

**TEXTES DE REFERENCE**

**2011**



*Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports*

**Statuts**

**Règlement**

**Chartes**

**Motions**

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83  
<http://www.fnaut.asso.fr>  
[contact@fnaut.org](mailto:contact@fnaut.org)

# Sommaire

<b>Statuts de la FNAUT</b> Assemblée Générale Extraordinaire du 10 avril 2010	<b>p. 3</b>
<b>Règlement intérieur</b> Conseil National du 15 janvier 2011 <i>Le règlement intérieur précise et complète les statuts sur des questions relatives au fonctionnement interne de la FNAUT.</i>	<b>p. 6</b>
<b>Charte associative</b> Conseil National du 21 juin 2003 <i>La charte précise les relations entre les associations membres et la fédération. Elle rassemble les engagements réciproques de la fédération et de ses composantes ayant pour but de renforcer sa cohésion. Elle constitue un code de bonne conduite.</i>	<b>p. 8</b>
<b>Chartes et motions</b> Conventions Nationales des Usagers des Transports (1975-1977) <i>Chartes et motions adoptées par les Conventions Nationales des Usagers des Transports qui ont préparé la création de la FNAUT en juin 1978</i>	<b>p. 11</b>
<b>Motion générale</b> Congrès de Nancy - 6 novembre 2011 <i>Tous les deux ans, lors de son congrès, la FNAUT adopte une motion générale sur la politique actuelle en matière de transports</i>	<b>p. 14</b>

# Statuts de la FNAUT

Assemblée générale Extraordinaire du 10 avril 2010

## Article 1 : Dénomination

Il est fondé entre les associations signataires des présents statuts, les adhérents individuels et les associations qui y adhéreront ultérieurement, une association fédérative, régie par la loi du 1er juillet 1901, et de durée illimitée, dénommée :

**«Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports» - F.N.A.U.T.**

## Article 2 : Objet

La Fédération poursuit trois objectifs qu'elle considère comme indissociables et complémentaires :

- représenter et défendre les usagers et consommateurs ;
- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacements non motorisés de personnes ;
- protéger l'environnement.

Son action vise notamment à :

- développer les transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains ;
- garantir le droit au transport (desserte homogène du territoire, continuité des services, sécurité technique, sécurité des personnes, accessibilité physique, tarification modérée, intermodalité) ;
- faciliter les déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite, des cyclistes, des patineurs et trottineurs ;
- améliorer la sécurité des usagers de la route et de la rue ;
- développer le transport de marchandises par les différentes techniques ferroviaires, fluviales, maritimes, et en particulier par le transport combiné ;
- protéger les riverains de toutes infrastructures de transports contre les nuisances de trafic ;
- sauvegarder le cadre de vie, la qualité du paysage et l'équilibre écologique dans les zones urbaines, suburbaines, rurales et naturelles ;
- favoriser un aménagement harmonieux du territoire ;
- réduire les gaspillages économiques (énergie, temps, espace...) liés aux déplacements ;
- lutter contre le réchauffement et les changements climatiques ;
- réduire les besoins de transport des personnes et des marchandises par une politique adéquate d'urbanisme et de répartition des activités sur le territoire et par une tarification internalisant tous les coûts économiques, écologiques et sociaux ;
- défendre l'intégrité du réseau ferroviaire dans toutes ses composantes (national, intérêt général, intérêt local...), en s'opposant, le cas échéant, à toute décision portant directement ou indirectement atteinte à telle ou telle de ses lignes ou dépendance domaniale, et notamment fermeture, déclassement, décision d'aliénation, autorisation d'occupation du domaine public ferroviaire, refus de constater une contravention de grande voirie, décision concourant à la transformation d'une ligne ferroviaire en tout autre aménagement, y compris décision de financement (et subvention) d'une telle opération ;
- et plus généralement promouvoir une politique durable des transports.

La Fédération se propose de mettre en œuvre les moyens d'action suivants :

- promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions collectives et individuelles visant à améliorer l'organisation des déplacements et à protéger l'environnement ; susciter sur tout le territoire la création de nouvelles associations ;
- représenter et défendre les intérêts matériels et moraux des usagers et consommateurs de transports, des associations adhérentes ainsi que de leurs adhérents et des adhérents individuels de la Fédération auprès de tous organismes, instances et entreprises concernés, par tous moyens et notamment par voie d'action en justice ;
- de représenter et défendre, par tous moyens, les usagers des transports et voyageurs, les usagers de la voie publique, ainsi que les habitants et riverains, auprès des divers organismes et institutions locaux, départementaux, nationaux et internationaux ayant à connaître des questions de transport, ou accessoires au transport, ou ayant des répercussions dans le domaine des transports ;
- de réaliser ou promouvoir toutes études et enquêtes concernant les domaines d'intervention de la Fédération, en vue de fournir aux usagers, aux voyageurs, aux citoyens, aux pouvoirs publics et aux médias les informations et éléments de jugement utiles ; de diffuser ces informations, notamment par des activités de presse et d'édition, conférences, expositions et autres activités pédagogiques ;
- et plus généralement, de prendre toutes initiatives conformes à son objet.

## Article 3 : Indépendance

Les réflexions et les actions de la Fédération sont strictement indépendantes des prises de positions et des intérêts de tout organisme officiel ou privé, de tout pouvoir extérieur, et de tout intérêt privé industriel, commercial ou financier : gouvernement, collectivités territoriales, administrations, partis et mouvements politiques, syndicats, organisations patronales, constructeurs et exploitants des infrastructures et moyens de transports, groupes de presse, etc...

## Article 4 : Siège social

La Fédération a son siège social 32, rue Raymond Losserand, 75014 PARIS. Ce siège peut être transféré en tout autre lieu par le Conseil National sur simple décision prise à la majorité d'au moins deux-tiers des membres présents ou représentés. Cette décision doit être ratifiée par l'Assemblée Générale.

## Article 5 : Composition

La Fédération rassemble :

- a) des associations, comités ou groupements divers, désignés par la suite sous le terme général d'"associations". Les conditions d'admission sont précisées dans l'article 6.
- b) des adhérents individuels qui sont regroupés par régions, et gérés au sein des associations de la Fédération, ou, à défaut, par la Fédération.

## **Article 6 : Admissions**

Les Associations sont admises, après examen de leur candidature, par accord d'au moins deux-tiers des mandats présents ou représentés de l'Assemblée Générale de la Fédération. Elles doivent satisfaire aux mêmes critères d'indépendance que la Fédération.

L'admission d'une association se fera après une consultation des associations déjà existantes dans la même région.

L'admission des adhérents individuels se fera après acquittement d'une cotisation pour l'année en cours.

## **Article 7 : Radiations**

Une Association peut être radiée de la Fédération à sa demande ou par décision de l'Assemblée Générale, à la majorité d'au moins deux-tiers des mandats présents ou représentés. La décision prise est immédiatement exécutoire, même dans le cas où l'Association déciderait de faire appel devant la prochaine Assemblée Générale de la Fédération.

Un adhérent individuel est radié s'il n'a pas payé de cotisation depuis plus de douze mois ou pour motifs graves, sur décision du Conseil National.

## **Article 8 : Responsabilité**

La Fédération ne peut être tenue responsable des actes criminels, délictuels ou contraventionnels que commettraient, en quelques conditions et en quelques occasions que ce soit, les membres des associations adhérentes et ses adhérents propres, ni de ceux qui seraient commis par des tiers à l'occasion de réunions, manifestations ou activités diverses organisées par les dites associations.

