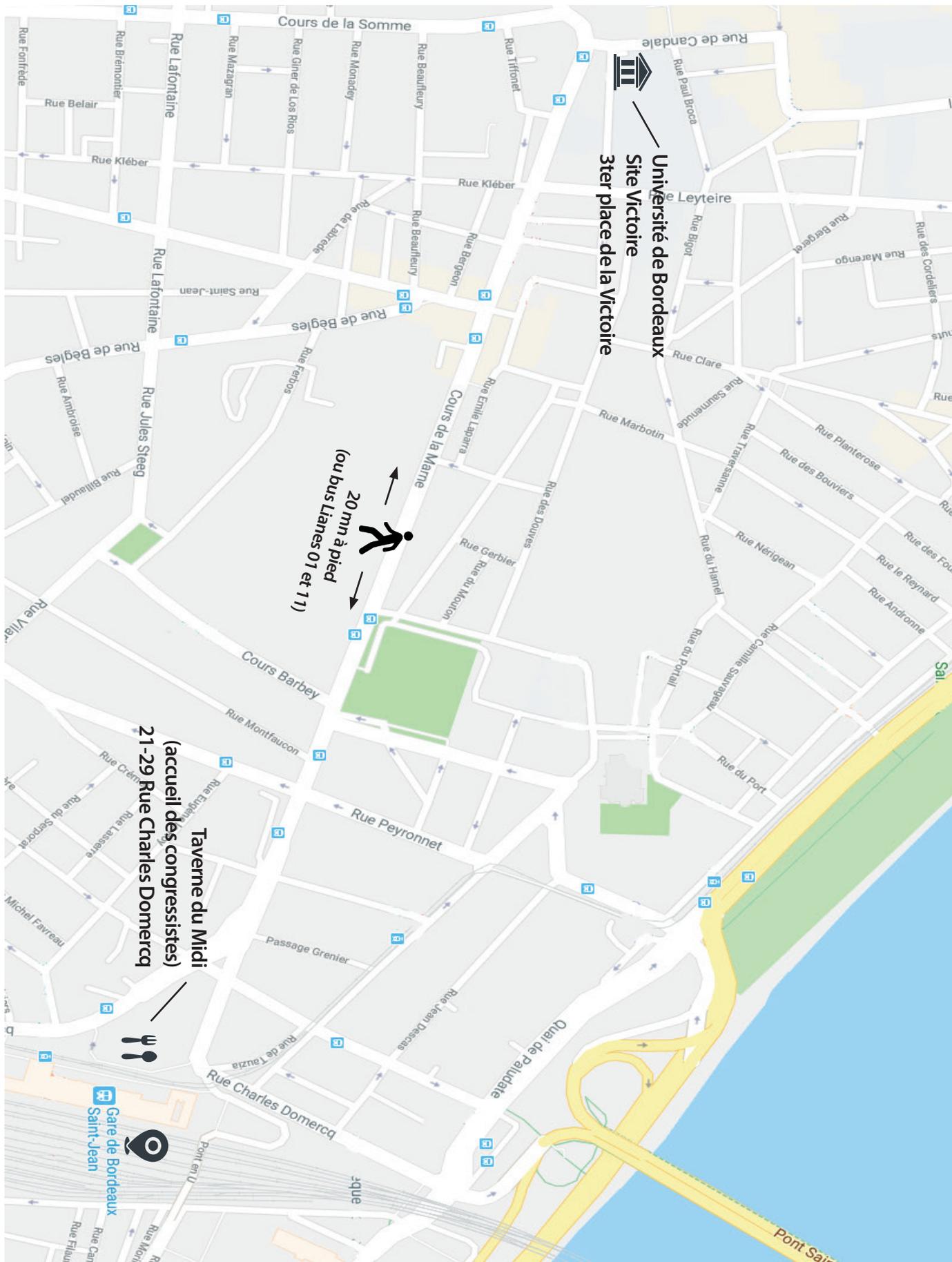
Mon (ma) conjoint(e) participe à la visite du centre historique de Bordeaux (dimanche 14h-15h30)  
⇒ cochez la case pour vous inscrire \_\_\_\_\_ inclus

⇒ TOTAL (paiement par chèque à l'ordre de la FNAUT) \_\_\_\_\_ €



(1) cochez la ou les cases correspondantes

# Plan de ville





# 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT

5-7 octobre  
**BORDEAUX**  
2018

Le 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT  
est organisé par :

