

1978-2018 : la FNAUT fête ses 40 ans... en pleine forme

1. Une création longuement préparée

En novembre 1975, une association locale, l'ADTC de Grenoble, a pris l'initiative de réunir les quelques associations d'usagers des transports qui existaient à l'époque. Cette rencontre, qui avait mis en évidence de larges convergences entre leurs animateurs, a débouché sur la création d'une coordination, la Convention Nationale des Usagers des Transports, puis à la création, en juin 1978, de la FNAUT sur des bases doctrinales solides, après presque trois ans de travail approfondi sur les différents aspects de la politique des transports.

La doctrine de la FNAUT a été peu à peu adaptée à l'évolution du contexte technique, institutionnel et financier (annexe 1) mais *ses objectifs de départ n'ont pas changé* : favoriser une mobilité durable (moins de voitures en particulier en ville, moins de camions effectuant des parcours à longue distance, moins d'avions ; des alternatives crédibles : marche, vélo, transport collectif ; moins de déplacements obligés, ce qui implique une lutte contre l'étalement urbain et un autre aménagement du territoire).

2. Des débuts difficiles

Depuis sa création en 1978, la FNAUT a rencontré des difficultés de tous ordres, mais elle a survécu et elle a réussi à se développer et à s'imposer dans le monde des transports.

Ses débuts ont été très difficiles : elle ne disposait que de moyens matériels artisanaux et devait travailler dans un environnement très hostile à ses thèses.

Ses idées dérangeaient, et elle a souvent été caricaturée par ses adversaires : « vous êtes des passésistes, vous voulez supprimer toutes les voitures, obliger les gens à prendre les transports en commun, les empêcher de se déplacer, mettre des trains partout, brimer les automobilistes, revenir à la diligence ».

Elle a failli disparaître plusieurs fois par manque d'argent mais, grâce à la générosité de ses adhérents, elle a surmonté ses difficultés financières.

Elle a longtemps subi la concurrence d'électrons libres ne représentant qu'eux-mêmes. Elle a su résister à plusieurs tentatives d'entrisme et a ainsi sauvé sa stricte indépendance, ce qui lui permet aujourd'hui d'être écoutée, sinon entendue, de ses interlocuteurs de toutes orientations politiques.

Elle a écarté la tentation du dogmatisme et de l'isolement en s'entourant d'experts et en multipliant les contacts avec des organismes extérieurs.

Elle est aujourd'hui reconnue comme la principale « voix des usagers des transports ».

3. La FNAUT aujourd'hui : un rassemblement cohérent « d'écomobilistes »

La FNAUT a attiré rapidement un grand nombre d'associations locales, régionales et nationales, concernées par la problématique consumériste et environnementale des transports. Elle rassemble aujourd'hui plus de 150 associations locales, soit environ 40 000 adhérents, et une dizaine d'associations nationales spécialisées (en particulier la Fédération des Usagers de la Bicyclette), soit au total environ 80 000 adhérents :

- des usagers des transports urbains, du train, de l'autocar, de l'avion ;
- des piétons, des cyclistes, des personnes handicapées ;
- des automobilistes raisonnables, intermodaux, autopartageurs ;
- des familles de victimes d'accidents de la circulation routière ;
- des habitants soumis aux nuisances des transports (riverains de grands axes routiers et d'aéroports) et des opposants aux nouvelles infrastructures (autoroutes, aéroports).

Malgré la grande diversité des préoccupations consuméristes et environnementales de ses associations membres, la FNAUT fait preuve d'une grande cohésion et ne connaît pas de courants. Tous ses membres sont des « écomobilistes » et partagent une même vision de la politique souhaitable des transports.

4. Une triple vocation

La FNAUT est à la fois une **association de consommateurs agréée par l'Etat**, une **association de défense de l'environnement local et global**, et un **groupe de réflexion sur la politique générale des transports**, l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

La FNAUT est **la seule association** de consommateurs ou de défense de l'environnement **spécialisée sur les transports**. Sa force est due à la variété des contacts qu'elle entretient : d'abord avec les usagers de terrain grâce à ses associations locales, mais aussi avec les élus locaux, régionaux et nationaux, ministères, exploitants, chargeurs, techniciens, industriels, chercheurs, autres associations, syndicats et partis politiques.

Afin de disposer d'une vision d'ensemble du secteur des transports, la FNAUT s'intéresse à **tous les modes de transport**, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret ; à tous les types de déplacements, quotidiens ou occasionnels ; et à tous les aspects des transports : techniques, économiques, sociaux, environnementaux, institutionnels et politiques (gouvernance, financements).

5. Le rôle de la FNAUT

Ni parti politique...

Très impliquée dans la politique des transports, la FNAUT rassemble des citoyens de toutes tendances et ne roule ni pour la droite, ni pour la gauche. Elle n'est le relais d'aucun gouvernement, et approuve ou désapprouve au cas par cas les décisions. Elle n'a pas pour vocation de changer la société mais d'orienter les décisions des décideurs dans le seul secteur des transports. Elle ne s'inscrit pas « dans une lutte globale contre un modèle de société » et, inversement, ne cherche pas à promouvoir une politique « libérale ».

Pour cette raison, la FNAUT s'efforce de « désidéologiser » les débats : elle se concentre sur les aspects pragmatiques des sujets qu'elle aborde, recherche en priorité l'intérêt bien compris des usagers, qu'il s'agisse de la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 268), de l'électrification des voitures, bus, camions..., du choix des infrastructures de transport, du Lyon-Turin ou du service minimum garanti en cas de grève.