## **Article 9 : Ressources**

Les ressources de la Fédération se composent :

- des cotisations des associations et des cotisations des adhérents directs de la FNAUT ; leur montant est fixé chaque année par l'Assemblée Générale,
- des subventions émanant exclusivement de fonds publics communautaires, nationaux et locaux,
- des dons privés,
- des abonnements à ses publications, des recettes procurées par la diffusion de ses documents et par les activités de toute nature conformes à son objet : voyages, expositions, prestations de service, études, conférences, tombolas...

## **Article 10 : Composition de l'Assemblée Générale**

L'Assemblée Générale est souveraine. Elle se compose des associations adhérentes et des adhérents individuels à jour de leurs cotisations. Chaque Association dispose d'un mandat par tranche commencée de 50 adhérents, avec un maximum de 20 mandats.

Les adhérents individuels présents à l'Assemblée Générale ont droit à un mandat pour 50 adhérents.

L'Assemblée Générale se réunit au moins une fois par an en séance ordinaire, et en séance extraordinaire chaque fois qu'elle est convoquée par le Conseil National ou lorsque 1/5 des associations proposent au Conseil National une convocation de l'Assemblée Générale sur un ordre du jour défini.

## **Article 11 : Convocation à l'Assemblée Générale**

Les convocations à l'Assemblée Générale sont établies par le Président ou le Secrétaire général et adressées aux associations et aux adhérents individuels au moins un mois avant la tenue de l'Assemblée Générale.

Les convocations à l'Assemblée Générale doivent nécessairement comporter l'ordre du jour proposé par le Bureau National, ainsi que les rapports moral, d'activités et financier.

## **Article 12 : Fonctionnement de l'Assemblée Générale**

L'Assemblée Générale détermine sa propre organisation et se prononce sur l'ordre du jour proposé par le Bureau National. Elle débat des activités de la Fédération et détermine ses orientations. La présence ou la représentation d'au moins la moitié des mandats définis à l'article 10 est nécessaire pour que l'Assemblée Générale puisse se réunir valablement.

Les délibérations de l'Assemblée Générale font l'objet d'un procès-verbal dont une copie est adressée aux associations.

Les représentants des associations votent lors de l'Assemblée Générale soit en séance soit par procuration. Le vote par correspondance n'est pas autorisé. Chaque association dispose de ses mandats propres ; elle peut représenter d'autres associations à condition que le nombre total des mandats dont elle dispose n'exécède pas 25.

Les décisions de l'Assemblée Générale Ordinaire sont prises à la majorité simple du nombre de mandats présents ou représentés, sauf celles concernant l'admission des associations (article 6), les radiations d'associations (article 7) et l'élection des membres du Conseil National (article 1 du règlement intérieur).

L'Assemblée Générale Ordinaire se prononce, après examen, sur les rapports moral, d'activités et financier, fixe le montant des cotisations des associations et adhérents individuels, ratifie les admissions ou exclusions et procède à l'élection des membres du Conseil National selon les modalités définies dans l'article 13.

Les attributions et les conditions de majorité de l'Assemblée Générale Extraordinaire sont définies par les articles 16 et 17.

## **Article 13 : Conseil National**

Entre les Assemblées Générales, la Fédération est gérée par un Conseil National élu composé de 54 membres au maximum et renouvelable par tiers chaque année. Chaque membre du Conseil National dispose d'une voix. Le Conseil National ne peut compter plus de 5 membres d'une même association.

Chaque candidature au Conseil National devra si possible être accompagnée de celle d'un suppléant. Ce dernier siègera avec voix délibérative de plein droit, en cas d'empêchement ou de démission du titulaire avec lequel il a été élu.

Chaque membre du Conseil National est élu pour une durée de trois ans, ce mandat est renouvelable.

Tout membre du Conseil National se portant candidat dans une élection à une Assemblée (Parlement, Conseil Régional, Conseil Général), devra suspendre ses fonctions pour la durée de la campagne électorale et ne pourra se réclamer de son titre ou de ses activités au sein de la Fédération. L'appartenance au Conseil National est d'autre part incompatible avec un mandat d'élu à l'une de ces Assemblées, ainsi qu'avec un poste de maire ou maire-adjoint d'une ville de plus de 10 000 habitants.

#### **Article 14 : Modalités de fonctionnement du Conseil National**

Le Conseil National se réunit au moins trois fois par an, sur convocation du Président ou sur demande du quart de ses membres.

La présence ou la représentation d'au moins la moitié des membres du Conseil National est nécessaire pour la validité de ses délibérations. Ses décisions sont prises à la majorité simple du nombre de membres présents ou représentés, la voix du Président étant prépondérante en cas de partage égal des voix, sauf celle concernant le siège social (art. 4).

Tout membre titulaire du Conseil National qui, sans excuses valables, n'aura pas assisté à trois réunions consécutives, sera considéré comme démissionnaire.

En cas de démission volontaire ou de fait d'un membre titulaire, son suppléant devient membre titulaire du Conseil.

#### **Article 15 : Bureau National**

Le Conseil National élit parmi ses membres un Bureau National composé d'un Président, de plusieurs vice-Présidents, d'un Secrétaire général, d'un Secrétaire général adjoint, d'un Trésorier, d'un Trésorier-adjoint, de plusieurs membres. Chaque membre dispose d'une voix. Le Bureau National est désigné pour un an. La présence de la moitié des membres du Bureau National est nécessaire pour que les délibérations soient valables. Un membre peut disposer au plus de deux mandats, le sien propre, plus un pouvoir écrit d'un membre présent au début de la réunion et absent au moment du vote. Les décisions du Bureau National sont prises à la majorité simple du nombre de membres présents ou représentés, la voix du Président étant prépondérante en cas de partage égal des voix.

Il traite les affaires courantes et exécute les décisions du Conseil National et lui rend compte régulièrement de son action. Entre les réunions du Conseil National, la Fédération est administrée par le Bureau National.

Le Bureau National est compétent pour décider d'engager une action devant les juridictions de l'ordre judiciaire ou administratif national, communautaire ou international chaque fois qu'il le juge utile et conforme au but, à l'objet et à l'intérêt de la Fédération. Le Bureau National dispose d'une plénitude de compétences s'agissant du droit d'action en justice de la Fédération et de sa mise oeuvre.

Le Bureau National est compétent pour conduire le procès, transiger, se désister.

Il est autorisé par les présents statuts à déléguer à son Président la conduite du procès et de sa mise en oeuvre.

En cas d'empêchement du Président, le Bureau National peut, dans les conditions fixées par cet article, donner mandat spécial à une autre personne, uniquement pour assurer la représentation en justice de la FNAUT, à l'occasion des audiences devant toutes juridictions.

Le mandat spécial établi par le Bureau National à cet effet, détermine les attributions ainsi déléguées au Président et les modalités selon lesquelles il devra rendre compte au Bureau National de l'exercice de son mandat.

#### **Article 16 : Modification des statuts**

Les statuts de la Fédération ne peuvent être modifiés que par une décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire, sur proposition du Conseil National ou sur la proposition d'un tiers des associations membres. La présence ou la représentation d'au moins la moitié des mandats définis à l'article 10 est nécessaire pour que l'Assemblée Générale Extraordinaire puisse se réunir valablement. Les modifications des statuts doivent être adoptées à la majorité d'au moins deux-tiers des mandats présents ou représentés.

