

Préparer un voyage en train : conseils pour voyager malin

Certains des conseils présentés ci-dessous aux voyageurs ferroviaires peuvent sembler triviaux. Un voyage par le train n'est certes pas une aventure, mais l'improvisation est toujours un peu risquée : il suffit parfois d'un détail pour gâcher un voyage.

Comment s'informer et acheter son billet ? Dans les gares, dans les boutiques implantées dans les centre-villes ou les supermarchés, et dans les agences de voyages agréées, la SNCF met à votre disposition de nombreux documents horaires et tarifaires (*fiches horaires, Guide de Lignes Affaires, Guides TGV, guides Trains Classiques, fiches Prix et Horaires, guides horaires régionaux*) et différents guides spécifiques (*Guide du Voyageur, Familles, Train + Auto, Train + Vélo, Location de Voiture, Train + Hôtel, Découverte, International, calendrier Voyageurs*).

Mais on peut aussi s'informer, réserver et payer un billet depuis son domicile ou son lieu de travail.

La **ligne vocale interactive** 08 36 67 68 69 fonctionne 7 jours sur 7 et 24h sur 24 (*1,49 F la minute*) : elle fournit les horaires des trains Grandes Lignes et des grands trains internationaux, et des renseignements sur l'état du trafic.

Pour vous informer en cas de grève ou de retard, faites le 08 00 15 24 24.

Par la **ligne directe** 08 36 35 35 35 (*2,23 F la minute, 7 jours sur 7 de 7h à 22h*), on peut se renseigner, effectuer une réservation et payer son billet en donnant les références de sa carte bancaire (*100 F minimum*) : le billet est retiré en gare ou envoyé gratuitement à domicile, mais il faut passer commande au moins 4 jours avant le départ. Attention : lors des grands départs ou en cas de grève, il est difficile d'obtenir une réponse à un appel.

Pour les **services régionaux**, on peut consulter le 36 15 SNCF sur Minitel (*1,01 F la minute*) et <http://www.ter.sncf.fr> sur Internet. Pour l'**Ile de France**, on peut utiliser la ligne vocale 01 53 90 10 10 mais le temps d'attente est long : mieux vaut appeler la ligne directe 01 53 90 20 20 (*7 jours sur 7 de 6h à 22h*).

On peut également s'informer et effectuer une réservation par **Minitel** : 3615 ou 3616 ou 3623 SNCF (*1,29F la minute*). Le paiement par carte bancaire est possible par saisie du numéro de la carte ou utilisation d'un lecteur. Un numéro de dossier est donné pour permettre de récupérer le billet à un guichet, il faut présenter la même carte bancaire que celle utilisée lors du paiement. L'envoi gratuit du billet à domicile est possible dans un délai de 4 jours.

Depuis quelques mois, on peut enfin s'informer et réserver par **Internet** <http://voyages.sncf.fr> (*accès gratuit*) dans les mêmes conditions que par Minitel. La sécurité du paiement semble assurée : la SNCF affirme n'avoir décelé aucun cas de fraude. A noter que l'achat des billets par Minitel ou Internet n'est pas possible si l'on voyage à plusieurs avec des tarifs différents : il faut alors acheter en gare ou par la ligne directe.



Un avertissement

Les succès de la la pétition lancée par l'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc contre la réouverture du tunnel du Mont Blanc aux camions en transit international (plus de 100000 signatures) et de la manifestation qu'elle a organisée à Chamonix le 31 octobre 99 sont un avertissement donné aux pouvoirs publics.

Tous les français sont peu ou prou des chamoniards. Ils ne supportent plus les nuisances et les dangers des camions et exigent une autre politique de transport du fret, car ils savent que l'alternative au transport routier existe - rail le plus souvent, mais aussi voie navigable et cabotage maritime.

Sans même parler de la sous-tarifcation routière, le développement du fret ferroviaire se heurte encore à un obstacle de taille : l'engorgement du réseau ferroviaire.

Ce problème a fait l'objet du récent colloque de RFF. A court terme, la balle est dans le camp de la SNCF : en optimisant l'utilisation des lignes et des sillons horaires disponibles, elle peut fluidiser le trafic ferroviaire actuel.

Mais s'il s'agit de capter massivement du trafic routier, automobiles et camions, en développant toutes les composantes du rail, on n'évitera pas des investissements de capacité.

Or on entend depuis peu des discours malthusiens du style "entre le TER et le fret, il faut choisir". Mais a-t-on choisi entre l'automobile et le camion ? Depuis 50 ans, les infrastructures routières ont fait l'objet d'un effort colossal pour assurer l'écoulement des deux types de trafic.

Pendant ce temps, poussée par l'Etat, la SNCF n'a pas cessé d'élargir son réseau et de concentrer son trafic sur quelques lignes bien équipées : c'est d'ailleurs cette politique qui explique en partie la saturation des points névralgiques du réseau.

Il faut donc aujourd'hui redéployer le rail en modernisant les axes alternatifs sous-utilisés ou neutralisés : ainsi le trafic de fret pourra se développer sans nuire aux trafics intervilles et périurbains. On pourra du même coup revitaliser certaines lignes interrégionales fragiles.

Jean Sivardière

Préparer un voyage en train :

Préparez votre voyage à l'avance, si vous en avez la possibilité : vous bénéficierez ainsi des prix les plus avantageux et vous serez assuré d'obtenir une réservation. Les tarifs J30 (*réservation entre deux mois et 30 jours avant le départ*) et J8 (*entre deux mois et 8 jours avant le départ*) sont intéressants et accessibles à tous, mais ils sont contingentés : il faut les demander le plus tôt possible.

Attention : un billet J30 ou J8 n'est pas échangeable. Il peut être remboursé jusqu'à 4 jours avant la date de départ, avec une retenue de 30% de son prix : passé ce délai, il n'est pas remboursable.

La réservation est ouverte deux mois avant le départ (*trois mois sur Thalys*). Si on réserve au dernier moment, on peut, par exemple, être obligé de voyager en voiture fumeurs ou ne pouvoir utiliser



le TGV de son choix.

Achat d'un billet en gare

Précisez au guichetier si vous êtes ou non en possession d'une **carte de réduction**. Il arrive en effet que le guichetier oublie de s'en informer et fasse payer à tort le prix fort au client, ou au contraire (*c'est plus rare*) lui attribue d'office une réduction injustifiée, ce qui le place en situation d'infraction.

Si vous ne pensez bénéficier d'aucune réduction, insistez auprès du guichetier : il aura peut-être une bonne idée à vous proposer, par exemple un **tarif Séjour** (*il faut passer à destination la nuit du samedi au dimanche*) ou un **billet congé annuel** (*salariés, retraités, pensionnés et demandeurs d'emploi peuvent en bénéficier*). En pratique, près de 3 voyageurs sur 4 peuvent bénéficier d'un tarif réduit, ce qui fait alors du train le mode de transport le plus économique.

Si le tarif indiqué par le guichetier vous semble anormal, exigez une explication. Si vous n'obtenez pas satisfaction, conservez votre billet pour une éventuelle réclamation.

Si votre voyage exige une ou plu-

sieurs **correspondances**, consultez une carte du réseau ferroviaire (*on peut en trouver dans les gares*). Il peut exister plusieurs itinéraires possibles pour votre voyage, choisissez le plus rapide ou le moins coûteux. Vérifiez l'itinéraire retenu par le guichetier.

N'oubliez pas de composer votre billet avant de monter dans le train. Vérifiez, le cas échéant, que vous n'avez pas oublié votre carte de réduction et vérifiez sa date limite de validité.

Indemnisation des retards

La SNCF a édicté de nouvelles règles. Elle indemnise dorénavant les usagers pour tous les retards qui lui sont imputables : incidents techniques, grèves inopinées et limitées géographiquement. Ne sont pas pris en compte : les conflits sociaux ayant fait l'objet d'une communication dans les médias, les intempéries exceptionnelles, les manifestations et blocages de trafic.

Le seuil de retard est de 30 minutes, il y a un seul niveau d'indemnisation (un tiers du prix du billet), le montant minimum est abaissé à 30 F.

En cas de difficultés

Si vous avez perdu une carte de réduction, achetez un billet normal et faites-le annoter afin de pouvoir vous faire rembourser le prix de la réduction. Demandez un duplicata de la carte : vous paierez seulement les frais de confection.

Si vous perdez votre billet, vous devez en racheter un autre. Pour espérer obtenir un remboursement, il faut immédiatement "faire opposition" au billet perdu et présenter une preuve du premier achat (*si on a payé par chèque ou carte bancaire*). Mais cela ne suffit pas pour être remboursé : il faut prouver que le billet perdu n'a pas été utilisé par un tiers. Le Médiateur de la SNCF rappelle que le titulaire d'un titre de transport, qui n'est pas forcément nominatif, doit y être aussi attentif qu'à une somme d'argent équivalente.

Si vous devez annuler votre voyage au dernier moment pour une raison ou pour une autre (*motif personnel, correspondance ratée à la suite du retard de votre train, grève*), n'attendez pas pour demander un remboursement. Si votre billet est déjà composté, faites-le annoter par le contrôleur : grâce à cette annotation, vous serez remboursé plus facilement et plus rapidement.

Oubli d'une carte de réduction

Une carte de réduction n'est pas nécessaire pour acheter un billet à un guichet. Mais si on est monté dans le train sans la carte, il faut se présenter rapidement au contrôleur et lui payer la différence de prix (tarif de bord). On peut se faire rembourser ultérieurement sur présentation de la carte.

Bagages et colis à main (*ou bagages dits accompagnés*) ne sont soumis à aucune limite de poids. Ils demeurent sous la surveillance exclusive du voyageur, même lorsqu'ils sont déposés en bout de voiture dans les casiers prévus à cet effet : en cas de vol ou de détérioration, la SNCF n'est responsable qu'en cas de faute prouvée de sa part.

Les bagages à main doivent pouvoir être identifiés. Attachez-leur une étiquette indiquant vos nom et adresse, collez une étiquette identique à l'intérieur. Gardez avec vous les bagages peu volumineux (*attention : les étagères à bagages du TGV sont de faibles dimensions : 42 cm de profondeur et 37 de hauteur*). N'encombrez pas le couloir ou l'entrée du compartiment : un bagage volumineux doit être déposé en bout de voiture, fermez-le alors à clef et n'y laissez pas d'objets de valeur. Emportez ces derniers avec vous si vous vous rendez au bar ou aux toilettes. N'oubliez rien à votre place en quittant le train.

En cas de perte ou de vol d'un bagage, prévenez le contrôleur ou un agent SNCF à la gare d'arrivée. Si votre bagage n'est pas retrouvé rapidement, vous pouvez vous adresser au service des objets trouvés d'une grande gare ou contacter le fichier de recherche bagage, 87 rue du Charolais, 75012 Paris cedex 12. Si nécessaire, faites une déclaration à la police. Prévenez rapidement votre assureur si vous avez souscrit une assurance couvrant la perte de vos bagages.