... ni syndicat

Le rôle de la FNAUT est de défendre les usagers, et plus généralement la cause des transports publics et l'environnement local et global. C'est pourquoi notre fédération est amenée, sur plusieurs sujets (les grèves, la concurrence entre opérateurs ferroviaires) à se démarquer des syndicats tout en partageant avec eux de nombreuses préoccupations (sous-investissement ferroviaire, conditions de concurrence entre le rail et les autres modes, avenir du fret ferroviaire) (FNAUT Infos 266).

Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de défendre les salariés des entreprises de transport : c'est celui des syndicats (la FNAUT ne s'est pas prononcée sur le statut des cheminots, (FNAUT Infos 266).

... ni ONG environnementaliste

Tout en se préoccupant des nuisances locales, de la dépendance pétrolière et du réchauffement climatique (elle est membre du Réseau Action Climat), la FNAUT est spécialisée sur la mobilité et se démarque de certaines associations environnementalistes. Ainsi elle est favorable à la poursuite des grands projets urbains et ferroviaires, qu'elle examine au cas par cas en refusant de les assimiler à des « grands travaux inutiles imposés ». Elle considère que les contraintes de l'exploitation ferroviaire ne peuvent être négligées et qu'en induisant des chocs psychologiques, ces grandes réalisations provoquent des changements massifs de comportement des particuliers et des entreprises et contribuent à la protection de l'environnement.

6. Un fonctionnement collégial et démocratique

Notre **conseil national**, élu chaque année lors de l'assemblée générale, est notre « Parlement » : il se réunit trois fois par an, il est chargé de préciser et d'actualiser notre doctrine face à un contexte en constante évolution (voir annexe 1).

Ses 60 membres, renouvelés par tiers tous les ans, sont très divers par leurs origines géographiques, leurs expériences professionnelles, leurs domaines d'action et leurs sensibilités politiques. Cette diversité (qui porte aussi sur l'âge, le sexe...) est essentielle.

Notre **bureau national**, élu par le conseil national, se réunit chaque mois. Il travaille de manière très collégiale autour du président (Maurice-Henri Plantier puis Jean Sivardière et, depuis avril 2015, Bruno Gazeau) (annexe 2).

Compte-tenu du poids croissant des Régions dans l'organisation des transports, nos associations sont regroupées en **fédérations régionales** (annexe 2).

Des **réseaux thématiques** ont été mis en place pour faciliter les échanges entre militants. Ils concernent : les déplacements urbains, les transports ferroviaires, le transport du fret, les technologies numériques, l'environnement. Chaque réseau rassemble des informations et dégage des propositions.

Avec régularité tous les deux ans, la FNAUT se réunit en **congrès** (annexe 2). Notre 21^{ème} congrès a eu lieu début octobre 2018 à Bordeaux. Un congrès permet de dialoguer avec les élus de la région qui nous accueille, d'entendre des experts, de décerner des prix (tickets verts et tickets rouges). C'est l'occasion d'une réflexion collective sur l'actualité et d'échanges fructueux d'informations, d'opinions et d'expériences entre militants.

Nous organisons chaque année une **journée de formation** de nos militants, au cours de laquelle nous invitons des experts, des exploitants... Les thèmes abordés sont variés : droits des voyageurs, gouvernance et financement des transports publics, ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence, transport par autocar...

7. Les activités de la FNAUT

Les militants de la FNAUT assurent, à titre bénévole, la **représentation des usagers** dans de très nombreuses instances officielles (liste en annexe 3).

La FNAUT mène des **actions contentieuses** dans trois domaines :

- **consommation** (défense des droits individuels : saisine des médiateurs SNCF, RATP, Tourisme et voyages ; défense de droits collectifs : constitution de partie civile en cas d'accidents collectifs, par exemple l'accident ferroviaire de Brétigny) ;
- **environnement** (pollution de l'air, publicités automobiles trompeuses) ;
- **politique des transports** (décisions relatives aux infrastructures : LGV Poitiers-Limoges, gare nouvelle TGV de Montpellier, sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées...).

La FNAUT réalise des **enquêtes** afin de bien connaître les situations concrètes vécues par les usagers et les projets qui les concernent directement : les transports dans les villes moyennes, les cars internationaux, les services urbains le 1er mai, la sécurité routière en Suède, les contrats de plan Etat-SNCF, les PDU, le péage urbain en Europe...

Elle réalise des **études** pour des organismes extérieurs (annexe 4). Elle commande des **expertises** à des consultants indépendants (annexe 5).

Elle organise ou co-organise des **colloques** sur des sujets très variés (annexe 6).

Elle participe aux **débats publics** organisés par la CNDP ou des parlementaires, et aux **enquêtes publiques** relatives aux infrastructures de transport d'intérêt national.

A partir de sa connaissance du terrain en France et à l'étranger, et de ses contacts avec les exploitants, les experts..., la FNAUT fait du **lobbying** auprès des associations d'élus, des parlementaires, des ministères (transports, environnement, équilibre du territoire). Elle est souvent auditionnée par des commissions parlementaires ou des missions spécialisées (Duron, Spinetta, Philizot). Elle rencontre les ministres et même le Premier ministre. Elle propose des amendements lorsqu'une loi est en discussion. Elle intervient auprès de Bruxelles par l'intermédiaire de la Fédération Européenne des Voyageurs présidée par Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT.

Elle publie des **tribunes libres** dans des journaux de toutes tendances.