#### **Article 17 : Dissolution-liquidation**

La dissolution de la Fédération est proposée par le Conseil National et décidée par une Assemblée Générale Extraordinaire convoquée spécialement à cet effet, à laquelle doivent être présents ou représentés au moins deux-tiers des mandats. Si cette proportion n'est pas atteinte, l'Assemblée Générale extraordinaire statuant sur la dissolution et la liquidation est convoquée à nouveau dans un délai d'un mois et peut alors délibérer valablement quel que soit le nombre de mandats présents.

La dissolution doit être adoptée à la majorité d'au moins deux-tiers des mandats présents. En cas de dissolution, un ou plusieurs liquidateurs sont nommés par l'Assemblée Générale Extraordinaire. L'actif des biens de la Fédération, s'il en existe, est dévolu, conformément à l'article 9 de la loi de 1er juillet 1901 (et du décret du 16 août 1901) au profit d'un ou plusieurs organismes dont l'objet est conforme aux buts généraux de la Fédération.

#### **Article 18 : Règlement intérieur**

Le règlement intérieur est édicté par le Conseil National. Il prévoit notamment :

- les modalités de fonctionnement du Bureau National,
- la répartition des fonctions entre les membres du Bureau National,
- la représentation de la Fédération dans les régions et départements,
- les responsabilités du Bureau National,
- la constitution de commissions de travail,
- l'organisation du congrès.

*Fait à Paris, le 10 avril 2010.*

# Règlement intérieur

Conseil National du 15 janvier 2011

## ARTICLE 1 - Modes d'élection du Conseil National et du Bureau

La présentation des candidatures au Conseil National doit être transmise à la FNAUT au plus tard six semaines avant l'Assemblée Générale.

Une liste de candidats au Conseil National est présentée à l'Assemblée Générale. Sont élus les candidats ayant obtenu au moins trois quarts des mandats.

Une liste de candidats au bureau est présentée au Conseil National. Sont élus les membres qui obtiennent au moins les 3/4 des voix. Chaque candidat s'engage à assumer l'une au moins des responsabilités définies à l'article 4.

## ARTICLE 2 - Répartition des responsabilités entre Conseil National et Bureau

Le Bureau décide des points suivants :

- embauches de personnel ;
- actions en justice ;
- désignation des responsables régionaux et départementaux de la FNAUT ;
- désignation des représentants de la FNAUT auprès des organismes officiels, et des candidats aux postes officiels ;
- ordre du jour du Conseil National ;
- ordre du jour de l'Assemblée Générale ;
- participation à des manifestations diverses ;
- prises de positions officielles de la FNAUT lors des consultations et enquêtes publiques ;
- investissements pour le local.

Le Conseil National décide des points suivants :

- engagement d'actions publiques (campagnes d'information ou de recrutement) ;
- organisation des congrès et colloques ;
- adhésions de la FNAUT à des associations, fédérations et collectifs nationaux et internationaux ;
- modifications du règlement intérieur.

## ARTICLE 3 - Modalité de fonctionnement du Bureau

Le Bureau de la FNAUT, élu par le Conseil National, conformément à l'article 15 des statuts et à l'article 1 du présent règlement intérieur, se réunit au moins une fois par mois, sauf pendant les vacances d'été. Chaque membre du bureau est chargé d'au moins une responsabilité précise.

## ARTICLE 4 - Répartition des fonctions entre les membres du Bureau

- Le Président, qui représente la FNAUT en toutes occasions, en dirige le fonctionnement et arbitre le cas échéant ; il veille à la mise en oeuvre des options définies en Congrès ; il propose la répartition des tâches entre les membres du Bureau et ordonnance les finances.

- Les Vice-Présidents assistent le Président dans ses fonctions et le suppléent éventuellement ; l'un d'eux est spécialement chargé des relations avec les organisations et les Associations internationales, il est éventuellement suppléé par d'autres membres du Bureau.

- Le Secrétaire Général assure les tâches administratives ainsi que les liaisons entre la FNAUT et les Associations adhérentes ou susceptibles de le devenir. Il assume la responsabilité de la mise à jour du fichier des Associations.

- Le ou les Secrétaires adjoints assistent le Président, les Vice-Présidents, le Secrétaire Général dans leurs fonctions.

- Le Trésorier gère les finances de la FNAUT et veille au recouvrement des cotisations.

- Le Trésorier adjoint assiste le trésorier dans ses fonctions.

- Un membre du Bureau est chargé de la recherche d'adhésions d'associations.

- Plusieurs porte-paroles, dont le président, les vice-présidents et le secrétaire général, sont désignés au sein du Bureau en fonction de leurs compétences.

- Un ou plusieurs membres du Bureau aident le secrétaire général à assurer la liaison avec les régions.

- Un ou plusieurs membres du Bureau sont chargés de la publication du bulletin mensuel FNAUT-Infos.

- Un membre du Bureau est chargé de la publication d'un dossier trimestriel d'informations destiné aux associations membres, aux membres du Conseil National, aux représentants régionaux et départementaux...

- Un ou plusieurs membres du Bureau sont chargés des affaires juridiques.

- Un membre du Bureau est chargé de l'organisation des débats du Congrès.

## Article 5 - Structures régionales de la FNAUT

Le principe et les modalités de création d'une FNAUT régionale doivent être soumis au préalable à l'approbation du Bureau. Le sigle FNAUT ne peut être utilisé sans l'accord du Bureau.

Chaque association membre de la FNAUT nationale, membre de droit de la FNAUT régionale de la région où elle est implantée (cf la charte associative adoptée par le conseil national du 21 juin 2003), est invitée à participer à ses activités.

1. Seules peuvent adhérer à une structure régionale les associations membres de la fédération nationale.

Chaque trésorier (national, régional) relève les cotisations qui le concernent (décision de l'AG nationale du 1er avril 1995).

2. A cette restriction près, les associations locales et structure régionales disposent de l'autonomie de fonctionnement par rapport à la FNAUT. Celle-ci n'intervient donc pas dans leurs problèmes internes (ex. contestation de la validité de telle ou telle réunion ou vote ou démarche).

3. Les structures régionales peuvent avoir des adhérents individuels qui habitent dans les zones où aucune association locale n'est présente. Accessoirement, cette possibilité augmente les ressources financières des fédérations régionales.

### **Article 6 - Représentants régionaux et départementaux**

Désignation des représentants :

Dans les régions où il n'existe pas encore de FNAUT régionale, la FNAUT nationale désigne un représentant régional auprès des décideurs régionaux (conseil régional, directions régionales de RFF, de la SNCF, ...). Des représentants départementaux peuvent également être désignés si nécessaire. Dans les régions où une FNAUT régionale a été créée en accord avec le Bureau, c'est le président de la FNAUT régionale qui représente la FNAUT nationale.

Fonctions des représentants :

Le représentant régional est chargé d'animer une équipe constituée par les représentants départementaux et par un représentant au moins de chaque Association existant dans la Région. Cette équipe a pour mission de nouer et entretenir les contacts et relations de la Fédération sur le plan régional avec les autorités et les Collectivités régionales, les organismes régionaux des transports, les responsables régionaux des entreprises de transport, les médias, les associations et, d'une manière générale tous les groupements intéressés ou concernés par les activités de la FNAUT.