Arrêts en cours de voyage

Votre trajet doit être terminé au plus tard le lendemain du jour du compostage, à minuit. Si vous souhaitez vous arrêter une ou plusieurs fois (moins de 24 h) en cours de voyage tout en respectant le délai d'utilisation, un seul billet vous est délivré. Sinon vous devez acheter plusieurs billets.

conseils pour voyager malin

Bons de retard

Le voyageur qui doit justifier d'un retard auprès de son employeur peut réclamer un bon de retard à un guichet de la gare d'arrivée. Attention : l'attente est souvent longue car de nombreux voyageurs sont concernés.

Infractions et litiges

Si, par étourderie ou mauvaise information, vous vous retrouvez en situation d'infraction, ou si vous estimez avoir été victime d'un préjudice au cours de votre voyage, reportez-vous aux conseils donnés dans FNAUT-Infos n°72. En particulier, si vous rencontrez des difficultés lors d'un contrôle, ne vous énervez pas et ne vous opposez pas aux demandes du contrôleur : cela se retournerait contre vous, vous risqueriez un procès-verbal pour refus d'obtempérer, voire pour outrage à agent chargé d'un service public.

Si votre voyage s'est mal passé, informez-en la SNCF, réclamez si nécessaire un dédommagement et suggérez des améliorations. Vous contribuerez ainsi à l'amélioration des services offerts aux voyageurs. Vous pouvez utiliser le cahier de réclamations disponible dans chaque gare ou adresser votre lettre (envoyez un double à la FNAUT) au service clientèle le plus proche de votre domicile (il en existe un dans les 6 gares parisiennes et dans les 19 gares principales de province), ou à la direction commerciale de la SNCF, 10 place de Budapest, 75436 Paris cedex 09.

Vanessa Korb, service juridique (à suivre)

Remboursement d'un billet

Un billet ordinaire sans réservation, non composté et non utilisé, d'un prix supérieur à 30 F peut être remboursé (avec 10% de retenue), jusqu'à la fin de sa période d'utilisation, dans une gare ou une boutique SNCF (sauf s'il a été acheté dans une agence de voyages : seule cette agence peut le rembourser).

Un billet avec réservation peut être remboursé intégralement avant le départ du train, et jusqu'à une heure après le départ dans la ville de départ, ou sinon avec 10% de retenue dans un délai de 60 jours.

Mésaventures

La FNAUT reçoit de nombreux témoignages d'usagers mécontents : manque d'information dans les gares, conflits avec les agents de la SNCF (guichetiers peu aimables, contrôleurs impolis voire "agressifs" verbalisant de manière arbitraire), retards des trains et grèves, difficultés pour obtenir le remboursement d'un billet ou le duplicata d'une carte de réduction égarée.

De nouveaux problèmes sont apparus récemment avec la mise en place du service Bagages du SERNAM (retards à la livraison, détériorations ou pertes de bagages) et avec l'introduction de la carte parisienne Imagine "R" pour lycéens et étudiants.

Voici deux exemples de mésaventures, qui auraient pu être évitées par une meilleure préparation du voyage.

Mme X a 68 ans. Un guichetier de sa gare habituelle de départ lui a attribué d'office, comme lors d'achats précédents, la réduction Senior (50% en période bleue pour les plus de 60 ans) sur un billet Blois-Paris. Mais, dans le train, le contrôleur l'a verbalisée pour "réduction non justifiée" car elle ne possède pas de carte Senior (payante et valable un an) alors que le billet précisait "carte Senior à présenter". Mme X a bien présenté sa carte d'identité, qui prouve son âge et dont d'autres contrôleurs se sont contentés, mais le contrôleur applique le règlement : Mme X "en éprouve de la honte devant les autres voyageurs" et proteste à son arrivée à Austerlitz, où on la renvoie de service en service, jusqu'à la gare de l'Est !

En suivant les conseils de la FNAUT, à laquelle elle s'est adressée, Mme X a réussi à faire valoir sa bonne foi et à éviter de payer l'amende.

L'amie de Mr Y, qui est sud-africaine, veut se rendre à Londres. Elle contacte l'ambassade de France à Londres, qui lui affirme à tort qu'elle peut entrer en Grande-Bretagne sans visa. Mr Y lui achète alors un billet aller-retour Paris-Londres par Eurostar (le guichetier oublie de lui préciser que les moins de 26 ans ont droit à une réduction). Surprise désagréable à la gare du Nord : les douaniers conseillent à l'amie de Mr Y de renoncer à son voyage, le service d'immigration britannique exigeant un visa d'entrée.

Mr Y transmet alors le billet, annoté par les douaniers, au service clientèle de Douai puis à la mission Eurostar de Paris, pour remboursement.

Après deux refus, il a sollicité l'aide de la FNAUT qui l'a aidé à obtenir le remboursement de la moitié du prix du billet sous forme de bons-voyage.

Handicapés oubliés

La Confédération de Défense des Handicapés et Retraités rassemble des personnes handicapées physiques, mentales, sourdes et aveugles. Après avoir expertisé METEOR (voir FNAUT-Infos n°78), ses militants ont visité la nouvelle ligne SNCF parisienne, EOLE.

Dans chaque station nouvelle de la ligne, un premier ascenseur mène de la surface à la billetterie, un second donne accès aux quais : ces ascenseurs sont spacieux mais présentent des défauts de maintenance. L'immensité des couloirs ne permet pas aux aveugles de s'orienter et les indications en braille sur les ascenseurs sont difficilement lisibles ; mal-entendants et aveugles sont gênés et désorientés par le bruit ambiant ; la signalétique (peu contrastée et écrite en caractères trop petits) est illisible par les malvoyants ; des guichets sont surbaissés mais ne sont pas équipés à l'intention des mal-entendants.

Dans les sections anciennes, les quais, insuffisamment rehaussés, ne permettent pas l'accès aux trains d'une personne en fauteuil roulant ou à mobilité réduite. Aveugles et malvoyants appréhendent la montée dans les trains. Seules trois gares peuvent être considérées comme accessibles. Une énorme lacune : les stations donnant des correspondances (Val de Fontenay, Villiers sur Marne, Chelles, Bondy) ne sont pas accessibles.

Le matériel roulant a des défauts nombreux : l'avertisseur de fermeture des portes est trop faible, les annonces sonores sont presque inaudibles. Il manque sur les voitures un repère sonore et lumineux permettant d'identifier les terminus.

Conclusion de la CDHR : si les gares nouvelles offrent une certaine autonomie, l'aménagement des deux autres branches de la ligne E est un fiasco, le voyageur handicapé n'est pas un voyageur à part entière. On est loin d'un respect scrupuleux de la loi sur l'accessibilité des services publics ...



Forum

L'innovation dans les transports

Paris-Genève par TGV en 2 h 40 ?

Selon la SNCF, la réouverture-modernisation de la ligne Bourg en Bresse-Bellegarde, dite du Haut Bugey ou des Carpatas, évaluée à 1,2 milliard de F, réduirait de 20 mn la durée du trajet Paris-Genève par TGV et la ramènerait à 3 heures environ (compte tenu d'un gain de temps de 10 mn après relèvement de la vitesse à 300 km/h entre Paris et Mâcon), et même 2 h 50 en cas d'utilisation de matériel pendulaire. Il n'est pas prévu d'accélérer les trains entre Mâcon et Bourg.

Une modernisation plus poussée de la ligne des Carpatas doit impérativement être étudiée, sans pour autant retomber dans le projet pharaonique BG-Sofrerail présenté en 1990 et évalué alors à 8 milliards de F environ, qui offrait un temps de parcours de 2 h 40.

Un shunt est possible entre Ceyzériat et Villereversure: un tunnel de 5 km, évalué à environ 400 millions de F, ferait gagner 5 mn, un tunnel de 2,2 km est également envisageable mais serait moins efficace.

Une nouvelle ligne à voie unique est souhaitable entre La Cluse et Bellegarde, en tunnel sur 16 à 20 km. Le tunnel long permettrait d'éviter la zone urbanisée de La Cluse-Nantua et une zone d'éboulements. L'entrée à Bellegarde par le sud permettrait d'utiliser la gare actuelle de cette localité.

Avec ces deux améliorations entre Bourg et Bellegarde et la réfection-électrification du reste de la ligne Bourg-La Cluse, on gagnerait 60 km sur l'itinéraire actuel par le sud du Jura (Culoz) et le temps de parcours serait réduit de 40 mn environ. Ces performances seraient comparables à celles du projet BG-Sofrerail, mais elles seraient obtenues pour un coût réduit de moitié. Enfin si les contrôles frontaliers de douane et de police étaient effectués en route, pour un coût négligeable, et non à la gare de Genève-Cornavin, les voyageurs pourraient dès aujourd'hui gagner 10 mn !

Pour mieux rentabiliser sa modernisation, on pourrait faire passer par la ligne des Carpatas les TGV Paris-Anney, les trains directs Lyon-Genève (après électrification de la ligne Lyon-Bourg) et même des trains de fret Bourg-Bellegarde-Evian-Valais-Simplon-Italie.

L'histoire fourmille d'"innovations" qui devaient révolutionner le monde des transports et ont fini au musée : le monorail (tramway suspendu) de Wuppertal est l'exception. L'innovation dans les transports est un phénomène cyclique : les jeunes ingénieurs réinventent souvent ce que leurs aînés ont imaginé. Après la vague des années 60-70, plus de 140 systèmes "nouveaux" dont il ne reste que le Val qui n'est qu'un miniméto automatique, la nouvelle vague arrive une génération plus tard.

Dans l'esprit de nombreux inventeurs, le roulement sur pneus est paré de toutes les vertus alors qu'il cumule bien des défauts : plus forte consommation d'énergie que le rail, vibrations de grande amplitude et de faibles fréquences (difficiles à filtrer).

Et bien des métros sur rails modernes sont plus silencieux que les métros sur pneus, dont il n'existe que 6 exemplaires dans le monde, dont ceux de Paris, Lyon et Marseille. Ce dernier produit un vacarme impressionnant.

Alors que le pneu guidé manuellement est judicieux, le guidage sur pneu génère une grande complexité (12 roues par bogie et 6 pistes de roulement au lieu de 4 roues sur deux rails) : le train (la "Micheline" des années 30 et le train Paris-Strasbourg) et le métro sur pneu n'ont pas eu de descendance.

Les systèmes nouveaux sont souvent censés combler un créneau : dans les années 60, entre le métro trop cher et le bus peu attractif (alors que le tramway circulait chez nos voisins), aujourd'hui entre le tramway redécouvert et jugé trop cher et le bus encore trop peu attractif.

Les systèmes "nouveaux" (métro sur pneu, tramway sur pneu, Val, Transrapid) sont des *systèmes isolés*, incapables d'utiliser les infrastructures ferroviaires existantes et générateurs de ruptures de charge.