Chaque année, elle réalise plusieurs **émissions Consomag**, en partenariat avec l'INC.

Elle publie un bulletin mensuel, **FNAUT Infos**.

Elle publie des **documents de fond sur les transports**, par exemple un manifeste sur les trains Intercités (Jean Lenoir, 2015).

8. Des interventions très variées

L'espace public urbain

La FNAUT et ses associations militent pour un réaménagement de l'espace public urbain favorable aux piétons, aux cyclistes et aux personnes handicapées. Elles ont toujours considéré le vélo comme un potentiel transport de masse. La FUB et Rue de l'Avenir, qui ont accumulé beaucoup d'idées et de compétences, ont pris en charge cet objectif. La FNAUT insiste sur la nécessité des sites propres pour les transports collectifs de surface (tramway, BHNS) afin d'améliorer leur vitesse commerciale et leur fiabilité, d'attirer de nouveaux usagers et de réduire les coûts d'exploitation.

La sécurité routière

La FNAUT considère que l'insécurité routière doit être appréhendée comme un problème spécifique, mais aussi comme un aspect de la politique des transports, sa maîtrise passant par une réduction du trafic de voitures et de camions. Elle considère que la vitesse excessive est la cause principale, initiale ou aggravante, des accidents : elle reste donc favorable à une nouvelle réduction des vitesses maximales autorisées (120 sur autoroute, 100 sur voie express comme en Suisse et dans 5 autres pays européens).

L'aménagement du territoire

La FNAUT s'est particulièrement intéressée aux transports dans les villes petites et moyennes, où la circulation automobile s'est développée sans contraintes, et où la marche et le vélo peuvent être aisément encouragés.

La FNAUT a toujours défendu les « petites lignes » ferroviaires, essentielles à la desserte des villes petites et moyennes, et même des zones rurales. Dès 1992, elle a dénoncé le sabotage de ces lignes par la SNCF et remis en cause son monopole d'exploitation. Elle a alerté par la suite les pouvoirs publics sur la dégradation du réseau classique.

Toutes les composantes du rail

La FNAUT dénonce les projets inutiles, ruineux et nocifs pour l'environnement : autoroutes de liaison, urbaines et de contournement des agglomérations, aéroports nouveaux, canal Seine-Nord-Europe.

Elle défend par contre toutes les composantes du rail, urbain (métro, tramway) et interurbain, dont le créneau de pertinence est largement sous-estimé. Elle souhaite la modernisation des lignes régionales et des lignes capillaires fret, mais aussi l'extension du réseau des LGV, la construction de nouvelles lignes dédiées au fret (CFAL, Lyon-Turin) et la création de nouvelles autoroutes ferroviaires.

L'intermodalité, les gares TGV

La FNAUT a dénoncé les gares TGV implantées « à la campagne », sans connexion possible avec le TER et les transports de proximité. Elle s'insurge contre les gares nouvelles de Montpellier et Nîmes, réclame le déplacement de la gare Lorraine-TGV de Louvigny à Vandières, et dénonce le projet de gare TGV d'Allan-Montélimar. Plus généralement, la FNAUT a défendu l'intermodalité, physique ou tarifaire.

Une analyse critique de l'innovation technologique...

La FNAUT insiste sur la pertinence technique et économique des techniques traditionnelles : vélo, train électrique, tramway, trolleybus, combiné rail/route.

Elle a cependant approuvé dès leur émergence de nombreuses innovations dont la pertinence a été confirmée par la suite (vélo à assistance électrique, autopartage en boucle, tram-train, autoroute ferroviaire).

Inversement, elle a critiqué d'autres innovations présentées comme des solutions miracles alors que leur créneau de pertinence est très étroit ou inexistant :

- le tramway sur pneus, qui a été un échec lamentable à Nancy et Caen ;
- le câble urbain, qui n'est adapté qu'à des niches (villes à deux niveaux, franchissement d'obstacles naturels ou artificiels : fleuves, autoroutes...);
- l'autopartage « one way » ou voiture en libre service (Autolib à Paris), qui n'incite pas les citoyens à se démotoriser et, au contraire, encourage l'usage de la voiture ;
- l'aérotrain, le train à hydrogène...

La voiture électrique est un exemple typique des illusions technologiques qui fascinent souvent les décideurs politiques. Elle est adaptée aux flottes urbaines captives mais, en l'état actuel de la technologie, elle ne fait que déplacer la pollution. Etant aussi encombrante que la voiture thermique, son usage généralisé ne réduirait pas la congestion urbaine ; les primes accordées par l'Etat à ses acheteurs sont ruineuses.

...et des idées à la mode

La FNAUT est amenée à réfuter les idées sommaires, politiquement correctes et dans l'air du temps : le tramway est un luxe inutile, le BHNS est bien suffisant ; le commerce urbain central ne peut survivre que par la voiture ; le TGV est ruineux et responsable de l'explosion de la dette ferroviaire ; le déclin du fret ferroviaire est irréversible ; le Lyon-Turin est un projet pharaonique ; le canal Seine-Nord est un projet écologique ; la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire de Paris, c'est ringard, mieux vaut en faire une promenade urbaine ; le car, c'est moderne ; le 80 km/h tue les zones rurales ; les carburants automobiles sont trop taxés ; le covoiturage, c'est l'avenir (alors qu'il n'est soumis à aucune obligation de service public, ne peut assurer des flux massifs et, pour les déplacements interurbains, concurrence dangereusement le train).