Il incombe en outre à l'équipe régionale d'organiser périodiquement, et au moins une fois par an, une réunion des Associations FNAUT présentes dans la Région, en vue notamment d'une concertation pour l'examen des problèmes communs et des actions à entreprendre sur le plan régional. Il lui appartient d'autre part de susciter dans la région la création de nouvelles Associations d'usagers et d'habitants.

Les contacts et relations à l'intérieur de chaque département de la région sont assurés par le représentant départemental.

Les membres du Conseil National sont invités aux réunions de la structure régionale de la région dont ils sont issus. S'ils ne font pas partie des instances de la structure régionale ils ne disposent pas de préroga-

tive particulière pour intervenir auprès des instances régionales officielles au nom de la FNAUT Nationale ou Régionales.

### **Article 7 - Représentants auprès des organismes officiels**

Les représentants de la FNAUT auprès des organismes officiels et candidats aux postes officiels sont désignés par le Bureau.

Ces représentants s'engagent à rendre compte au bureau de leurs activités et des informations reçues. Ils s'engagent à promouvoir les orientations de la FNAUT et non un point de vue personnel.

Aucun membre de la FNAUT ou d'une de ses associations adhérentes n'est autorisé à s'exprimer publiquement au nom de la FNAUT nationale sur des sujets non débattus au préalable par le Bureau ou le Conseil National (il peut évidemment le faire à titre personnel). Il en est de même au plan régional pour les sujets d'intérêt régional qui doivent avoir été débattus au préalable au sein de la FNAUT régionale (quand elle existe).

### **Article 8 - Commissions de travail**

Le Conseil National peut constituer des commissions de travail spécialisées, temporaires ou permanentes (à préciser), pour l'étude des problèmes de sa compétence. Elles sont ouvertes à tous les membres des associations adhérentes, et aux adhérents individuels désirant y participer. Le Conseil National peut décider de s'adjoindre temporairement des personnalités, avec voix consultative, choisies en raison de leur expérience des problèmes à traiter, et notamment, des représentants d'associations ayant une activité liée à l'objet de la Fédération.

### **Article 9 - Congrès de la FNAUT**

Le Congrès National a lieu en principe tous les deux ans.

L'organisation matérielle en est confiée, avec son accord, à une Association membre. L'organisation des débats est confiée à un membre du Bureau. Les associations dont la FNAUT est membre sont invitées à y assister.

Le Congrès analyse l'actualité, étudie en commission un thème d'intérêt général et définit dans une motion les grandes orientations de la Fédération. Sa durée est en principe de deux jours.

L'ensemble des travaux du Congrès fait l'objet d'un compte-rendu diffusé aux Associations.

### **Article 10 - Consultation des associations membres de la FNAUT**

Les associations membres de la FNAUT directement concernées sont consultées avant toute décision du Bureau d'engager une action contentieuse.

*Fait à Paris le 15 janvier 2011.*

# Charte associative

Conseil National du 21 juin 2003

## Art. 1 - Relations entre les associations et la FNAUT nationale

### Répartition des rôles

La FNAUT n'a pas pour vocation de se substituer à ses associations membres et elle respecte scrupuleusement leur autonomie : l'adhésion d'une association à la FNAUT ne signifie donc ni mise sous tutelle ni absorption.

En ce sens, la FNAUT est davantage une confédération qu'une fédération puisque les associations membres ne lui délèguent aucune compétence et aucun pouvoir : elle est une coordination chargée de les représenter, elle n'édicte pas de lois ou règles s'imposant aux associations (en dehors du montant des cotisations) mais seulement des recommandations, elle n'existe que par et pour ses associations.

La FNAUT agit essentiellement sur le plan national et européen. Elle n'intervient sur les problèmes locaux ou régionaux qu'à la demande explicite des associations locales ou régionales concernées, ou en cas de conflit grave entre associations ou de non-respect par une association des orientations générales de la fédération. Dans ce dernier cas, le Bureau National pourra désigner une "commission de conciliation" représentative. Elle n'intervient sur des thèmes "spécialisés" (déplacements des piétons, cyclistes et personnes handicapées ; sécurité routière ; environnement) qu'en accord avec les associations nationales concernées.

### Engagements de la FNAUT nationale

La FNAUT s'efforce d'aider les associations membres :

- en leur transmettant des informations (FNAUT-Infos, dossier semestriel sur les activités de la fédération et des associations) ;
- en suscitant la création de fédérations régionales et de réseaux thématiques ;
- en organisant des congrès et colloques ;
- en soutenant leurs interventions auprès des décideurs ;
- en leur apportant une aide logistique (conception de tracts et de bulletins, prêt de panneaux d'exposition) ;
- en leur apportant une aide juridique ;
- en organisant des journées de formation à l'intention de leurs militants.

### Engagements des associations membres

Les associations membres font état publiquement de leur appartenance à la FNAUT (papier à lettres, bulletin, site internet).

Elles informent régulièrement la fédération des problèmes qu'elles rencontrent sur le terrain et de leurs activités par l'envoi de bulletins, études et articles de presse.

Elles participent aux activités de la fédération (congrès, colloques, campagnes d'opinion, pétitions, manifestations) et à la vie de ses instances (assemblée générale, conseil national, bureau).

Une association membre peut intervenir librement auprès d'un ministère, cependant elle informe la FNAUT de sa démarche et, si possible, l'y associe.

## Art. 2 - Fédérations régionales

Dans chaque région X, une fédération régionale, dénommée FNAUT-région X et officiellement déclarée, a pour fonction de regrouper les associations membres de la FNAUT nationale et implantées dans cette région, et de coordonner leurs interventions.

Ses objectifs et ses modes d'action doivent être conformes à ceux de la FNAUT nationale.

Elle verse une cotisation à la FNAUT nationale.

Chaque fédération régionale est invitée à adopter le logo de la FNAUT nationale, complété par l'indication de la région X, et si possible des adresses courriel et internet cohérentes avec celles de la FNAUT nationale (fnaut.region@wanadoo.fr et <http://www.fnaut.region.asso.fr>).

Elle s'efforce d'être présente activement dans les instances régionales officielles de la consommation, des transports et de l'environnement.

Chaque année, chaque fédération adresse à la FNAUT son rapport d'activités et le rapport moral de son président.

L'ensemble des rapports d'activités pourra être utilisé par la FNAUT pour l'élaboration d'un "rapport d'activités consolidé", représentatif des activités de l'ensemble des associations et pas seulement des activités de la structure fédérale.

Chaque fédération régionale publiant un bulletin adresse celui-ci à la FNAUT nationale et aux autres fédérations régionales.

### Missions

Une fédération régionale a pour mission d'intervenir auprès des autorités et collectivités régionales, des responsables régionaux des entreprises de transport, des médias, des associations et de tous les groupements intéressés ou concernés par les activités de la FNAUT : transport, consommation, environnement.

Elle suscite dans la région la création de nouvelles associations.

### Composition

Toute association locale ayant adhéré à la FNAUT nationale est membre de droit de la fédération de la région où elle est implantée : l'adhésion est simultanée à la FNAUT nationale et à la fédération régionale.

Il en est de même de toute section régionale, départementale ou locale d'une association nationale ayant adhéré à la FNAUT nationale.

Toute association à vocation interrégionale (en particulier de défense d'une ligne ferroviaire interrégionale) ayant adhéré à la FNAUT nationale est membre de droit des fédérations des régions où elle est implantée.

Une "petite" association locale, n'ayant que des pré-occupations très ponctuelles dans le secteur des transports, peut adhérer à une fédération régionale sans adhérer à la FNAUT nationale. Il lui est cependant demandé de s'abonner à FNAUT-Infos.