A l'inverse, le train-tramway (voir aussi le métro Sneltram d'Amsterdam) peut desservir les zones urbaines périphériques et le TGV peut pénétrer les centres villes et utiliser des lignes terminales anciennes (voir l'Eurostar Londres-Bourg Saint Maurice).

Les TGV nouvelle génération rouleront à 350 km/h. Au-delà, la grande vitesse terrestre est peu crédible : très forte consommation d'énergie (la résistance de l'air domine quel que soit le système), grands rayons des courbes incompatibles avec le relief et l'urbanisation, gains de temps faibles sur les distances européennes.

Je partage les réserves sur l'innovation exprimées dans FNAUT-Infos n°78.

- Bien qu'il glisse sur un tapis magnétique, le Transrapid n'est pas du tout silencieux contrairement à une légende : au-delà de 300 km/h, le bruit aérodynamique d'un train est prépondérant, la suppression du roulement fer sur fer a donc peu d'effet sur le niveau sonore.

- Le TRAX de la RATP répond à un réel besoin : disposer d'un trottoir roulant rapide mais à vitesse très lente au départ et à l'arrivée.

- Si le trafic ferroviaire de fret doit doubler dans les dix ans à venir, il est impératif de réduire les nuisances sonores des trains de fret.

- Enfin, malgré les réticences de la SNCF, le projet Roos-Rail de route roulante semble aujourd'hui sur la bonne voie car il est soutenu par le constructeur ferroviaire allemand ADtranz.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Assez volé, on réfléchit !

Tous deux soucieux d'environnement, Roland Leniar et Yves Egal partagent des idées essentielles sur la nécessité et les moyens d'enrayer la croissance des trafics aériens : taxe sur le kérosène, TVA sur les vols intra-européens, encouragement du rail (infrastructures, tarification). Mais que faire en région parisienne si le trafic aérien continue quand même à exploser ? Ils apportent à cette question difficile des réponses divergentes, tout en refusant la construction d'un troisième grand aéroport.

Une analyse fine des trafics d'Orly et Roissy montrerait certainement que bien des vols, compte-tenu des points de départ initial ou d'arrivée terminal des passagers et surtout du fret, peuvent être reportés sur les aéroports de province. D'autre part les 5 ou 6 bases aériennes situées à 100 km de Paris et desservies par une voie ferrée peuvent, pour un coût modéré, assurer un délestage permanent. La base d'Orléans-Bricy peut déjà recevoir des gros porteurs, même la nuit. Les nuisances sonores causées par 80 vols quotidiens sur chaque site resteraient supportables alors que celles de 500 vols sur un même site ne le sont pas.

Augmenter encore la capacité de Roissy ne peut que renforcer la concentration des centres de décision et des emplois tertiaires en Ile de France, et générer un formidable besoin de transports, tous modes confondus, alors que ceux-ci ont tous atteint leurs limites.

Saupoudrer les nuisances autour de Paris les allégerait à Orly et Roissy. Mais en diminuant la gêne de manière infime pour les uns, on multiplie le nombre des gênés. Et s'agirait-il d'un transfert de clientèle, ou d'une clientèle nouvelle attirée par les bas prix pratiqués par ces "discounters du ciel" et leur proximité de l'habitat périurbain ?

Accueillir des passagers sur les aéroports militaires périphériques suppose des travaux coûteux (aérogare moderne, locaux pour le personnel : 1000 emplois pour un million de passagers par an, hôtels, gare) et des dessertes ferroviaires nombreuses et rapides. L'exemple de Satolas démontre la difficulté de faire venir le passager par rail sur un aéroport de taille moyenne. Tout cela justifie la concentration des trafics, des moyens financiers et de la desserte par transport public sur un seul grand aéroport, Roissy, à condition d'y traiter sérieusement les nuisances en appliquant le principe pollueur-payeur.

Yves Egal, 92 Puteaux

Des idées sur le TGV Est

A terme, la LGV Vaires-Vendenheim raccourcira la distance Paris-Strasbourg de 64 km. L'idée qu'un TGV pendulaire, roulant moins vite qu'un TGV sur une ligne plus longue et encombrée de trains plus lents, puisse offrir des temps de transport compétitifs est une illusion monumentale.

Le TGV Est desservira des agglomérations en moyenne moins peuplées que celles desservies par les autres TGV : pour éviter des fréquences trop faibles ou des trains mal remplis, il faudra utiliser des mini-rames TGV aux heures creuses ou pour les destinations "légères" : Charleville, Saint Dizier, Longwy via Pagny, Bar le Duc, les deux lignes vosgiennes. Ces rames seraient réunies sur des troncs communs chaque fois que possible. Reste à surmonter les difficultés de leur mise au point.

La combinaison LGV-ligne classique devra être exploitée au mieux. Les TGV Paris-Bar le Duc devraient ainsi poursuivre au moins jusqu'à Nancy pour remplacer avantageusement les actuels trains de cabotage.

La liaison Zürich-Mulhouse-Paris doit se faire par Strasbourg, et non par la LGV Rhin-Rhône et Dijon, afin de ne pas encombrer la LGV Paris-Sud Est et la gare de Paris Lyon.

**La FNAUT vous souhaite de
bonnes fêtes et vous présente ses
meilleurs vœux pour l'an 2000.**

François Collart, FNAUT Lorraine

Les succès méconnus du transport fluvial

Les performances écologiques du transport ferroviaire et du transport fluvial sont comparables. S'il arrive que ces deux modes soient en concurrence pour le trafic lourd de fret (FNAUT-Infos n°77), il est également fréquent, et il faut s'en réjouir, que le transport fluvial concurrence la route, sur la Seine et même sur l'axe rhodanien.

Le trafic du port autonome de Paris, qui prévoit 750 millions de francs d'investissements d'ici à 2004, a ainsi augmenté de plus de 6% en 1998 grâce à la liaison maritime Genevilliers-Le Havre, pour l'essentiel au détriment de la route. De même, grâce à la nouvelle plate-forme des Tellines à Fos sur Mer, la voie d'eau a pris 40000 tonnes de céréales à la route.

En 1998, la voie d'eau a, pour la première fois depuis longtemps, amélioré ses parts de marché : cette évolution tient en partie aux défaillances de la SNCF, incapable de répondre rapidement aux fluctuations de la demande de transport. Il est donc sain que deux modes soient présents face à la route, et que le transport fluvial puisse bénéficier des investissements nécessaires.

Marc Schreiber, 95 Saint Gratien

Un service des colis ?

En aménageant des emplacements dans les voitures grandes lignes, TGV compris, pour transporter les vélos et objets encombrants, la SNCF est en train de redécouvrir le service des colis, qui existait encore vers 1960 sur toutes les lignes, y compris celles de banlieue. Chaque train comprenait alors un fourgon à bagages ou une voiture demi-fourgon. D'un prix peu élevé, le service était accessible aussi bien aux voyageurs du train qu'à n'importe quel client : l'expéditeur pouvait déposer un colis sur le quai à l'heure du train, le destinataire venant le chercher sur le quai de la gare d'arrivée.

On ne sait pourquoi, le service des colis (distinct des services messagerie et marchandises réservés aux envois de plus de 50 kg) a été progressivement réduit puis supprimé, alors qu'il a subsisté en Suisse et en Autriche. Aujourd'hui, toute personne ayant un objet difficile à transporter doit recourir à la voiture ou au camion. Un renouveau du service colis doit être envisagé : à Montréal, Mexico, Montévideo, il existe même dans les transports urbains.

J. G. de Cheverry, 09 Saverdun

"Défense" des voyageurs ?

L'Association Des Voyageurs (liée à la Confédération Logement, Consommation, Cadre de vie) reproche à la FNAUT sa position hostile aux ventes hors taxes dans les aéroports et à bord des ferries (FNAUT-Infos n°70). Selon l'ADV, qui était au contraire intervenue pour l'extension de ce "droit des voyageurs" aux liaisons ferroviaires internationales, "défendre les voyageurs, c'est défendre les usagers de tous les modes de transport, et non faire du lobbying en faveur de l'un d'entre eux".

L'intervention de la FNAUT avait pour but d'appuyer une réforme qui a mis fin (pour les seuls déplacements intra-communautaires) à un anachronisme contraire aux règles élémentaires de la concurrence et très pénalisant pour le rail ... et ses usagers.

On voit mal en quoi la vente hors taxes constitue un "droit" pour les voyageurs, qui n'ont pas (en particulier pour leurs déplacements touristiques) à bénéficier d'avantages fiscaux injustifiés économiquement au détriment des contribuables qui restent chez eux.

La FNAUT, si elle défend tous les usagers, ne met pas tous les modes de transport sur le même pied : elle ne cherche à promouvoir que ceux dont le développement est compatible avec une économie saine et un développement durable.

Défense de l'environnement ?

En Ile de France, une association "de défense de l'environnement" s'oppose à la construction d'un troisième aéroport international, qui mettrait en péril "la tranquillité des franciliens", par exemple à Beauvilliers, à 70 kilomètres de Paris. Mais il faut songer au "développement économique dans une économie mondialisée". L'association préconise donc la construction du nouvel aéroport ... à 150 km de Paris. C'est bien connu, les provinciaux ont l'oreille dure.

Même réflexe "NIMBY" sur la Côte d'Azur. Une autre association "environnementaliste" déplore "les nuisances intolérables" du trafic aérien qui croît à une allure insensée : il doit passer de 8 à 15 millions de passagers à Nice. L'association préconise judicieusement le prolongement de la ligne du TGV Méditerranée jusqu'à Nice. Mais pour le trafic international, la solution est toute trouvée : déplacer l'aéroport dans une zone moins densément peuplée. Laquelle ? L'association se garde bien de proposer un site introuvable ... et d'expliquer qui paiera.

Activités du bureau

- Comme les autres associations membres du Réseau Action Climat, la FNAUT a déploré le manque d'ambition du plan national contre l'effet de serre présenté par le gouvernement.
- Jean Friedrich a remis au Parlement Européen, au nom des 100 associations françaises signataires, la pétition d'Initiative Transport Europe pour une redevance sur le trafic des camions. La FNAUT s'est associée à ITE pour exprimer son opposition à la réduction, proposée par l'Union Européenne, des restrictions de circulation des camions le week-end.
- Antoine Barbero a participé au jury des "Qualid'or" des lignes départementales" (prix GART-EFFIA).
- Jean Sivardière est intervenu au colloque de RFF à Paris, au congrès du Club des Villes Cyclables à Bordeaux, au congrès du GART à Mulhouse (table-ronde sur les PDU et la concertation), au congrès de l'Association Française des Ingénieurs Ferroviaires à Paris (le rôle de l'Etat et des Régions) et à un séminaire organisé à Paris par le PREDIT sur "les formes urbaines du futur et les déplacements non motorisés". Il est intervenu à Besançon pour expliquer la position de la FNAUT sur le TGV Rhin-Rhône.