Les conditions de concurrence entre modes de transport

Les modes de transport les plus nocifs pour l'environnement (voiture, camion, avion) sont systématiquement privilégiés par le choix des investissements et la fiscalité. La FNAUT est amenée à préconiser des mesures impopulaires auprès du public et des lobbies mais indispensables : péage urbain, écotaxe poids lourds, taxation du kérosène ; élimination des projets autoroutiers, investissement prioritaire en transport collectif.

La FNAUT est favorable à la concurrence entre opérateurs d'un même mode, mais affirme que la concurrence entre modes doit être équitable et régulée.

9. Les atouts de la FNAUT

Des connaissances de terrain et des compétences

Grâce à ses associations locales, la FNAUT connaît bien les usagers, leurs pratiques, les difficultés qu'ils rencontrent, leurs préférences (le rail plutôt que la route). Elle connaît bien la technique des transports collectifs, en particulier les contraintes de l'exploitation ferroviaire. Elle connaît bien l'organisation des transports dans les pays européens voisins grâce à ses relations avec la Fédération Européenne des Voyageurs.

Une priorité aux faits concrets

La FNAUT s'appuie sur des observations concrètes, effectuées en France comme à l'étranger, et non sur des considérations idéologiques. Elle réalise elle-même des enquêtes et des études, et fait réaliser des expertises, afin de bien connaître la réalité, souvent méconnue des décideurs politiques : comme le disait le biologiste britannique Julian Huxley, « les faits sont embêtants, ils empêchent de croire ce que l'on veut ».

Une indépendance rigoureuse

La FNAUT est strictement indépendante des partis politiques (de droite, de gauche ou écologistes), des syndicats, des exploitants, des industriels, de l'administration et des élus. Ses interventions n'ont aucun caractère partisan.

Une volonté de dialogue constructif

La FNAUT recherche systématiquement le dialogue avec les décideurs. Elle ne critique pas systématiquement ces décideurs et sait reconnaître leurs décisions judicieuses (pacte ferroviaire). Ses critiques sont toujours accompagnées de propositions constructives.

Le choix de la pédagogie

La FNAUT a toujours évité les gesticulations médiatiques (« Dupont, démission »), elle l'a démontré lors de l'accident de Brétigny. Elle privilégie les analyses de fond et la pédagogie.

Un souci des réalités économiques

Dans la lignée d'Alfred Sauvy, la FNAUT reconnaît l'importance des réalités économiques. Elle est ainsi très favorable au rail, non par « ferrovipathie » mais sur des bases rationnelles : le tramway et le train sont adaptés aux axes lourds (rendement croissant), le bus et le car en sont les compléments indispensables sur les axes secondaires.

Un refus de la facilité et de la démagogie

La FNAUT n'hésite pas à préconiser des mesures impopulaires (fiscalité, péage urbain,...) qui sont les seules efficaces et à la hauteur des enjeux. Elle a été la seule association de consommateurs à s'opposer, fin 2012, à la baisse des taxes sur les carburants routiers. Elle s'oppose à la gratuité des transports urbains, qui mène droit à leur paupérisation.

10. Le rôle précurseur des militants de la FNAUT

Maurice-Henri Plantier, premier président de la FNAUT (de 1978 à 1992), a créé dès 1965 la première association d'usagers des transports, le SNUT. Il a défini avec clarté les rôles respectifs du train et du car (FNAUT Infos 27).

A la même époque, **Roger Lapeyre** a fondé l'association « Les droits du piéton » et osé remettre en cause la place excessive prise par la voiture en ville.

Paul Scherrer, fondateur de l'association Lyon-Métro en 1964, a été le premier à proposer un métro pour équiper une ville de province. **Jean-Claude Oesinger, Jean-Louis La Rosa et les animateurs du GETUM - Patrice Malterre, Alain Sutter...** - ont mis en relief dès 1972 la pertinence du tramway et du trolleybus dans les villes moyennes.

Simone Bigorgne et Jean Macheras ont combattu de manière exemplaire, dans les années 1970, le projet de radiale Vercingétorix, qui devait relier la banlieue sud de Paris à la tour Montparnasse. Louis Pouey-Mounou a été le promoteur de la « coulée verte » sur l'ancienne ligne Paris-Chartres.

L'ADTC de Grenoble, première association intermodale créée en France en 1974, a été à l'origine du tramway de l'agglomération (FNAUT Infos 265). Elle a publié dès 1975 une étude de référence : « le vélo, véhicule d'avenir ».

Claude Pierre dit Barrois a été le premier à imaginer, il y a 20 ans, un RER à Nancy et dans les grandes agglomérations de province ; il a été le premier à dénoncer le choix du tramway sur pneus (TVR) et a facilité le prochain retour du tramway sur rails à Nancy.

A Bordeaux, **Denis Teisseire** a combattu avec succès le projet de métro et rendu crédible l'adoption du tramway.

Jacques Chaussard, Jean-Philippe Isnard, Jean-Claude Oesinger, Gérard Gautier, Jacques Michaux, Pierre-Henri Emangard, Guy Fontenelle, Francis Meyer se sont engagés très tôt pour sauvegarder ou faire rouvrir des lignes régionales (Nice-Digne, Cannes-Grasse, Tours-Chinon, Nantes-Pornic/Saint-Gilles, Caen-Rennes, Colmar-Metzeral).

C'est lors de son colloque de Tours, en 1992, que la FNAUT a lancé l'idée d'une exploitation des lignes régionales en DSP (FNAUT Infos 9 et 264).