Une fédération régionale peut avoir des adhérents individuels.



### **Ressources financières**

La FNAUT nationale perçoit directement les cotisations des associations locales adhérentes. Elle peut verser à chaque fédération régionale une contribution financière destinée à faciliter ses activités.

Une fédération régionale perçoit directement les cotisations des "petites" associations (le montant de leurs cotisations et leurs droits de vote sont fixés par la fédération régionale) et des adhérents individuels. Si possible, le montant de la cotisation individuelle est égal à celui de la cotisation des adhérents individuels de la FNAUT nationale.

Une fédération régionale peut rechercher des subventions auprès des collectivités territoriales, par exemple en leur proposant la réalisation d'enquêtes sur le terrain et d'études.

### **Relations avec le Conseil National**

Les présidents des FNAUT régionales ne sont pas membres de droit du Conseil National, mais le cumul des fonctions de président d'une fédération régionale et de conseiller national est autorisé et même encouragé.

Les membres du Conseil National sont invités aux réunions de la structure régionale de la région dont ils sont issus. S'il ne font pas partie des instances de la structure régionale, ils ne disposent pas de prérogative particulière pour intervenir auprès des instances régionales officielles au nom de la FNAUT nationale ou régionale.

### **Art. 3 - Réseaux thématiques**

Un réseau thématique est un ensemble de responsables d'associations, représentants, correspondants ou simples adhérents de la FNAUT, qui travaillent ensemble sur un thème donné.

Un réseau est ouvert à tous les membres des associations adhérentes, et aux adhérents individuels. Ses membres peuvent se rencontrer à leur convenance. Chaque réseau est piloté par un animateur agréé par le Bureau National. Celui-ci remet chaque année à la FNAUT un rapport d'activités du réseau, qui sera joint au rapport d'activités de la fédération présenté à l'assemblée générale.

Un réseau a pour fonctions de rassembler des informations et de les transmettre au Bureau National et aux associations ; de coordonner les réflexions et de proposer des prises de position ou des actions au Bureau National. Celui-ci doit pouvoir disposer sur chaque sujet d'une base de données à jour, et s'appuyer sur la réflexion approfondie d'un groupe de militants compétents, afin de pouvoir réagir correctement à l'actualité.

Les prises de position d'un réseau doivent être validées par le Conseil National, qui reste le "parlement" de la FNAUT ; elles sont rendues publiques par le Bureau National.

Les animateurs des réseaux non membres du Conseil National peuvent assister aux réunions du Conseil national, sans voix délibérative.

### **Art. 4 - Commissions de travail**

Si l'actualité l'exige, le Bureau National peut constituer des commissions de travail spécialisées. Il en désigne

les membres et peut décider de s'adjoindre temporairement des personnalités extérieures à la FNAUT, choisies en raison de leur expérience des problèmes à traiter, et notamment des représentants d'associations ayant une activité liée à l'objet de la FNAUT.

### **Art. 5 - Congrès de la FNAUT**

Le Congrès a lieu en principe tous les deux ans.

L'organisation matérielle en est confiée, avec son accord, à une association membre. L'organisation des débats est confiée à un membre du Bureau National. Les associations dont la FNAUT est membre sont invitées à y participer.

Le Congrès analyse l'actualité, étudie en commission un thème d'intérêt général et définit dans une motion générale les grandes orientations de la fédération. Sa durée est en principe de deux jours.

L'ensemble des travaux du Congrès fait l'objet d'un compte-rendu diffusé aux associations.

### **Art. 6 - Colloques de la FNAUT**

La FNAUT organise régulièrement des colloques, si possible annuellement en alternance avec les congrès, éventuellement en collaboration avec une autre association ou une institution proche de la FNAUT.

L'organisation matérielle et l'organisation des débats sont confiées par le bureau à un membre de la FNAUT qui s'engage à lui rendre compte avec précision de son travail de préparation et des dépenses à engager.

Les Actes du colloque sont publiés.

### **Art. 7 - Représentants régionaux et départementaux**

Si possible, le représentant de la FNAUT dans la région X est le président de la FNAUT-région X. Si possible, un représentant départemental de la FNAUT nationale est aussi vice-président de la fédération régionale.

Le représentant régional anime une équipe constituée par les représentants départementaux, correspondants locaux et par un représentant au moins de chaque association existant dans la région. Il organise au moins une fois par an, une réunion des associations de la FNAUT présentes dans la région. Il suscite dans la région la création de nouvelles associations.

### **Art. 8 - Correspondants**

Un habitant d'une agglomération, d'un département ou d'un "pays" où aucune association de la FNAUT n'est implantée peut contribuer à l'action de la FNAUT en devenant correspondant.

Un correspondant informe la FNAUT des difficultés rencontrées par les usagers des transports publics et des modes non motorisés et des risques d'atteintes à l'environnement, et contribue à ses réflexions et propositions.

Il travaille en collaboration avec la fédération régionale ou le représentant régional.

Avec leur accord, il représente la FNAUT auprès des décideurs locaux, et peut intervenir en son nom lors d'enquêtes publiques, débats publics, réunions ou manifestations publiques.

### **Art. 9 - Représentants dans les instances officielles**

Les représentants de la FNAUT auprès des organismes officiels et les candidats de la FNAUT désignés aux postes officiels s'engagent à promouvoir les orientations de la FNAUT et non un point de vue personnel. Ils s'engagent à rendre compte au bureau de leurs activités et des informations reçues, au minimum sous forme d'un rapport annuel qui sera joint au rapport d'activités de la fédération présenté à l'assemblée générale.

### **Art. 10 - Adhérents individuels**

La FNAUT ne cherche pas à concurrencer ses associations membres : elle incite ses adhérents individuels, le plus souvent recrutés dans le cadre de ses activités de médiation, à adhérer de préférence à une fédération régionale ou à une association locale.

### **Art. 11 - Publications de la FNAUT**

- Chaque numéro du bulletin mensuel FNAUT-Infos présente les thèses de la FNAUT sur un sujet de fond et sur les problèmes d'actualité, ainsi que les activités de la fédération et des associations membres. Les opinions personnelles sont publiées sous la rubrique Forum et n'engagent pas la fédération.

- Un dossier semestriel rassemble les communiqués du Bureau National et articles de presse concernant la FNAUT et ses associations membres. Il est diffusé gratuitement aux associations, membres du Conseil National (ainsi que leurs suppléants) et Bureau National, représentants et correspondants.

- Un annuaire rassemble les coordonnées du personnel permanent, des membres du Bureau National et du Conseil National, des représentants et correspondants locaux, des représentants dans les instances officielles, des associations nationales, régionales et locales membres.

# Chartes et motions

## Conventions nationales des Usagers des Transports

### Charte des déplacements en milieu urbain

1ère Convention Nationale des Usagers des Transports, Grenoble, 22 et 23-11-1975

Le rôle prédominant de l'automobile a abouti à une impasse. Il est devenu indispensable de réorganiser radicalement les transports urbains afin d'améliorer la rapidité, le confort et la sécurité des déplacements de tous, la qualité de la vie urbaine et de réduire les coûts sociaux (nuisances, accidents, embouteillages...).