Un colloque réussi

160 personnes ont participé au colloque sur l'avenir (incertain) des lignes ferroviaires interrégionales, organisé par la FNAUT à Lyon le 4-11-99 avec l'aide du ministère de l'Équipement et des Transports et de la Communauté Urbaine de Lyon.

Guy Fontenelle, Pierre Pommarel, William Lachenal, Jean-Claude Oesinger, François Jeannin, Simone Bigorgne et Jean Sivardière ont présenté un état des lieux, complété par les exposés stimulants de Gérard Guyon, expert ferroviaire spécialiste des transports urbains et régionaux, et de Michel Quidort, directeur de la communication de CGEA-Transports.

Puis un dialogue constructif s'est instauré avec nos invités "décideurs": Jean-Michel Bodin et Eric Fournier, vice-présidents des régions Centre et Rhône-Alpes ; Joseph Moulin, directeur de la région SNCF de Lyon ; Claude Martinand, président de RFF ; Michel Vermeulen, chargé de mission à la DATAR et représentant de Dominique Voynet, et Hubert du Mesnil, directeur des Transports Terrestres et représentant de Jean-Claude Gayssot.

La publication des actes du colloque sera annoncée prochainement dans FNAUT-Infos.

DUP annulée

L'association **Thur Ecologie et Transports** a obtenu l'annulation de la déclaration d'utilité publique de la déviation de la RN 66-E 512 à Bitschwiller-Willer (voir FNAUT-Infos n°78). Le préfet de région, dont l'aveu laisse pantois, a reconnu par la suite que le dossier n'avait pas été étudié sérieusement (malgré son coût de 3 milliards de F !!!) - ce qui n'avait pas empêché la commission d'enquête de donner un avis favorable sans la moindre réserve.

On se demande comment tous les élus (sauf les écologistes) des municipalités, du département et de la région ont pu soutenir un tel projet ! La palme revient au conseil général du Haut Rhin qui avait accepté la prise en charge illimitée de 50% du surcoût des travaux au-delà de l'estimation initiale de 760 millions F : avant même le début des travaux, il était en effet admis que le devis serait pulvérisé.

Comment le préfet du Haut Rhin a-t-il pu signer la DUP avec un plan de financement aussi incohérent ?

Pour la remercier d'avoir fait économiser 3 milliards de F à la collectivité, le tribunal administratif a généreusement attribué 3000 F de dommages et intérêts à l'association.

Mont Blanc

60 associations locales, régionales, nationales et internationales ont participé à la manifestation organisée le 30-10-99 par l'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc contre une réouverture du tunnel au trafic international des camions. La FNAUT était représentée par Jean Sivardière et par de nombreux membres de l'ACPAT, Alprail, Vivre en Maurienne, REAGIR, Thur Ecologie et Transport, Alternatives Pyrénéennes.

Prix Citron et Ortie

Les Amis de la Terre du Val de Seine ont décerné leur prix Citron à la direction régionale voyageurs de la SNCF, pour sa gestion de la ligne D du RER : trains en retard ou supprimés, information déficiente. Aucun programme d'urgence n'est défini pour assurer la continuité du service public.

La Fédération Environnement d'Eure et Loir a décerné son prix Ortie 99 à Martial Taugourdeau, président RPR du Conseil Général d'Eure et Loir, qui cherche à bloquer la réouverture de la ligne Chartres-Orléans alors que la région Centre souhaite réexploiter la ligne (liaison possible en 55 mn pour 78 km contre 1h25 par l'autocar Transbeauce) et a demandé son inscription au prochain contrat de plan.

Réouverture ?

Une exposition "le train d'hier à demain sur la ligne Fontenay le Comte-Niort" a été organisée par l'AUT-Vendée en partenariat avec les municipalités concernées. Plus de 3000 personnes l'ont visitée, dont de nombreux élus et Jean-Jacques Filleul, président du CSSPF.

Fuite en avant

Alain Rousset, président PS de la région Aquitaine, affirme, dans une lettre adressée à la FNAUT, qu'il ne cesse d'alerter les pouvoirs publics sur les dangers du "tout camion". On ne l'a pas entendu protester contre la reprise des travaux routiers dans la vallée d'Aspe, mais il soutient l'idée d'un grand tunnel ferroviaire sous les Pyrénées (sous le Vignemale), qui pourrait faire transiter 30 millions de tonnes de fret "d'ici 20 ans".

En attendant, il faudra ... attendre. Certes le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc intéresse M. Rousset. "Mais il n'est pas possible de lancer un projet d'une telle envergure sans un minimum d'assurances. Avant de prendre une décision qui engage des centaines de millions de francs d'argent public, il faut effectuer des vérifications sur les plans technique et économique et comparer deux options : l'option transport de marchandises, et l'option mise en valeur d'un patrimoine auquel j'attache la plus grande valeur".

Ainsi donc, M. Rousset apporte son soutien à un projet de 30 milliards de francs dont les études techniques ont à peine commencé et dont personne ne sait aujourd'hui comment on le financerait. Dans le même temps, il se montre d'une extrême prudence face à un projet d'un ou deux milliards de francs qui a déjà fait l'objet de multiples études et de l'engagement financier de RFF et de l'Etat, et il met en balance une desserte marchandises urgente et une bizarre desserte touristique que personne n'a jamais réclamé !

Cette attitude déconcertante est fréquente. Tout en poussant activement les investissements qui permettront au trafic routier de se développer, les élus évoquent des projets alternatifs grandioses, qui sont peut-être nécessaires à long terme mais n'ont aucune chance d'aboutir rapidement, et négligent des projets plus modestes susceptibles de provoquer des changements à court terme. Quand les routes sont encombrées, on élargit ; quand il s'agit des voies ferrées, on réfléchit ...

Jean Sivardière

Brèves

Les autoroutes déséquilibrent les villes moyennes

Les commerçants de Fougères (Ille et Vilaine) s'inquiètent des effets pervers de l'ouverture de la route des Estuaires. Ils viennent de lancer un plan pour fidéliser leur clientèle : "ce plan doit permettre de revitaliser le commerce fougerais afin de freiner l'évasion de la clientèle vers des pôles plus attractifs comme Rennes".

Le GART et la TIPP

L'augmentation de 7 centimes par litre de la TIPP sur le gazole rapportera environ 2 milliards de francs par an à l'Etat, dont 33 millions ponctionnés sur les transports collectifs : le GART dénonce cette pénalisation abusive et réclame une exonération totale de TIPP pour tous les transports collectifs (cette mesure rapporterait 462 millions aux transports urbains de province, soit 0,31% du montant total de la TIPP égal à 151 milliards). Les transports collectifs bénéficient d'une telle exonération dans dix pays européens.

Pau-Canfranc

Selon un sondage Sud-Ouest-BVA (juin 99), 73% des Aquitains préfèrent la réouverture de la voie ferrée Pau-Canfranc à un élargissement de la RN 134 Oloron-Somport. Un résultat qui conforte les positions du Collectif Alternatives Pyrénéennes et du CRELOC et démontre, une fois de plus, le retard de la classe politique sur la population.

Tabagisme ferroviaire

La cour d'appel de Lyon a condamné la SNCF à payer au Comité National contre le Tabagisme et à la Ligue contre la Fumée du Tabac en Public 10000 de F de dommages et intérêts pour non respect de la loi Evin (signalisation et annonces sonores insuffisantes) dans la gare de la Part-Dieu (23-09-99).

DDE fûtée

La Direction Départementale du Gard a présenté un plan très novateur de mobilité des salariés : suppression des facilités de stationnement automobile sur le lieu de travail, covoiturage, installation de douches pour les cyclistes dans les entreprises, cartes de réduction sur les transports publics.

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ +2 points au conseil général de la Manche : il aménage des "véloroutes" pour les cyclotouristes sur des itinéraires routiers peu fréquentés.

▲ +2 points à Loyola de Palacio. La nouvelle commissaire européenne chargée des transports a lancé l'idée d'introduire des péages sur les voies routières express, pour en faire supporter le coût par les automobilistes.

Punitions :

▼ - 2 points à Christian Leyrit, préfet de Charente Maritime. Recevant les associations opposées au projet autoroutier A831 Fontenay le Comte-Rochefort, il leur a déclaré : "ce sera l'autoroute ou rien". L'ancien directeur des Routes devra apprendre la concertation.

▼ -3 points à Gérard Lignac, PDG de l'Est Républicain. Sa campagne de presse en faveur du train pendulaire comme alternative au TGV-Est n'était pas scandaleuse. Mais fallait-il proposer d'affecter les "11 milliards d'économies" à la RN 66 Remiremont-Mulhouse, au doublement du tunnel routier de Saint Marie aux Mines, et à l'aéroport de Louvigny ?

▼ - 5 points aux conducteurs CGT des bus de Poitiers, qui ont profité de la journée sans voiture pour se mettre en grève. L'AUT-Poitou Charente a protesté vigoureusement : "la journée a pour but de sensibiliser les automobilistes aux difficultés de circulation des bus et de promouvoir un autre partage de la voirie".

BETISIER

► Louis Mexandeau, député PS de Caen : "le projet d'autoroute A88 Falaise-Sées est une priorité nationale". Cela saute aux yeux.

► Jean Germain, maire PS rétro de Tours : "je ne serai pas le maire qui mettra des caténaires sur la place principale de Tours". Pas de quoi être fier !

► Philippe Douste-Blazy, président du groupe des députés UDF : "les principaux responsables de la pollution urbaine restent les bus qui, à eux seuls, produisent 70% des émissions de dioxyde d'azote. Il est scandaleux et inadmissible qu'aujourd'hui les maires continuent à acheter des bus urbains diesel. C'est un enjeu politique majeur". La voiture, c'est propre ...



A LIRE

"Transport durable en montagne - le rôle du chemin de fer pour le transport des marchandises à travers les Pyrénées centrales" : les actes du colloque de Jaca (300 pages, 64 tableaux et graphiques, 26 cartes, 14 photos) sont en vente au prix de 100 F + 25 F de port. S'adresser à Yvan Picau, 39 rue de la Trinité, 64300 Orthez. Chèque à l'ordre du CRELOC.

Une note de Claude Jullien (16 pages) sur la route roulante suisse (réponse à quelques idées fausses), le nouveau wagon ADtranz et le projet Roos-Rail d'autoroute ferroviaire Toul-Rivesaltes (cf. FNAUT-Infos n°71) est disponible auprès de l'auteur, 1 avenue du Corail, 13008 Marseille, au prix de 20 F.

Courrier des lecteurs

Une publication du comité d'établissement de la région SNCF de Nantes, datée de juin 99, évoque en ces termes un conducteur de train victime d'un accident de passage à niveau : "hasard du sort, du mauvais sort, c'est à son poste de travail qu'il s'est tué dans un accident avec un camion". Comme cela est souvent le cas, cette oraison funèbre assimile la conséquence mortelle d'une infraction routière à la seule fatalité : il est surprenant, et inquiétant, qu'elle émane de syndicalistes cheminots.