Jean Chouleur, penseur de l'intermodalité, a été le premier à publier, dès 1978, un schéma d'interconnexion des lignes TGV radiales. Cinq ans plus tard, son idée suscitait encore les sourires de certains dirigeants de la SNCF : « on peut toujours s'amuser à tracer des traits sur une carte », disait l'un d'eux. Les traits sont devenus des LGV.

Pierre Bermond a, le premier, imaginé une LGV sur l'axe Rhin-Rhône et **Jean-Pierre Malaspina** une LGV continue sur la transversale sud Bordeaux-Marseille. **Gérard Gautier et Jacques Michaux** ont été à l'origine du projet de VFCEA (FNAUT Infos 179). **Fabrice Eymon**, président de la FNAUT Pays de la Loire, a imaginé la virgule de Sablé, raccordement TER entre deux LGV.

Jean-François Troin a, l'un des premiers, dénoncé les gares TGV « exurbanisées ».

Claude Jullien a été un des premiers défenseurs de l'autoroute ferroviaire.

André Laumin, alors administrateur de RFF, a été le premier, en 2004, à dénoncer la dégradation alors méconnue du réseau ferré classique, et **Xavier Braud** le premier à comprendre l'importance de la préservation des emprises ferroviaires inutilisées.

11. Les succès de la FNAUT

Il est difficile de mesurer de manière précise l'influence de la FNAUT depuis 40 ans à l'échelle nationale, car un gouvernement doit arbitrer entre de multiples points de vue. Il est cependant certain qu'elle a joué un rôle positif, par son action pédagogique et son travail de lobbying, en alertant les décideurs nationaux sur les difficultés rencontrées par les usagers et en multipliant les propositions concrètes et réalistes. Ses militants ont lancé des idées fécondes (voir ci-dessus) et parfois combattu des idées financièrement irréalistes (le projet ALTRO) ou dangereuses (la gratuité des transports urbains).

La FNAUT a participé au renouveau du transport urbain et du TER.

Elle a dénoncé avec succès la tarification du TGV Nord à sa mise en service.

Pendant des années, sous l'impulsion de Jean Lenoir, elle a alerté les responsables politiques sur la dégradation progressive des services ferroviaires Intercités et finalement obtenu, fin 2010, que l'Etat se déclare autorité organisatrice de ces services comme les régions le sont pour les services TER.

Elle a contribué à la mise en place du « service prévisible » dans les services de transport (loi Bertrand) : la gêne subie alors par les voyageurs en cas de grève n'est pas supprimée mais elle est sensiblement atténuée.

La nouvelle répartition des compétences transport des départements entre les agglomérations et les Régions répond elle aussi à une proposition de la FNAUT.

Quant au réseau de nos associations locales, très actif, il a obtenu des succès remarquables, en particulier dans le domaine ferroviaire.

Ces associations ont contribué à l'élimination de projets urbains inadaptés (les minimétros VAL de Strasbourg et Bordeaux, la radiale Vercingétorix, la rocade autoroutière nord de Grenoble, la rocade autoroutière d'Angers...).

Elles ont appuyé, et le plus souvent initié, le retour du tramway (sur rails) dans de nombreuses villes françaises: Grenoble, Nantes, Strasbourg, Paris, Lyon, Montpellier, Orléans, Bordeaux, Reims, Tours, Dijon, Le Mans, Besançon, Avignon,..

Elles ont défendu le vélo comme mode de déplacement particulièrement adapté à la ville (la FUB, créée en 1980, a ensuite réussi à mobiliser efficacement les cyclistes et joué un rôle décisif dans le renouveau du vélo urbain et dans l'adoption du récent « plan vélo » ; l'AF3V a fait, avec succès, la promotion des véloroutes et voies vertes).

Elles ont obtenu des réouvertures de lignes périurbaines ou régionales. Citons les opérations les plus récentes : Nantes-Châteaubriant, Avignon-Carpentras, Belfort-Delle et Oloron-Bedous (dans la perspective d'une jonction avec Canfranc et Saragosse).

Enfin plusieurs autres lignes ont été préservées et revitalisées suite à leur action : Nice-Digne, Caen-Rennes, Colmar-Metzeral, Tours-Chinon....

12. Les projets de la FNAUT

Le thème de la mobilité est crucial pour l'avenir (besoins croissants de mobilité, cohésion sociale, aménagement du territoire, environnement local et santé publique, finances publiques et privées, dépendance pétrolière, évolution du climat).

La FNAUT va donc poursuivre toutes ses activités « traditionnelles » : aide aux usagers et traitement des litiges (en particulier en transport aérien), journée annuelle de formation, réalisation d'enquêtes, réactions à l'actualité...

Ses efforts futurs porteront plus particulièrement sur les points ci-dessous.

Poursuite du lobbying politique

- Suivi du Pacte ferroviaire avec les FNAUT régionales : maintien des « petites lignes », desserte TGV et Intercités des villes moyennes, présentation au Parlement du schéma des relations d'intérêt national ;
- Suivi du vote de la Loi d'Orientation de la Mobilité.

Propositions pour un financement de la FNAUT

- Ce point est fondamental pour la FNAUT, il conditionne sa pérennité et son développement. La FNAUT a défendu plusieurs possibilités sous forme d'amendements à la LOM (affectation d'une part minimale des amendes infligées par le Conseil de la concurrence ou de la masse salariale des contrats de DSP et régies).