Le droit au transport doit être reconnu. Il doit être satisfait par une amélioration considérable des services offerts par les transports collectifs. Piétons et utilisateurs de deux-roues légers (bicyclettes et cyclomoteurs) doivent pouvoir se déplacer partout en sécurité et de manière agréable. Une politique nouvelle doit donc être instaurée : elle implique une redistribution des crédits et un nouveau partage de la voirie qui donne la priorité effective aux transports collectifs, aux piétons et aux deux-roues légers.

Le transport collectif doit bénéficier des techniques classiques modernisées, fiables et utilisables immédiatement : autobus, trolleybus, tramway, train, métro. Les systèmes implantés dans la voirie bénéficieront dans toute la mesure du possible d'un site réservé et d'une commande prioritaire des feux de signalisation.

Le transport collectif permet des économies d'énergie et une réduction de la pollution et des coûts sociaux. En attendant que les collectivités locales disposent de ressources financières suffisantes, l'Etat doit prendre en charge une part très importante des frais d'investissement, et opérer des transferts de crédits de la voirie vers les transports collectifs. Il doit assumer également dans toutes les villes une part des charges d'exploitation.

Le droit de circuler à bicyclette ou à cyclomoteur sans risquer sa vie doit être reconnu par une réglementation appropriée de la circulation et des aménagements de voirie (itinéraires et carrefours aménagés, pistes cyclables, garages).

En cas de conflit avec l'automobile, les deux-roues légers doivent bénéficier du chemin le plus court. Des réalisations immédiates et peu coûteuses sont possibles. L'Etat devra subventionner les projets plus importants.

Il faut poursuivre la création ou l'extension de zones piétonnes et d'itinéraires piétons. Tous les trottoirs devront être intégralement réservés aux piétons, donc libérés et souvent élargis. La sécurité des piétons devra être renforcée.

Les travaux facilitant la pénétration et le stationnement des voitures dans les villes doivent cesser. Le trafic de transit doit être dévié hors du tissu urbain et des forêts. L'espace accessible à l'automobile sera progressivement restreint.

Le stationnement dans la rue doit être strictement réglementé. Toute entrave à la circulation des transports collectifs doit être sévèrement sanctionnée.

Les poids lourds ne doivent pas transiter par les villes. Les livraisons seront organisées de façon à limiter les nuisances. Pour le transport des marchandises, le rail sera utilisé en priorité.

Les transports collectifs en site réservé devront structurer l'évolution des villes en précédant l'implantation des nouveaux ensembles urbains. L'organisation de l'espace devra tendre à limiter les obligations de déplacements et à raccourcir les distances.

Chaque agglomération devra se doter d'une autorité unique en matière de transport et de circulation et élaborera un plan de transport. Les usagers devront obligatoirement être associés à la conception et à l'application de ce plan et la population clairement et régulièrement informée avant toute décision.

Ces principes généraux ont été illustrés par un cahier de revendications des usagers des transports urbains, adopté par la deuxième Convention.

### Motions diverses

2ème Convention Nationale des Usagers des Transports, Cannes, 10 et 11-04-1976

#### Sécurité routière

Les limitations suivantes des vitesses automobiles doivent être appliquées sans dérogation ni modulation : 50 km/h en agglomération, 80 km/h sur route, 110 km/h sur autoroute.

Le permis de conduire ne peut être attribué à tous sans restrictions. Des visites médicales périodiques seront instituées pour détecter les incapacités physiques. Dans ces conditions, les personnes inaptes à la conduite doivent pouvoir bénéficier d'un bon réseau de transports collectifs et de tarifs préférentiels.

#### Patrimoine ferroviaire

On assiste au démantèlement du patrimoine ferroviaire. L'affectation des plate-formes ferroviaires à la construction de routes doit être interdite par décret ministériel dans le cadre du 7ème plan.

#### Transport des marchandises

La Convention réclame :

- la prise en charge intégrale par les transporteurs routiers des détériorations, dont ils sont responsables, du réseau routier ;

- la limitation à dix tonnes de la charge à l'essieu et à 32 tonnes de la charge globale des poids lourds ;

- l'interdiction du trafic nocturne et la réglementation stricte du trafic à travers les agglomérations et du transport des marchandises dangereuses ;

- la mise en place, sur tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, et dans les mêmes conditions que sur les véhicules ferroviaires, d'un indicateur enregistreur avec bande, avec relevé et contrôle systématique.

La réglementation du travail du personnel roulant de la SNCF doit servir de base minimale à l'élaboration d'une convention collective des transports routiers. La Convention dénonce les tolérances réclamées par les professionnels de la route.

Lors des accidents, les fautes de ces derniers sont d'autant plus répréhensibles que des professionnels doivent montrer l'exemple, elles doivent être sanctionnées avec une sévérité particulière.

## Charte des déplacements interurbains, régionaux et ruraux

3ème Convention Nationale des Usagers des Transports, Paris, 13 et 14-11-1976

Toute personne, où qu'elle réside, doit avoir le droit au transport, c'est-à-dire la possibilité de se déplacer de manière sûre, rapide, pratique, confortable et bon marché, sans investissement initial de sa part, et quelles que soient ses capacités physiques et intellectuelles.

Les pouvoirs publics doivent donner la priorité aux moyens de transports les plus sûrs, les moins bruyants et polluants, les plus économes d'espace et d'énergie, les plus fiables et dont le bilan économique, écologique et social est le plus favorable à la collectivité.

Les principes de concurrence entre moyens de transports et de rentabilité commerciale doivent faire place à la notion de service public. Ce service public doit être fondé sur une stricte complémentarité des techniques, organisée de manière cohérente au service des usagers, et garanti par une tarification accessible à tous, en particulier pour les déplacements familiaux, qu'il s'agisse de transports ferroviaires ou routiers.

En raison de ses qualités intrinsèques (rapidité, sécurité, confort, capacité, faible consommation d'espace et d'énergie), le chemin de fer doit recevoir la priorité. Un maillage ferroviaire serré doit constituer l'ossature de base autour de laquelle s'articulent les autres moyens de transport. En particulier, il ne devra plus exister d'agglomération de plus de 10 000 habitants qui ne soit desservie par le chemin de fer à proximité immédiate. Cela peut entraîner le rétablissement de lignes ou de services supprimés, ou la construction de nouvelles lignes.

Dans les zones rurales non susceptibles d'être desservies par voies ferrées, le droit au transport sera assuré par des services routiers publics (autocars, taxis collectifs, services scolaires ouverts aux voyageurs, véhicules polyvalents et autres formules). Tous ces services doivent être étroitement coordonnés au réseau ferroviaire au point le plus proche.

L'usage de l'automobile doit être progressivement découragé en raison de ses dangers, de ses nuisances et de ses coûts sociaux, non seulement dans les zones urbaines, mais partout où se produisent des concentrations de trafic : grands axes interurbains, zones touristiques, voies surchargées en permanence. Le programme autoroutier doit être arrêté : la priorité absolue doit être donnée aux propositions des paragraphes 4 et 5.

### Motions diverses

*3ème Convention Nationale des Usagers des Transports, Paris, 13 et 14-11-1976*

#### Personnes handicapées

4 millions de Français sont handicapés. Il est indispensable de leur assurer, comme à tous les Français, le droit au transport. La Convention demande :

- l'adaptation de tous les moyens de transport collectif à tous les usagers ;
- à court terme, des services de minibus spécialisés pour les handicapés ;
- la création de chèques-taxi permettant aux handicapés d'utiliser le taxi au tarif des transports publics collectifs ;
- l'exonération de la TVA pour les voitures individuelles utilisées par les handicapés, et la prise en

charge par la collectivité des aménagements nécessaires de ces véhicules.