Jean-François Denoyer, ex-agent de conduite SNCF, 44 Nantes

Pour lutter contre une insécurité grandissante dans les gares, dans les trains (TER en particulier) et dans les zones de fret, les responsables de la SNCF ont décidé de renforcer le rôle des brigades ferroviaires. Ils oublient un peu vite leur part de responsabilité. L'insécurité a été accentuée par la diminution de la présence humaine dans les gares et par des fermetures de gares. Ces signes d'abandon du rail se sont traduits très souvent par des dégradations d'installations et des agressions sur les voyageurs.

Albert de Benedetti, FNAUT-Vienne

Conduire ou téléphoner, il faut choisir

Téléphoner en roulant multiplie par 6 le risque d'accident : un automobiliste distrait par son téléphone a récemment percuté et blessé gravement un groupe de piétons. Une infraction peut entraîner une amende de 230 F (150 F en cas de paiement immédiat).

Actions en bref

Auvergne

- La FNAUT-Auvergne participe au comité de pilotage du pôle multimodal train+autocar+bus Civis+cycles qui doit être implanté prochainement à la gare SNCF de Clermont-Ferrand. Aujourd'hui, 2 km séparent cette gare de la gare routière.
- La FNAUT-Auvergne réclame l'introduction de matériel Corail réversible ou mieux d'automoteurs pendulaires sur la ligne Lyon-Bordeaux par Limoges en remplacement des turbo-trains RTG, ainsi qu'un second aller-retour quotidien et de meilleures correspondances à Limoges (vers Angoulême, Saintes et La Rochelle) et à Bordeaux (vers la Côte Atlantique et les Pyrénées) : "si la SNCF bénéficie encore d'un monopole d'exploitation sur les grandes lignes, c'est pour qu'elle assure le service public sur l'ensemble du réseau".

Bretagne

- Le Comité de Défense de la Desserte ferroviaire de Messac (ligne Rennes-Redon) déplore les suppressions d'arrêts dans plusieurs gares (plus aucun arrêt à Auessac), les difficultés de correspondance entre trains régionaux à Redon ou entre TGV et services périurbains à Rennes, l'absence de liaison Messac-Redon entre 9h et 13h. Les fiches horaires régionales sont indéchiffrables : 124 renvois pour les services Rennes-Redon ! Le comité regrette l'attitude de la SNCF : aucune des contre-propositions de bon sens du comité n'a été prise en compte.

Champagne-Ardenne

- L'association des usagers des transports collectifs du triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François (AUTCT)

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°80
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Mondial Net Didot, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : **155 F**
Individuels, associatifs : **90 F (soutien 155)**

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : fnaut@wanadoo.fr

Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

déplore le déficit des liaisons entre ces trois villes moyennes, faute d'une coordination entre régions et départements voisins. Les services TER par rail doivent être étoffés. Une bonne liaison routière Bar le Duc-Saint Dizier, complémentaire des services scolaires et périurbains actuels, doit être mise en place. Un succès pour l'association : l'arrêt du train Luxembourg-Paris à 18h15 en gare de Bar-le-Duc va être rétabli par la SNCF.

Franche-Comté

- La FNAUT-Franche-Comté a pris l'initiative de créer un collectif d'associations, syndicats et élus pour s'opposer à l'actuel projet de TGV Rhin-Rhône et obtenir la réalisation du premier tronçon Mulhouse-Besançon, la modernisation des lignes Paris-Bâle, Besançon-Dole-Dijon et Dole-Suisse. Le collectif demande l'étude de la technique pendulaire sur l'itinéraire Mulhouse-Lyon par Besançon, Lons le Saunier et Bourg en Bresse.

Ile de France

- Le Mouvement de Défense de la Bicyclette demande aux syndicats parisiens d'autoriser les habitants des immeubles à garer leurs vélos dans les cours intérieures : les difficultés de parking découragent les cyclistes.
- L'AUT-Ile de France critique le manque de lisibilité de la signalétique du RER Eole et l'oubli de l'information sur les bus en correspondance. Elle déplore l'absence de couloir de correspondance entre la gare Magenta et la gare de l'Est.
- L'AUT-Ile de France a présenté à la RATP un dossier sur la sonorisation des quais du RER par la radio Paris FM 95,2. Sans opposer un refus de principe, l'association pose des conditions au maintien de cette "pollution sonore" qui irrite de nombreux usagers : la radio doit apporter un réel service à l'utilisateur et ne pas chercher à racoler les jeunes mais tenir compte des goûts de chacun ; la liberté de l'écouter ou non doit être respectée.

Limousin

- L'association pour le désenclavement du nord de la Haute Vienne et du Montmorillonnais s'inquiète du retard apporté à la modernisation de la ligne Poitiers-Limoges : le matériel roulant X2800 est vétuste, certains tronçons de voie datent de 1920, les temps de parcours s'allongent de quelques minutes à chaque service. La fréquentation diminue de 2 à 3%

par an depuis 1993 : il faut agir vite. L'association a demandé à la région l'accélération des études techniques.

Lorraine

- La FNAUT-Lorraine propose une amélioration des relations ferroviaires entre la Lorraine et le Sud-Est tirant parti de la mise en service prochaine du TGV-Méditerranée. Elle bataille contre la "gare des colzas" du TGV-Est, prévue stupidement près de l'aéroport régional de Louvigny, et contre la gare meusienne. Elle dénonce le projet d'autoroute A32, dont seul le tracé est objet de débat.

Rhône-Alpes

- L'association Lyon-Métro vient de publier une étude technique sur la réouverture de la ligne périurbaine Lyon-Sathonay-Trévoux, justifiée par la densité croissante de la population sur la rive gauche de la Saône. Un trajet de bout en bout en 30 minutes est possible, contre une heure au mieux par la route, des sillons horaires sont disponibles.
- A l'occasion de la semaine du transport public, Jean Sivardière a présenté à Lyon, à l'invitation de Lyon-Métro, une conférence sur les déplacements urbains. Le lendemain, Jean-Louis La Rosa a animé un débat organisé par la municipalité de Villeurbanne, DARLY et la FNAUT.
- Comme les conducteurs de bus, l'association DARLY s'oppose à la montée obligatoire par la porte avant, mesure contradictoire avec la volonté de la SLTC d'améliorer l'accessibilité des bus grâce au plancher bas et de ne pas transformer les conducteurs en contrôleurs : oui à la lutte contre la fraude, mais pas au détriment du confort et de la rapidité.

Tarifification illégale

L'ASSUT-Nord avait déposé, en 1994, un recours devant le Conseil d'Etat contre la tarification mise en place à l'époque par la SNCF sur le TGV-Nord, pour non respect de l'obligation de consulter les usagers et les collectivités territoriales concernés, et non respect de l'égalité d'accès de tous les citoyens au service public. Le Conseil d'Etat lui a donné raison en déclarant "illégal" cette tarification, alors validée par l'Etat) et modifiée depuis lors sous la pression des usagers (ce qui a contribué beaucoup au succès commercial du TGV-Nord). Cette décision exceptionnelle est une reconnaissance des droits des usagers et de l'action de leurs représentants, elle rend possible l'indemnisation des usagers pénalisés en 93-94 par la tarification abusive.

La journée sans voiture : une bonne idée à repenser

Bien accueillie par l'opinion en 1998, l'initiative de Dominique Voynet a suscité, lors de sa deuxième édition en 1999, un certain scepticisme et une opposition plus marquée des automobilistes, des commerçants et de certains élus : cet effet contre-productif est sans doute le signe que l'opération doit être repensée. Après avoir analysé ses dérives, ses effets pervers, ses succès et ses risques, la FNAUT propose de renforcer le rôle pédagogique et expérimental et la cohérence de la journée sans voiture par une meilleure intégration dans la Semaine du Transport Public.

Selon un sondage IPSOS réalisé en 1998 pour le ministère de l'Environnement, 83% des français ont approuvé l'organisation de la première journée sans voiture (dans 34 villes), 56% souhaitant même que l'opération ait lieu une fois par semaine ! Par la suite, une enquête du CERTU a confirmé que :

- l'opinion publique est favorable à l'opération, y compris les résidents des centres-villes, à la seule exception des commerçants (*bien que la fréquentation des commerces centraux n'ait pas été inférieure à sa valeur moyenne*) ;
- l'usage des modes alternatifs à la voiture s'est accrue lors de la journée, mais les parcs relais ont été peu utilisés ;
- la pollution a diminué de 20% dans le périmètre réservé, mais la pollution de fond a été peu affectée au-delà ;
- les citadins ont apprécié surtout le changement d'ambiance sonore.

En 1999, l'opération a eu lieu dans 66 villes, selon des modalités et avec des résultats très contrastés. Les associations

de la FNAUT se sont fortement impliquées. Mais, contrairement à 1998, les protestations des automobilistes et des commerçants ont été plus perceptibles et elles ont été volontiers relayées par les médias. Cette observation mérite réflexion car la journée sans voiture pourrait, à la longue, être perçue par une partie du public comme une récréation, ou un mauvais moment à passer, voire même susciter un réflexe de rejet.

Dérives

Selon Dominique Voynet, "la journée sans voiture n'a pas pour but de punir les automobilistes, mais de les faire réfléchir sur leur mode de déplacement". Malheureusement sa fonction a été souvent dénaturée.

A Amiens, par exemple, la journée a été purement festive : aucune initiative pédagogique n'a été prise par les élus, comme s'il ne s'agissait que d'amuser les gamins un jeudi.



Rue de Rivoli livrée aux piétons, bus et vélos



La part du lion

Il faut le réaffirmer sans se lasser, car c'est le problème de fond : une politique des déplacements économiquement rationnelle, sociale et compatible avec un développement durable passe par une réduction des investissements routiers.

Trop d'élus répètent, comme des automates, que ces investissements permettent à la fois de fluidifier le trafic actuel, de créer des emplois nouveaux et de soutenir l'économie des zones fragiles.

Mais quand on sème des routes, on récolte des voitures, des camions ... et des embouteillages. Comme le dit Jean-Louis Guigou, délégué à l'aménagement du territoire : "les investissements d'aujourd'hui sont les trafics de demain".

Quant à l'emploi et au désenclavement, la Cour des Comptes a récemment, une fois de plus, remis les pendules à l'heure : "l'impact des autoroutes sur l'emploi et l'aménagement du territoire a été moins favorable que prévu alors que leurs incidences sur l'environnement ont été longtemps sous-évaluées".

Ces propos rationnels n'ont pas eu l'impact qu'ils méritaient. Déjà, dans le cadre de la première enveloppe des contrats de Plan Etat-régions, l'Etat avait attribué 3,5 milliards F au rail et 20,5 à la route.