Renforcement de l'ancrage territorial de la FNAUT

- La FNAUT n'existe que si elle est ancrée sur le terrain via un réseau associatif portant les problèmes et les préoccupations des usagers. L'objectif de la FNAUT est de faire vivre le réseau des associations d'usagers et de renforcer son poids et son influence en rassemblant un plus grand nombre d'associations (la FNAUT respecte leur autonomie, elle agit uniquement à l'échelle nationale).

Renforcement des compétences de la FNAUT

- Approfondir la réflexion sur des sujets nouveaux : le véhicule autonome, les nouvelles technologies de l'information, l'ouverture des données, l'état du réseau routier... ;
- Commander de nouvelles expertises (déplacements dans les villes moyennes, évolution des coûts d'usage des différents modes de transport, aides publiques aux différents modes de déplacements : autocar, avion...).

Organisation d'un colloque sur les villes moyennes (déplacements internes, desserte ferroviaire et routière) à la rentrée 2019.

ANNEXES

1. Transports : un secteur qui a beaucoup évolué en 40 ans

Malgré les progrès accomplis en une génération (tramway, vélo, TER, TGV), le constat et les principes de départ de la FNAUT restent d'actualité. Mais le contexte social, technique, institutionnel, financier, environnemental a changé profondément.

La répartition de la population française a évolué (FNAUT Infos 260) : 80% des ménages vivent dans une zone urbaine en 2017 contre 50% en 1945. La population a vieilli.

Le niveau de vie moyen a augmenté (+ 3% par an en moyenne), le marché de la voiture s'est élargi, le réseau autoroutier s'est étendu rapidement.

Le prix du pétrole a varié de manière erratique, mais il a eu relativement peu d'impact sur le comportement de mobilité des ménages.

De nouvelles techniques, bien ou mal maîtrisées, se sont développées : TGV, tramway sur pneus, voiture électrique, agrocarburants, nouvelles technologies d'information et de commercialisation, covoiturage, autopartage, car longue distance.

De nouvelles méthodes de gestion ont émergé : yield management, délégation de service public, concurrence entre opérateurs, médiation.

De nouveaux centres de décision se sont imposés : Union européenne, RFF, Régions (2002), intercommunalités.

De nouvelles contraintes financières sont apparues avec l'endettement de notre pays, la crise économique, la montée des dépenses sociales.

De nouveaux problèmes environnementaux (réchauffement climatique, montée de la pollution de l'air), et l'émergence de la sensibilité environnementale ont renouvelé le paysage politique.

Toutes ces nouveautés, parfois inattendues, rendent le travail des militants de la FNAUT de plus en plus difficile. Ces derniers sont dans la même situation que le voyageur qui, autrefois, disposait de points de repère simples - l'indicateur Chaix, le libre accès au train et la tarification kilométrique - et qui aujourd'hui doit jongler avec les tarifs et les règlements de la SNCF.

Confrontée à cette complexification du secteur des transports, la FNAUT a dû acquérir de nouvelles compétences, réaliser des études, en faire réaliser par des experts et, suite à des débats internes approfondis, tout en restant fidèle à ses « fondamentaux », préciser et actualiser régulièrement sa doctrine.

Ce travail de fond, poursuivi avec rigueur et sans dogmatisme par son Conseil national, a permis à la FNAUT d'éviter bien des erreurs possibles : accueillir sans réserve, ou au contraire refuser sommairement, les nouvelles techniques, la décentralisation, la concurrence entre opérateurs,...

2. Le bureau national, les fédérations régionales et les congrès de la FNAUT

Le bureau national de la FNAUT

Il est présidé par Bruno Gazeau (06 76 73 31 09).

Les vice-président(e)s sont :

Christiane Dupart	06 80 64 05 60
Anne-Marie Ghémard	06 76 08 62 47
Gilles Laurent	06 01 88 97 19
Jean Lenoir	06 19 09 78 89
Jean Sivardière	04 76 75 23 31

Michel Quidort, membre du bureau national, est président de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) (06 12 22 35 54).

Les fédérations régionales de la FNAUT existent dans toutes les Régions sauf Bretagne et Corse, elles interviennent auprès des Conseils régionaux. Pour chacune, nous indiquons le nom du président ou de la présidente, et ses coordonnées téléphoniques.

Auvergne-Rhône-Alpes	Anne-Marie Ghémard	06 76 08 62 47
Bourgogne – Franche-Comté	Cédric Journeau	06 83 23 50 77
Centre-Val de Loire	Jean-François Hogu	06 52 05 52 37
Grand Est	François Giordani	06 83 14 38 06
Hauts de France	Christiane Dupart	06 80 64 05 60
Ile-de-France	Marc Péliissier	06 75 66 08 66
Normandie	Daniel Grébouval	07 86 70 36 20
Nouvelle Aquitaine	Christian Broucaret	06 80 15 07 48
Occitanie	Christian Perrot	06 28 60 42 94
Pays de la Loire	Fabrice Eymon	07 68 11 62 48
Provence-Alpes-Côte d’Azur	Philippe Cretin	06 60 68 55 51

La FNAUT est également représentée par ses associations locales à La Réunion et à La Martinique.

Les congrès de la FNAUT sont organisés régulièrement tous les deux ans :

Tours 1979, Lille 1980, Toulouse 1982, Nantes 1984, Lyon 1986, Strasbourg 1988, Bordeaux 1990, Amiens 1992, Dole 1994, Montpellier 1996, Saint-Denis 1998, Orléans 2000, Lyon 2002, Saint-Lô 2004, Besançon 2006, Le Mans 2008, Nancy 2010, Lons-le-Saunier 2012, Nantes 2014, Strasbourg 2016, Bordeaux 2018.