En raison de leurs nuisances et de leur consommation élevée d'énergie, les lignes aériennes métropolitaines ne donneront lieu à aucune subvention. Les aéroports internationaux à fort trafic seront reliés directement au réseau ferroviaire.

La possibilité de circuler en toute sécurité à pied ou à deux roues légers doit toujours être assurée, en zone rurale comme en zone urbaine. Les routes réservées au trafic automobile et les routs très fréquentés doivent être doublés par des sentiers et des pistes cyclables.

Pour réduire les perturbations apportées à la circulation générale par les poids lourds et diminuer le volume de leurs nuisances, les transports de marchandises à moyenne et longue distance doivent être effectués par rail ou voie d'eau selon les itinéraires, les trafics et les possibilités techniques. Le réseau existant de voies navigables sera entretenu. Les camions, y compris ceux utilisés pour compte propre, doivent être réservés à la seule desserte locale. La technique du transport combiné rail-route doit être favorisée : sur tout le territoire, des chantiers rail-route et de transbordement de conteneurs doivent être aménagés. Toute zone industrielle devra être embranchée au réseau SNCF. Une réglementation très stricte régira les transports de produits dangereux.

Dans le développement des infrastructures de transport ferroviaire en particulier, aucune région ne doit être défavorisée. Les zones rurales ne doivent pas être défavorisées par rapport aux zones urbaines.

Les régions et les collectivités locales doivent être dotées de moyens financiers suffisants pour assurer l'amélioration et le développement des transports publics interurbains, régionaux et ruraux. Une grande partie des crédits routiers et aériens actuels sera utilisée dans ce but. Une autre partie sera affectée à la reconversion, respectant les droits des travailleurs, de l'essentiel de l'industrie routière nationale, largement excédentaire par rapport aux besoins réels. Des financements nouveaux devront en outre être dégagés.

Les usagers, par l'intermédiaire de leurs associations représentatives, seront associés de droit à la préparation des décisions prises sur les plans national, régional et départemental, cantonal et local.

charge par la collectivité des aménagements nécessaires de ces véhicules.

#### Déplacements domicile-travail

Dans un esprit de justice envers les travailleurs obligés, par la distorsion entre l'habitat et l'emploi, de travailler loin de leur domicile, la Convention demande que les abonnements domicile-travail sur le réseau ferroviaire soient attribués sans limitation de distance.

L'objectif fondamental reste qu'une meilleure politique d'aménagement du territoire ait pour effet de rapprocher l'habitat et l'emploi.

## Motions diverses

4ème Convention Nationale des Usagers des Transports, Paris, 26 et 27-11-1977

### Principes généraux

La Convention met en avant les principes suivants :

- garantir à tous le droit au transport ;
- sauvegarder l'environnement urbain et les zones naturelles ;
- réduire les coûts sociaux (accidents, gaspillages, nuisances).

Aucun mode de transport n'a de vocation universelle, aucun n'est condamné de manière absolue : chacun doit être utilisé dans son "créneau" et non au-delà. Ainsi, en ville, l'automobile doit retrouver un rôle accessoire, la priorité étant donnée aux transports publics, aux piétons et aux deux-roues. A l'extérieur des villes, le chemin de fer doit constituer la trame autour de laquelle s'articulent les autres moyens de transport : autocar, automobile ou camion pour la desserte terminale ou locale ; l'avion ne doit jouer qu'un rôle marginal, sur des très longues distances.

### Transports urbains

La Convention réclame :

- la généralisation de la taxe sur les salaires dite "versement-transport" à l'ensemble du territoire, afin de permettre des investissements dans les villes petites et moyennes ;
- la mise en place de services SNCF de banlieue dans les villes de province où existent des infrastructures ferroviaires sous-employées ou inutilisées, et la réouverture des lignes parisiennes de ceinture ; la création de lignes d'autobus ou, en région parisienne, de tramways, pour les liaisons de banlieue à banlieue ;
- la généralisation d'une tarification basse et incitative (Carte Orange, tranche horaire, tarifs familiaux) garantissant à tous l'accès au transport public et susceptible d'attirer les automobilistes ;
- la construction de lignes de tramways modernes dans les principales villes de province, sur les axes les plus chargés, une première ligne expérimentale étant financée par l'État comme cela était prévu il y a quelques années pour les technologies nouvelles aujourd'hui abandonnées pour la plupart.

### Coordination des transports

La Convention a réclamé :

- une gestion décentralisée des services ferroviaires régionaux, et le contrôle des collectivités locales sur les services réguliers d'autocars afin d'assurer le service public et d'éviter la concurrence des transporteurs routiers entre eux et avec la SNCF (a notion de "droit à la route" doit disparaître : les transporteurs routiers doivent devenir de simples prestataires de services) ;
- l'élaboration, dans chaque région et département, d'un plan de transport intégrant services ferroviaires et services routiers, garantissant aux habitants, où qu'ils résident, la possibilité de se déplacer en transport collectif et s'articulant, suivant le cas, sur les services publics de transports régionaux, interrégionaux ou urbains ; ces plans seront élaborés avec la participation des représentants mandatés des associations d'usagers ;
- la création, dans chaque région et département, d'un organisme unique regroupant des représentants de l'administration, des collectivités locales, des exploitants ferroviaires et routiers et des usagers (avec voix délibérative) et ayant la maîtrise absolue des lignes, des horaires et de l'information ; cet organisme mettra en oeuvre le plan de transport et assurera une véritable coordination des moyens de transport au service des usagers.

### Transports publics ferroviaires

La Convention demande :

- la représentation des usagers auprès de la SNCF, au conseil d'administration et dans les régions ;
- une dégressivité des tarifs en fonction de la distance, des tarifs réduits en période creuse, des avantages tarifaires pour les jeunes ;
- la garantie du transport des cycles au titre des bagages accompagnés, avec une tarification unique et des véhicules adaptés à cet effet ;
- le lancement d'un plan national de développement des transports ferroviaires ;
- l'arrêt des déclassements de lignes, l'interdiction faite aux Domaines d'aliéner l'emprise des voies déclassées.

### Transports publics routiers

La Convention demande :

- la création ou le rétablissement de services réguliers dans les nombreuses régions rurales qui en sont dépourvues ;
- dans les zones à faible densité de population, la banalisation des transports scolaires et la création de services polyvalents et à la demande ;
- en l'absence de desserte ferroviaire, l'attribution aux usagers de l'autocar de tarifs sociaux analogues à ceux qui sont attribués ailleurs aux usagers du rail ;
- afin d'éliminer les double-emplois injustifiés, la limitation des autorisations de créations de services express par autocar sur autoroute aux relations que le chemin de fer ne peut assurer ; ces autorisations seront provisoires et les services correspondants seront gérés par la SNCF.

### Energie et transports

La récente conférence d'Istanbul sur les problèmes énergétiques a souligné les risques de renchérissement et de pénurie de l'énergie dans les prochaines années. La Convention rappelle à cette occasion que d'importantes économies d'énergie peuvent être obtenues par une meilleure organisation des transports, en particulier par une réduction de l'usage urbain de l'automobile et de l'usage des poids lourds pour le transport des marchandises à longue distance.