Après distribution de la deuxième enveloppe, les crédits de l'Etat pour le rail sont doublés : la progression est certes remarquable (8 milliards contre moins de 1 pendant les contrats précédents) mais elle ne permettra pas de combler tous les retards accumulés.

Quant aux crédits routiers, contre tout bon sens, ils progressent fortement pour dépasser 30 milliards (contre 22,5 dépensés pendant la période précédente). Le gouvernement n'a pas su résister aux pressions des élus régionaux et a édulcoré les choix nécessaires : comme dans le passé, la route se taille la part du lion.

On pouvait évidemment faire mieux pour le rail, puisque le montant des crédits ferroviaires est égal à la progression des crédits routiers. Dans dix ans, le trafic routier sera encore plus intense qu'aujourd'hui ...

Jean Sivardière

Scepticisme

"Cette vaste opération, aussi spectaculaire que vaine, n'empêchera pas demain les cercles officiels de célébrer à grands cris admiratifs une progression des ventes d'automobile. Seules les couches sociales privilégiées habitant les centres villes rêvent d'une ville sans voiture. L'avenir, c'est la voiture propre. Tout le reste est gadget, bavardage et mascarade pitoyable". Ces commentaires de **Marcel Marsal**, journaliste à La Voix du Nord, sont révélateurs du scepticisme qui s'est exprimé en 1999 dans les médias après la journée sans voiture (que seulement 52% des français ont estimée efficace).

Ailleurs, la journée a servi d'alibi à des responsables politiques généralement plus préoccupés de routes et de parkings que d'environnement : on a surtout parlé de voiture propre, en oubliant soigneusement de dire qu'une voiture dite propre reste bruyante, dangereuse et encombrante. La journée a été exploitée par les partisans des fausses solutions à l'hégémonie de l'automobile en ville : un comble !

Le côté "gadget" l'a souvent emporté. Les ministres eux-mêmes sont arrivés à l'Élysée - c'était un mercredi - en voiture électrique, à vélo ou à pied, mais sans convaincre. Deux ministres ont même fait "les marioles" sur ... 500 mètres en tandem. L'occasion était pourtant idéale pour annoncer l'exonération de l'augmentation de la taxe sur le gazole que, contre tout bon sens, doivent supporter les transports publics alors que les transporteurs routiers sont remboursés alors que leurs camions polluent ...

C'est le ministre britannique de l'éducation qui a déclaré : "le fer de lance de la politique de transport du gouvernement consiste à réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile".

Effets pervers

La journée sans voiture présente évidemment un aspect artificiel, dans le temps et dans l'espace, exploité par les adversaires du changement qui en profitent pour dénoncer hypocritement le risque d'une "suppression" brutale de la voiture, alors qu'il s'agit de la maîtriser et de ramener progressivement son rôle à un niveau compatible avec le bon fonctionnement économique et écologique de la ville. Mais cette perspective rationnelle, caricaturée, est dévalorisée aux yeux du public.

A Paris, l'opération a été mieux organisée qu'en 1998 : les rues sans voitures ont été regroupées dans la zone centrale au lieu d'être dispersées dans divers

● ● ● La journée sans voiture :

quartiers, l'effet "ville libérée" a donc été mieux ressenti et apprécié. Mais les motards pouvaient pénétrer dans le périmètre "protégé" et s'en sont donnés à coeur joie, dans un bruit d'enfer. Le trafic a diminué de 60% dans le secteur protégé mais de vastes embouteillages se sont formés à sa frontière, avec en prime des concerts de klaxons et une pollution fortement augmentée.

Ailleurs, la surcharge des transports publics a irrité les usagers réguliers des transports, qu'on a trop facilement tendance à oublier. Le mécontentement des banlieusards et périurbains captifs de l'automobile est légitime : la journée sans voiture leur apparaît comme une brimade inutile.

Effet pervers de nature différente : la journée sans voiture a largement occulté les manifestations spécifiques de la Semaine du Transport Public.

Comme le résume Antoine Jammes, président de l'ADTC-Grenoble : "imposer des contraintes très fortes dans une zone protégée est dangereux. Ces contraintes ponctuelles cristallisent l'opposition des commerçants et des automobilistes et occultent les débats, les initiatives constructives des associations et les expérimentations des techni-

Avancées et reculs

A Montpellier, au Mans, à Nantes, à Paris, ... les maires se sont engagés.

Mais à Poitiers, le maire UDF estime que la journée sans voiture n'est ni efficace ni pédagogique : il ne recommandera pas, à la grande satisfaction des commerçants. A Lorient, le maire PS a reculé sous la pression des commerçants et Serge Morin, adjoint PC à la voirie, critique cette "journée gadget" : "certaines villes bloquent la circulation un jour et ne font rien le reste de l'année, mieux vaut convaincre que contraindre". Pour les Verts au contraire, "il était nécessaire d'imposer des contraintes aux automobilistes pour qu'ils prennent conscience de la place excessive prise par la voiture en ville".

ciens sur le terrain".

Expliquer et expérimenter

La journée sans voiture a eu aussi ses effets très positifs.

- Elle a été une occasion unique pour les citoyens d'expérimenter concrètement ce que peut être une "cité humaine" et de découvrir d'autres modes de déplacement que "la bagnole".
- Elle a incité à débattre : à Villeurbanne, un débat a été organisé par la muni-

Une ville sans voiture ?

Spécialiste de la désinformation et de la caricature, **Christian Gérondeau** affirme : "toutes les expériences au monde de villes sans voitures ont échoué au-delà de la réservation souhaitable de quelques rues aux piétons". Il profite de la journée sans voiture pour dénoncer "l'indéfectible aversion d'une minorité agissante à l'égard de l'automobile".

Selon **François Ascher**, professeur à l'Institut Français d'Urbanisme et autre partisan du statu quo : "il faut limiter la place de l'automobile dans les zones très denses où elle est source de nuisances. Mais croire à des villes sans voiture est une illusion dangereuse. Les gens demandent de l'espace et de l'autonomie : des moyens confortables, rapides et individuels s'imposent".

Pour la FNAUT, le but n'est pas, bien sûr, de "supprimer toutes les voitures" mais de diminuer la pression automobile sur l'ensemble de la ville, banlieues et zones périurbaines comprises.

cipalité, avec la collaboration de DARLY et de la FNAUT, sur la place de l'automobile en ville.

- Elle a permis - du Mans à Chaumont et à Figeac - d'expérimenter des mesures techniques et les réactions du public (mais certains automobilistes sont restés chez eux, en attendant "demain avec ma voiture").

A Morlaix, 52 km de voiries ont été neutralisés à la circulation automobile, mais une telle mesure ne pouvait qu'être limitée dans le temps. A Bordeaux, une journée sans voiture est organisée chaque premier dimanche du mois. Mais quel enseignement en tirer pour les jours ordinaires ?

A Nantes au contraire, l'expérience de fermeture du cours des Cinquante Otages, qui irrigue le centre ville, sera reconduite tous les samedis après-midi. De même, à Paris, la place de la Concorde a été piétonnisée pour tester une mesure plus définitive. A Montreuil et à La Rochelle, c'est la distribution des marchandises qui a fait l'objet d'initiatives originales et instructives.

Une expérience de covoiturage a été menée par la DDE pendant trois jours sur l'autoroute A50 Aubagne-Marseille : une voie dans chaque sens était réservée aux transports publics et aux voitures ayant au moins trois personnes à bord. Sur cet itinéraire, le tarif SNCF était de 10 F, les fréquences étaient augmentées et la fréquentation a augmenté de 50%. A Toulon, le billet de TER était à 10 F, la

une bonne idée

fréquentation a augmenté de 30% !
Opération à reconduire

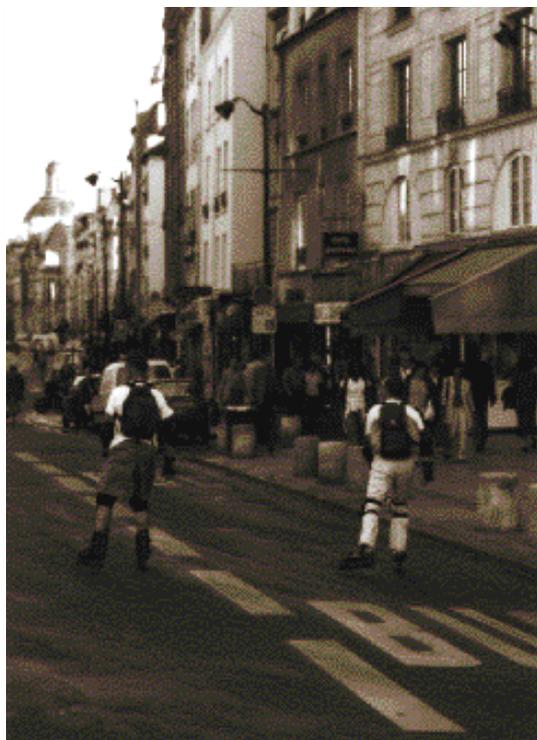
Il est sans doute souhaitable que le label du ministère de l'Environnement soit accordé aux villes organisatrices dans des conditions plus rigoureuses :

- obligation d'organiser un débat sur le thème des déplacements en ville et de ne pas s'en tenir à l'aspect festif ;
- obligation d'élargir d'année en année le périmètre expérimental, et de tester des mesures de partage de la voirie susceptibles d'être pérennisées et non des interdictions de circuler plus brutales mais a priori sans lendemain (comme lors des brocantes) ;
- obligation de renforcer plus nettement la desserte par transport collectif.

D'autre part la journée sans voiture doit s'intégrer plus explicitement dans la Semaine du Transport Public. Il faut en effet éviter la focalisation de l'opération sur des gadgets ou des solutions trop partielles à l'usage généralisé de la voiture - voiture propre, covoiturage, bus non polluants (comme si les bus étaient plus polluants que les voitures) - et mieux marquer le lien entre libération de la ville et développement des transports publics (le lien avec la place du vélo est mieux compris : depuis 30 ans, le vélo est le symbole du refus de l'hégémonie automobile sur la ville).

L'opération doit donc être reconduite mais recentrée sur sa vocation pédagogique et son rôle d'expérimentation technique et sociale, afin que le public ne risque pas d'y voir un coup médiatique ou un gadget, mais se sente concerné dans sa vie quotidienne.

Jean Sivardière (d'après une enquête



Propos intelligents

Antoine Grumbach, architecte-urbaniste, grand prix national de l'urbanisme et de l'art urbain 1992 : "en Europe, toutes les grandes métropoles qui ont une forte tradition de centralité ont condamné au moins partiellement l'usage des voitures dans leur centre. Mais dans notre pays, tout est fait pour amener les voitures dans les centres.

Les villes sont faites pour durer et pour vivre, et c'est plus important que les voitures qui, un jour ou l'autre, seront appelées à disparaître. On ne peut pas laisser un espace public être ainsi confisqué par une collection d'objets individuels.