3. Les représentations des usagers assurées par la FNAUT

Les militants de la FNAUT siègent dans de nombreuses instances où ils défendent les usagers de tous les modes de transport et les thèses de la FNAUT sur la mobilité durable.

Conseil National de la Consommation (Patrick Noblet)
Comité des Comptes Transports de la Nation (Anne-Marie Ghémard)
Haut comité du système de transport ferroviaire (Bruno Gazeau)
Haut comité de la qualité de service dans les transports (Jean Lenoir et Marc Debrincat)
Club des médiateurs de services au public (Anne-Sophie Trcera)
Agence française pour l'information multimodale et la billettique (Jean Lenoir)
Comité d'orientation du GART (Alain Richner)
Commission nationale de sécurité des transports guidés (Jean Lenoir)
Conseil d'administration de SNCF Mobilités (Marc Debrincat)
Conseil d'administration de la RATP (Michel Babut)
Conseil d'administration de la Régie des Transports de Marseille (Bruno Gazeau)
Comité de suivi de la convention Etat-SNCF relative aux trains TET (Jean Lenoir)
Comité de suivi de la sécurité ferroviaire (Jean-Louis Camus)
Conseil des usagers du réseau routier national (Max Mondon)
Conseil national de la sécurité routière (Alain Argenson)
Comité consultatif consommateurs-SNCF (Jean Lenoir, Simone Bigorgne)
Comité consultatif consommateurs-RATP (Simone Bigorgne)
Commission administrative de l'aviation civile, section passagers (Anne-Sophie Trcera)
Comité d'administration du CEREMA (Max Mondon)
Comité stratégique des Données MaaS (Véronique Wiesinger)
Comité consommateurs de l'ARCEP (Véronique Wiesinger)
Comité de marque NF service transport AFNOR Certification (Max Mondon)
Commission nationale des sanctions administratives - section route (Christian Broucayet)
Comité des partenaires du transport public en Ile-de-France (Bernard Gobitz)
Comité stratégique Données MaaS (Mobility as a service) (Véronique Wiesinger)
Comité consommateurs de l'ARCEP (Véronique Wiesinger)
Commission nationale des sanctions administratives, secteur routier (Christian Broucayet)

La FNAUT a été également représentée dans les instances suivantes :
groupe de travail Facteur 4 et Grenelle de l'environnement (Jean Sivardière)
Conseil supérieur du service public ferroviaire (François Jeannin)
Comité de concertation SNCF-cyclistes (Erick Marchandise)
Comité d'orientation du PREDIT (Jean Sivardière)
Conseil d'administration de RFF (André Laumin, Jean Lenoir)
Conseil national de l'air (Simone Bigorgne)
Comité de suivi de la LGV Rhin-Rhône (François Jeannin)
Conférence nationale Sillons de SNCF-Réseau (François Jeannin)
Observatoires de la saturation du réseau ferré entre Paris et Lyon (Jean Lenoir)...

4. Les études réalisées par la FNAUT

Pour le ministère de l'Environnement

Les économies d'énergie dans les transports (Jean Sivardière, 2000, FNAUT Infos 92)

Pour la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Les comités de lignes TER (Daniel Courivault, 2006, 149)

La certification des transports (Claude Pierre dit Barrois et Marc Debrincat, 2008, 174)

La tarification du TER (Marc Debrincat et Jean Lenoir, 2009, 189)

Le rôle des technologies nouvelles pour l'information multimodale et la billettique (Marc Debrincat, Aymeric Gillaizeau et Jean Lenoir, 2010, 197)

Concurrence et droits des voyageurs (Marc Debrincat, Jean Lenoir, Audrey Péniguel, 2011, 208)

La qualité de service dans les transports collectifs (Marc Debrincat, Jean Lenoir, Anne-Sophie Trcera, 2012, 216)

Les trains Intercités (Jean Lenoir, 2013, 224)

Le ferroviaire peut-il s'adapter face aux offres à prix réduits des autres modes ? (Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera, Poehere Viaux, 2014, 234)

Les dessertes TGV sur lignes classiques ; l'exploitation des TGV intersecteurs (Jean Sivardière, 2015, 242)

Le harcèlement sexiste dans les transports publics, routiers et ferroviaires (Christiane Dupart, Marc Debrincat, 2016 et 2017, 247, 261)

Pour la DATAR

Les gares TGV exurbanisées (Jean-François Troin, 2008, 167)

Le TGV et la desserte des villes moyennes (Jean Sivardière, 2011, 199)

Quelle place souhaitable pour l'autocar ? (Jean Sivardière, 2013, 224)

Pour Régions de France

Le cadencement des TER (Gabriel Exbrayat, pour l'ARF, 2008, 171)

Pour le Groupement des autorités organisatrices de transports (GART)

La gratuité des transports urbains à l'étranger (Jean Sivardière, 2014, 230)

Pour l'association des Villes Européennes de la Grande Vitesse

Les arguments des opposants aux LGV (Jean Sivardière, 2012, 204 et 214)

Pour l'association La Transalpine

Les arguments des opposants au Lyon-Turin (Jean Sivardière, 2013, 217)

Pour l'association Qualité Mobilité

Les droits des voyageurs en Europe (Marc Debrincat, Lisa Laik, Audrey Péniguel, A-S Trcera, 2016, 252)