### Politique industrielle

Dans plusieurs régions, les activités traditionnelles - sidérurgie, construction navale... - sont en régression. La Convention dénonce l'attitude du gouvernement qui cherche à venir en aide à ces régions en y subventionnant l'implantation d'usines d'automobiles et de camions alors que ce secteur industriel est déjà pléthorique. La Convention rappelle que la construction de véhicules collectifs, ferroviaires et routiers, permet elle aussi la création d'emplois durables, offre elle aussi des possibilités d'exportation, et constitue une alternative répondant davantage aux besoins de la population.

### Politique autoroutière

La Convention réclame que soit rendu public le montant total du déficit des sociétés d'autoroutes, actuellement pris en charge par la collectivité, et que plus généralement le prix de revient global de la circulation routière pour la nation soit évalué en tenant compte de tous les coûts sociaux.

# Motion générale

Congrès de Nancy - 6 novembre 2010

## 1. Trains d'équilibre du territoire

Les trains TGV et TER ne répondant pas à tous les besoins des voyageurs, la FNAUT réclame un contrat de service public Etat-SNCF qui permette non seulement de sauvegarder, mais d'améliorer et de développer les relations classiques intercités, et comprenant donc :

- l'inclusion dans le contrat de toutes les relations Corail, Téo, Lunéa, Corail Intercités et, à plus long terme, des relations interrégionales à longue distance actuellement gérées par les régions, de manière à constituer un véritable réseau national intercités complémentaire des réseaux TGV et TER ;
- un cahier des charges garantissant une rénovation de la desserte des villes moyennes (fréquences, temps de parcours, relations directes et correspondances) et de la qualité du service (capacité et confort des trains, transport des vélos, restauration, tarification) ;
- le contrôle de la qualité de service et la création de comités de lignes ;
- le financement intermodal par des taxes sur les billets TGV, les péages autoroutiers et les billets d'avion ;
- le refus d'une autorisation générale de création de services routiers Intercités, qui fragiliseraient les services ferroviaires sans gain pour la collectivité.

## 2. Trains TER

La FNAUT demande aux Conseils régionaux de refuser tout transfert sur route et d'envisager rapidement, en dehors de toute préoccupation idéologique, une ouverture des dessertes TER à la concurrence, afin de rechercher une amélioration de la qualité de service (information, transport des vélos, ...) et une diminution des coûts pour la collectivité, en commençant par les lignes à faible trafic, les plus fragiles.

La FNAUT souhaite la réouverture de lignes régionales ou périurbaines, outil essentiel pour absorber du trafic automobile et permettre une densification de l'habitat et des activités autour des gares selon l'exemple de l'Allemagne. Ces opérations ne doivent pas être bloquées par une exigence irrationnelle de suppression systématique des passages à niveau sous prétexte de sécurité routière : la circulaire Bussereau, qui n'a aucune valeur juridique, doit être rapportée sur ce point.

La FNAUT demande à l'Etat de généraliser le versement transport des entreprises à l'ensemble du territoire pour faciliter le financement du TER.

## 3. Gares TGV

La FNAUT demande à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées d'abandonner tout projet de gare TGV périphérique non connectée directement au réseau classique, et de privilégier la desserte des gares existantes.

## 4. Déplacements urbains

La FNAUT demande l'accélération des aménagements cyclables : sécurisation des itinéraires urbains, places de stationnement en ville et près des gares, vélostations, location. La création de véloroutes et voies vertes doit encourager l'usage du vélo lors des loisirs.

Les collectivités territoriales doivent soutenir vigoureusement le développement de l'autopartage, en écartant cependant la formule perverse du libre service (voir le projet parisien Autolib) qui risque au contraire d'encourager l'usage de la voiture en ville. La FNAUT demande aux autorités concernées par la loi Grenelle 2 d'étudier rapidement la possibilité d'instaurer une forme de péage urbain. L'enjeu est double : limiter l'éparpillement de l'habitat périurbain et mieux financer les transports publics.

La FNAUT demande à l'Etat de subventionner plus largement la construction de TCSP dans les agglomérations de province à l'occasion du deuxième appel à projets, et de faire enfin aboutir le projet de décentralisation de la gestion du stationnement.

## 5. Déplacements en zones rurales

La FNAUT rappelle que de nombreux habitants des zones rurales ne ont pas motorisés et demande que leurs besoins de déplacements soient mieux pris en compte : réouvertures de lignes et de gares, renforcement des dessertes routières régulières ou à la demande par car, création d'itinéraires cyclables.

## 6. Intermodalité

La FNAUT demande avec insistance aux AOT de coopérer plus sérieusement afin de parvenir à une intermodalité indispensable à une réelle efficacité des transports de la vie quotidienne et à une coordination rationnelle entre les services routiers et ferroviaires (dessertes, tarification, billetterie).

## 7. Déplacements domicile-travail

La FNAUT demande à l'Etat d'évaluer la mise en place de la prime transport (prise en charge par l'employeur de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail), de lancer une campagne d'information des salariés qui en ignorent très souvent les avantages, et de corriger le barème fiscal automobile, qui encourage l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.

## 8. Circulation routière

La FNAUT constate les avantages d'une réduction, temporaire ou définitive, de la vitesse maximale autorisée à 110 ou même 90 km/h sur certaines autoroutes (A13, A86, A31, A7, A8, A9) : moins de congestion, d'accidents, de pollution et de consommation de carburant. Elle demande l'extension de

ces mesures de bon sens et une réduction générale de la vitesse d'au moins 10 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier (la vitesse maximale est de 120 km/h en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse et sur de nombreuses sections en Allemagne, et 110 km/h au Danemark et en Grande-Bretagne).

## 9. Transport des marchandises

La FNAUT s'inquiète de la dégringolade actuelle du fret ferroviaire suite au désengagement de la SNCF dans le marché du wagon isolé, totalement contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'environnement et les besoins des économies locales. Elle demande à l'Etat et aux régions de favoriser la création rapide d'opérateurs ferroviaires de proximité sur l'ensemble du territoire et pas seulement dans les ports.

La FNAUT demande également la réalisation urgente de travaux sur les nombreuses lignes dédiées au fret menacées de fermeture, afin d'éviter de nouveaux reports de trafic sur la route.

Très récemment, le gouvernement a autorisé la circulation de camions de 44 tonnes dans le secteur agricole et agro-alimentaire, c'est la porte ouverte à une généralisation. Cette mesure va renforcer de 10% la compétitivité de la route au détriment du

rail et du fluvial. Aussi la FNAUT demande à l'Etat d'abandonner toute perspective de généralisation de l'autorisation de circulation de camions de 44 tonnes et d'expérimentation de la circulation de mégacamions de plus de 50 tonnes.

Elle suggère le lancement d'Etats Généraux du fret ferroviaire réunissant l'ensemble des acteurs et permettant de faire un bilan des évolutions récentes et de dégager la volonté politique de sauvegarder et développer un secteur essentiel de l'activité ferroviaire.

## 10. Infrastructures de transport

Tout en reconnaissant que le SNIT représente un effort original de planification intermodale des projets d'infrastructures et une réorientation visant à privilégier les transports ferroviaires et urbains, la FNAUT demande une révision de l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport qui accorde une place encore bien trop importante aux investissements routiers (plus de 1000 km sont planifiés inutilement), un effort pour assurer les financements des projets ferroviaires et l'abandon de projets inutiles et ruineux tels que la LGV Poitiers-Limoges, le canal Seine-Nord et l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.



*Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
Association agréée de consommateurs*

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris  
tél. : 01 43 35 02 83, fax : 01 43 35 14 06

Site Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>