Nos villes modernes sont des colosses aux pieds d'argile, et nous redécouvrons que l'on a rien inventé de mieux que la ville ancienne avec des places, des avenues et des continuités.

Le développement des transports publics ne pourra pas faire l'impasse d'une réflexion sur l'urbanisation. Il faut bâtir des gares et des parcs de dissuasion qui soient des lieux vivants, avec des commerces, des activités et des services.

On ne pourra pas éviter d'interdire la voiture dans certaines zones ou d'en limiter l'accès à certaines catégories d'usagers : c'est inexorable. Dans 25 ans, les voitures seront interdites sur les quais de la Seine. Il faut apprendre à se déplacer autrement.

Bientôt dans toute l'Europe

93 villes d'Italie, regroupant 14 millions d'habitants (le quart de la population du pays), étaient impliquées dans la journée sans voiture 1999. La faiblesse des transports publics a entraîné des difficultés. A Florence, on a expérimenté des vélos-taxis. A Rome, le centre sera bientôt interdit aux voitures non catalysées tous les mercredis.

Toutes les villes de la communauté européenne seront invitées à organiser une journée sans voiture le 22-09-2000.

Propos de bistrot

Michel Charasse, sénateur PS du Puy de Dôme : "on ne peut pas faire une journée d'action pour l'emploi chez Michelin et, le lendemain, une journée nationale pour ne pas user les pneus. On crie haro sur l'automobile, mais on oublie que cette industrie tire la croissance et pousse nos exportations : on devrait réfléchir à deux fois avant d'enfourcher son vélo". Et surtout avant de dire n'importe quoi .

Sur le terrain

Cette journée est profitable au milieu associatif, car elle lui permet de rencontrer le public. La journée de 1998 a servi le transport collectif : les élus du Mans se sont sentis plébiscités par la population et ont choisi ensuite le tramway. La deuxième édition, très réussie, devrait faciliter la reconquête du plateau piétonnier du quartier Saint Nicolas.

J. F. Hogu, FNAUT-Le Mans

Les mesures de la qualité de l'air lors de la journée sans voiture sont un outil de travail précieux et les débats dans la presse sont utiles. Un cahier des charges plus rigide de la journée sans voiture n'est pas souhaitable compte tenu du recul des élus de certaines villes. Toutefois il faudrait mieux promouvoir le transport public et en faire un axe essentiel de la journée.

J-B Lugadet, FNAUT-Pays de Loire

Cette journée est une opération gadget. Nombreux sont ceux qui remettent au lendemain les courses à faire en centre-ville : il faudrait au moins une semaine sans voiture, pour que les citadins et les périurbains prennent conscience de la place excessive de la voiture en ville et s'organisent en conséquence, et une augmentation plus sensible de la capacité et de la fréquence du transport collectif.

Roland Lenier, FNAUT-Orléans

Une semaine des transports clôturée par une journée sans voiture existe depuis longtemps chez nos voisins belges, allemands, suisses, néerlandais : cette dernière a lieu le même jour de printemps, avec randonnées cyclistes et pédestres, exposition et transports gratuits. La France doit harmoniser son initiative avec celles de ses voisins.

Max Mondon, ASTUS, Strasbourg

La journée sans voiture est et restera le plus souvent un gadget, et je crains que cette opération ne se retourne à la longue contre les objectifs concrets que nous cherchons à faire avancer progressivement et de façon pérenne.

Jean-Louis La Rosa, DARLY, Lyon

La journée sans voiture est appréciée par une large partie de la population. Cependant, en l'absence d'une véritable alternative, tout obstacle à la libre circulation automobile ne peut être vécu que comme une interdiction passagère : un moment plus ou moins agréable à passer selon que l'on est citadin ou banlieusard, mais demain tout rentrera nécessairement "dans l'ordre". Des actions pédagogiques plus fortes et plus répétitives sont nécessaires pour créer de nouvelles habitudes et faire comprendre que la régression de la voiture en ville n'est pas synonyme de pauvreté.

J.C. Oesinger, FNAUT-Tours

Feux de positionnement obligatoires le jour ?

Le Ministère de l'Équipement envisage d'obliger les automobilistes et chauffeurs routiers, à l'instar des motards, à rouler feux de croisement ("codes") allumés le jour. Il pourrait en résulter une "économie" de 200 tués et 2000 blessés par an. Consultées, la FNAUT a émis un avis défavorable sur ce projet révélateur de la manière dont l'administration appréhende les problèmes de sécurité routière.

Depuis longtemps la plupart des automobilistes ne tiennent aucun compte des limitations de vitesse et ont tendance à se caler sur la vitesse maximale permise par les caractéristiques géométriques et d'équipement des routes.

Plusieurs accidents récents graves, survenus récemment à des groupes de cyclistes ou de randonneurs, ou à des personnes - surtout des enfants - descendant d'autobus ou d'autocars, ne sont dus qu'au fait que les automobilistes responsables n'avaient simplement pas envisagé la présence sur la route d'autre chose que d'automobiles.

Il est devenu très dangereux, la nuit, de marcher ou de circuler à vélo le long des routes. Si, le jour, les automobilistes focalisent leur attention sur les personnes ou véhicules eux-mêmes, la nuit ils tiennent surtout compte des faisceaux lumineux projetés par les automobiles, motos et camions, rendant quasiment invisible tout ce qui ne produit pas de lumière, c'est-à-dire précisément les usagers les plus vulnérables de la voirie : piétons et cyclistes.

La mesure envisagée par le ministère consiste, en fait, à étendre au plein jour une partie des caractéristiques de la conduite de nuit. Elle n'est donc qu'un élément d'une politique revenant à réserver, dans les faits, l'usage de la voirie aux seules automobiles. Elle est en contradiction avec les objectifs souvent affichés de modération de la circulation automobile et de prise en compte des piétons, des cyclistes et des usagers des transports collectifs. Cette tendance peut, et doit, être combattue.

Le choix, pour une expérimentation, du département des Landes, avec ses longues lignes droites et sa faible urbanisation, illustre parfaitement (comme les abattages de platanes - voir FNAUT-Infos n°78) la dérive consistant, plutôt que de responsabiliser les conducteurs, à leur permettre de pratiquer la grande vitesse à moindres risques.

Abel Guggenheim

La mesure proposée par le ministère est faite pour les automobilistes et ne tient aucun compte du fait qu'ils ne sont pas les seuls usagers de la voirie. Elle aggraverait l'insécurité des usagers les plus vulnérables et les marginaliserait un peu plus.

On peut prévoir que les conducteurs se prêteront volontiers à une mesure peu contraignante. Se donnant de surcroît l'illusion de contribuer à la sécurité, ils continueront à pratiquer la grande vitesse en ville et sur route. D'ailleurs, les chauffards qui font du 180 ou du 200 à l'heure ne roulent-ils pas déjà phares allumés, pour mieux affirmer leur "supériorité" ?

Les principales causes des accidents sont la vitesse excessive et l'alcool. Vu l'extrême gravité de la situation en France, toute mesure qui n'affronte pas directement ces causes risque de n'être, quelles que soient les bonnes intentions de ses promoteurs, qu'une mesure alibi.

Fédération des Usagers de la Bicyclette

L'obligation existe déjà d'allumer les feux si la visibilité est réduite par la pluie ou le brouillard, elle suffit.

Les automobilistes verront moins bien les piétons et les deux-roues (c'est eux qu'il faudrait munir de feux). Quant aux piétons, ils verront moins bien les deux roues motorisés, souvent dangereux pour eux. Ils seront intimidés par les phares et hésiteront à user de leur droit de priorité sur les passages protégés, les automobilistes étant incités à accélérer. Les mal-voyants pourraient cependant gagner en sécurité.

Il y a mieux à faire pour améliorer la sécurité. La mesure vise essentiellement à réduire les risques pour les automobilistes : elle n'est pas de nature à améliorer le sort des piétons, qui ont surtout besoin d'une réglementation de l'usage des trottoirs et de l'aménagement de traversées des voiries où les automobilistes s'arrêteraient obligatoirement pour les laisser passer.

L'exemple des pays scandinaves, dont les succès sont mis en avant par le ministère, n'est pas transposable de manière évidente, car l'obscurité y est prononcée six mois par an.

Conclusion de Vincent Acker, président de l'association : "le code de la route et la jurisprudence doivent évoluer vers une responsabilisation croissante des automobilistes vis-à-vis des usagers non motorisés de la voirie. C'est d'abord aux automobilistes de faire attention aux plus faibles".

Les Droits du Piéton

Dans chaque région, la LOTI a institué un Comité Régional des Transports (CRT) au sein duquel sont créées deux CSA, voyageurs et marchandises, chargées de donner un avis au préfet de région devant sanctionner les entreprises de transports les plus infractionnistes (formation des chauffeurs, état du parc, niveau des prix pratiqués, respect des temps de conduite et du code de la route).

Les CSA, présidées par des magistrats administratifs, doivent se réunir au moins une fois par trimestre (soit 88 réunions par an pour les 22 régions), elles peuvent recommander des suppressions de licences et des radiations.

En pratique, les CRT fonctionnent de manière très inégale suivant les régions et il en est de même des CSA, quand elles existent. La FNAUT est généralement représentée dans les CSA voyageurs (Aquitaine, Centre, Lorraine, Midi-Pyrénées, Nord-Pas de Calais, Pays de Loire, Poitou-Charente, ...), parfois également dans les CSA marchandises (Centre, Franche-Comté).

Après une longue période de sommeil, les CSA ont été réactivées en 1994, dans le sillage du Contrat de Progrès : en 1998, 15 régions ont réuni leur CSA (25 réunions au total). Le vote de la loi Gayssot sur la sécurité routière pourrait renforcer le rôle des CSA.

Jean-Claude Oesinger

Heure d'été et sécurité routière

Le rapport "Summertime", remis en juin 99 à la Commission Européenne par le consultant Research voor Beleid, cite douze études de l'influence du système d'heure légale sur la sécurité routière (voir FNAUT-Infos n°75).

Trois études seulement (réalisées en Belgique, au Danemark et aux USA) indiquent une amélioration de la sécurité liée au système de l'heure d'été. Six autres (réalisées en Allemagne, en France, au Portugal et au Canada) concluent en sens inverse. Les trois dernières (effectuées l'une aux USA, les autres au Royaume Uni et en Irlande) mettent en évidence une amélioration liée à la suppression du changement d'heure.

Le consultant reconnaît par ailleurs que, contrairement aux affirmations de la Commission, le changement d'heure n'améliore pas l'efficacité des transports internationaux.

Eléonore Gabarain, Association Contre l'Heure d'Été double (ACHE)

Lyon-Turin, un rêve ?