La libéralisation du rail : franchises ou open access (Michel Quidort, 2017, 263)

L'extension de la médiation aux nouvelles mobilités (Marc Debrincat, 2018)

Etudes en cours

Pour la DGITM : un cahier des charges pour les nouveaux exploitants du TER en délégation de service public (Marc Debrincat)

Pour SNCF Réseau : le maillage du réseau ferré (Jean Sivardière)

5. Les expertises commandées par la FNAUT

Pour chacune, nous indiquons ci-dessous le sujet, le consultant, l'année de réalisation, le(s) numéro(s) de FNAUT Infos qui présente(nt) l'expertise. Les financeurs ont été : la DGAC, l'ADEME, RFF, le GART, l'UTP, la SNCF, la RATP, la DSCR, les autocaristes (Eurolines, Réunir, iDBus), l'association Qualité Mobilité...

Le troisième aéroport parisien (MVA, 2001, 94 et 102)

La politique aéroportuaire (A.Gellé, H. Rouaud, Y. Egal, 2007, 162)

La concurrence avion-TGV (Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, 2003, 120)

Le prix réel des carburants automobiles (Jean-Marie Beauvais, 2007, 156)

La localisation de l'habitat et la consommation d'énergie des ménages (Jean-Marie Beauvais, 2011, 196, 200)

Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry, mars 2013, 214) (le cahier des charges a été élaboré en commun par la FNAUT et le financeur RFF)

Coûts d'usage de la voiture et du transport collectif de proximité (Jean-Marie Beauvais, 2011, 203)

Coûts d'usage de la voiture et du transport collectif pour les déplacements à longue distance (Jean-Marie Beauvais, 2012, 211, 222)

Sécurité routière et petits excès de vitesse (Vivian Viallon et Bernard Laumon, 2012, 215)

Covoiturage longue distance et transport collectif (Bruno Cordier, 2014, 229)

Des trains classiques à 200 km/h ? (Gérard Mathieu, 2015, 244)

Les aides publiques au covoiturage (Bruno Cordier, 2016, 261)

Le choix tramway/BHNS (Jean-Marie Beauvais, Marc Perez, 2016, 265)

Expertises en cours

Transferts sur route et réouverture, impact sur le volume de la clientèle (Trans-Missions)

Les aides publiques aux cars Macron (Bruno Cordier)

Les aides publiques à l'aviation civile (Jacques Pavaux)

Expertises réalisées à titre bénévole

La voiture électrique et les biocarburants (Bruno Cordier, 2011, 198)

Le barème fiscal kilométrique (Bruno Cordier, 2010, 186, 261)

Bilan énergétique des transferts sur route (J-M Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, 2012, 212)

Autopartage : boucle ou trace directe ? (Jean-Baptiste Schmider, 2013, 219)

Comment réduire les temps de parcours des trains (Gérard Mathieu, 2017, 258)

6. Les colloques organisés par la FNAUT

- Octobre 1992, Tours : « **les lignes ferroviaires régionales** ». La FNAUT réaffirmait son opposition aux fermetures et suggérait que les « petites lignes » soient confiées à des exploitants indépendants de la SNCF (9, 264).
- Novembre 1999, Lyon : « **les lignes interrégionales, un avenir incertain** ». La FNAUT attirait l'attention sur la dégradation des liaisons Intercités et leur rôle souhaitable dans la desserte des villes moyennes (105, 123).
- Mars 2002, Paris : « **la densité urbaine, sujet tabou, enjeu décisif** ». La ville dense est mal perçue de l'opinion, mais elle est favorable aux transports collectifs et aux modes doux ; on peut densifier sans entasser (117).
- Octobre 2003, Vaulx-en-Velin (ENTPE), en partenariat avec le CERTU (Club mobilité) : « **mobilité et péages urbains : Singapour, Londres, et après ?** ». Suite à cette journée-débat, la FNAUT prenait position en faveur du péage urbain (129).
- Janvier 2006, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec le GART et la FMVM (fédération des maires des villes moyennes) : « **les déplacements dans les agglomérations moyennes** ». Ce colloque a mis en évidence les particularités de ces agglomérations et l'urgence d'une politique de maîtrise de l'automobile comme dans les grandes agglomérations (147, 155).
- Septembre 2009, Paris (Conseil régional d'Ile-de-France), en partenariat avec le GART et la FNAU (fédération nationale des agences d'urbanisme) : « **gares périurbaines, point d'appui du développement urbain et du réseau ferré** ». La FNAUT souhaitait attirer l'attention sur la valorisation possible des étoiles ferroviaires (183).
- Novembre 2009, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec l'association Agir pour l'Environnement et le Réseau Action Climat : « **climat et transports : du global au local** ». La FNAUT a présenté son analyse du schéma national des infrastructures de transport (191).
- Mars 2012, Paris : séminaire sur « **les LGV et l'environnement** », en partenariat avec Agir pour l'Environnement. Convergences et divergences entre la FNAUT et les environnementalistes.
- Janvier 2014, Paris (salle Lamartine) : « **le coût d'usage des différents modes de transport** ». Présentation des travaux de Jean-Marie Beauvais et des propositions de la FNAUT (211, 222).
- Octobre 2015, Paris (salle Colbert) : « **la réforme territoriale et l'organisation des transports** » (243).
- Septembre 2016, Paris (salle Victor Hugo), en partenariat avec Mobilettre : « **l'avenir du rail en France** » (249).