Il ne faut pas se polariser sur le gigantesque projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin dans sa version actuelle. Même si le tunnel de base transfrontalier était financé, au moins deux autres tunnels (plus de 30 km au total) et un contournement de Turin seraient encore nécessaires en aval côté italien, sans parler du tunnel des Bauges côté français (20 km). Or les Italiens, qui ont déjà joué la carte de l'alliance avec la Suisse pour le trafic de fret et manquent d'argent pour investir, ont d'autres priorités : la ligne à grande vitesse Milan-Florence-Rome-Naples et le contournement de Rome.

D'autres solutions doivent être recherchées pour la traversée des Alpes : réouverture de la ligne du Sud-Léman, tunnel monotube entre Briançon et Oulx, puis agrandissement du tunnel de Modane. Sans oublier les Pyrénées ...

Jean Torriero, Lyon-Métro

Du TVR au train-tramway

Les élus de Nancy répètent que le TVR est moins cher que le tramway classique. Mais répéter ne suffit pas à démontrer. Or la ligne 1 de Nancy fera 11 km et coûtera 920 millions de francs (MF), soit 84 MF le km, mais le guidage du TVR ne se fera que sur 8,7 km : le prix réel est donc 106 MF le km, à comparer au prix annoncé du tramway à Orléans, 104 MF, et au Mans, 88 MF.

Les systèmes intermédiaires ont été présentés comme une grande révolution en 1995. Lors du dernier congrès du GART fin 99, le contraste était flagrant : il était réconfortant de constater l'omniprésence du train-tramway dont, depuis des années, la FNAUT a fait l'un de ses chevaux de bataille.

Jean-Louis La Rosa

L'automobile et la ville

Les commerçants qui critiquent les mesures favorables aux modes doux et aux transports publics ne s'appuient sur aucun argument chiffré : indices de fréquentation des centres-villes, évolution des chiffres d'affaires. Affirmer, comme ils le font, que l'automobile apporte de l'oxygène aux centres n'a rien à voir avec la réalité, au sens propre comme au sens figuré : en France comme à l'étranger, le tout-automobile a surtout profité au commerce périphérique.

Jacques Michaux, président de la FNAUT-Pays de Loire

Le coin du voyageur

Jusqu'au 28-11-99, le TER Angoulême-Poitiers du dimanche matin et jours fériés (arrivée 11h47) permettait de passer l'après-midi à Poitiers soit de prendre un TGV de niveau 1 pour Paris. Ce train a été déplacé et arrive maintenant à Poitiers à 17h : plus d'après-midi à Poitiers, et le TGV pour Paris en correspondance coûte 56 F, soit 22%, plus cher ... Cette décision de la SNCF est incompréhensible puisque les voyageurs voulant rester plus longtemps en province disposent d'une correspondance TER-TGV vers 20h.

Mauricette Ringuel, présidente de l'AUT-Poitou Charente

La desserte de la ligne Paris-Bâle se dégrade. Faute de dessertes TER, les trains internationaux doivent s'arrêter dans de petites gares : le trajet Paris-Belfort s'est allongé d'une heure le matin. Les retards sont nombreux : 20 minutes le 5-10-99 (panne de machine à Culmont) ; 10 mn le 12 (formation tardive du train) ; 20 mn le 19 (problème de signalisation vers Troyes). La climatisation des voitures est déficiente, les pannes d'éclairage sont fréquentes. Le service public français se britannise.

J.M. Genillon, 95 Jouy le Moulier

La sécurité des voyageurs est mal assurée aux gares non gérées situées sur des lignes à voie unique et où s'effectuent des croisements. J'ai été témoin d'un quasi-accident à Saint Paul de Varax, sur la ligne Lyon-Bourg : un voyageur voulant "attraper" un train à quai a traversé les voies sans regarder, au moment où arrivait le train croiseur. Le drame n'a été évité qu'à deux secondes près. La présence d'un agent de sécurité à cet arrêt dont la fréquentation augmente semble indispensable.

Xavier Braud, 01 Lent

Courrier des lecteurs

Si les transports collectifs existaient partout, les noires statistiques des accidents de la route diminueraient. Dans l'Ain, il faut (sauf à Bourg) se déplacer à pied, en autostop, à deux roues ou en voiture. Pour limiter le nombre des accidents, bridons les moteurs à 150 km/h, instaurons un permis provisoire pendant cinq ans pour les moins de trente ans, et exigeons un enseignement du respect des lois et du respect d'autrui à l'école primaire, au collège et au lycée.

Josette Bienaimé, 01 Ferney-Voltaire

La FNAUT désire que le rail constitue l'ossature du réseau de transport public. Mais les grèves sans préavis pour des motifs pour le moins discutables montrent que la majorité du personnel n'est pas à la hauteur de ses responsabilités. On ne peut laisser le pays à la merci d'un monopole irresponsable. La FNAUT doit donc proposer une réforme du statut des cheminots en s'inspirant du statut des personnels assurant la sécurité nationale.

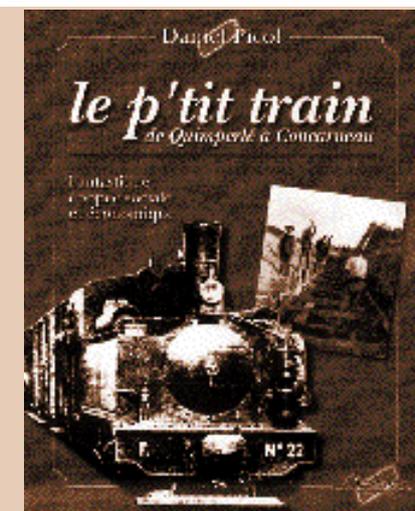
Franck Larroque, 33 Bordeaux

L'exposition "le train d'hier à demain" organisée à Fontenay le Comte par la FNAUT a été très appréciée des visiteurs. Une locomotive à vapeur symbolisait le rail d'hier : il est regrettable qu'en raison de l'opposition de la région Poitou-Charente, la présentation prévue de l'auto-rail moderne et attractif X73500 ait dû être annulée ...

J. C. Oesinger, FNAUT-Centre

Dans FNAUT-Infos n°78, vous épinglez Jean-Marie Brétillon, conseiller général UDF du Val de Marne, pour son hostilité au tramway. Il faut avouer que l'itinéraire prévu entre Issy et Vincennes - rues étroites, virages à angle droit - prête le flanc à ses accusations. Que n'a-t-il songé à l'utilisation de la plate-forme du Trans Val de Marne pour une réalisation plus rapide, plus efficace et moins coûteuse ?

Bernard Lecoy, 78 La Celle St Cloud



Mise en service en 1886, la ligne ferroviaire Quimperlé-Concarneau a fonctionné jusqu'en 1936. Daniel Picol, représentant de la FNAUT en Bretagne et ancien conseiller économique et social régional, en retrace l'histoire dans un magnifique album de 160 pages format 21*27 cm illustré de 50 photos. Au-delà des aspects techniques décrits dans d'autres ouvrages, l'auteur souligne les enjeux économiques et sociaux de la construction de la ligne. Prix de souscription 95 F + 30 F de port, chèque à l'ordre de Daniel Picol, BP 15, 29350 Moelan sur Mer. Indiquer nom, prénom et adresse pour l'expédition.

Obscurantisme automobile

Dans un communiqué publié le 7-12-99 et intitulé "en ville avec la voiture aussi", la Fédération Française des Automobile-Clubs (FFAC), présidée par Christian Gerondeau, critique les PDU et affirme que : "toutes les tentatives françaises et étrangères de dissuader les automobilistes de prendre leur voiture ont échoué. La ville et la voiture sont désormais indissociables. Toute politique inutilement restrictive pénaliserait la grande majorité des français : c'est la vie même de la cité qui est en cause".

Deux militants de la FNAUT répondent ci-dessous à cette nouvelle forme d'obscurantisme et de fanatisme (voir aussi ci-contre la rubrique Mal Dit).

Le communiqué de la FFAC sonne comme une véritable déclaration de guerre au bon sens, à la protection de l'environnement, à l'avenir de nos sociétés urbaines.

Ce texte fait apparaître les automobilistes français comme honteusement retardataires, incapables d'évoluer, irresponsables quant aux conséquences des pollutions qu'ils provoquent.

S'il s'agit de défendre les commerçants de centre-ville, il faut dire que les grandes surfaces périphériques sont largement favorisées par l'usage massif de l'automobile, et ne pas utiliser les arguments rétrogrades et poujadistes selon lesquels la vie urbaine est remise en cause si on limite l'accès automobile au centre-ville.

Jean-François Troin, FNAUT-Centre

La prise de position indécente de la FFAC met en évidence, une fois de plus, la pression constante exercée par le lobby automobile.

Si la réduction de la circulation automobile met en danger les centres-ville, pourquoi les commerçants de Strasbourg réclament-ils une nouvelle ligne de tramway ? pourquoi les agences immobilières de Nantes précisent-elles que les commerces qu'elles ont à vendre sont proches du tramway ? pourquoi la FNAC de Saint-Etienne, comme celle de Grenoble, a-t-elle choisi de s'implanter près du tramway ?

Pourquoi les villes américaines reviennent-elles aujourd'hui au tramway pour revitaliser leurs centres ?

La prise de position archaïque de la FFAC est totalement contredite par les exemples de succès des transports collectifs que l'on peut observer aussi bien en France que dans le monde entier.

Jean-Claude Vaudois, président de Promotram

BIEN DIT

■ **Claude Martinand**, président de RFF : "avant d'investir, il faut essayer de mieux exploiter l'existant. Il faut combattre à la fois le perfectionnisme technique et la fascination exercée par l'investissement à inaugurer".

■ **Julien Barrias**, AUT-Ile de France : "les voitures munies de pastilles vertes peuvent rouler lors des pics de pollution de niveau 3. Ainsi, quand toutes les voitures seront devenues propres, nous aurons droit, 365 jours par an, à de monstrueux embouteillages propres. Le problème de la colonisation de l'espace urbain par l'automobile restera entier".

■ **Michel Lévy**, journaliste au Dauphiné Libéré, sur la fermeture du tunnel du Mont Blanc : "dans l'immédiat, il n'y a aucune alternative à l'horizon ; par manque de vision politique stratégique en matière de transports, les autorités sont condamnées à gérer une situation routière chaotique de plus en plus mal tolérée par les riverains".

MAL DIT

■ **Christian Gerondeau**, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs : "il n'existe pas un seul exemple au monde où le trafic routier ait été soulagé de manière décelable par des investissements de transports en commun. Sur les relations banlieue-banlieue, il sera toujours impossible de détourner les automobilistes de leur voiture, quoi qu'on fasse".

Lecteurs de FNAUT-Infos

Que faire pour que ça change ? Voici quelques suggestions.

Utilisez le moins possible votre voiture (si vous en avez une).

Participez à toutes les manifestations organisées par les associations de la FNAUT. Ecrivez aux élus, aux médias, aux entreprises de transports.

Faites connaître FNAUT-Infos dans votre entourage : famille, amis, collègues de travail, associations.

Faites-nous part de votre expérience d'usagers. Envoyez-nous des informations locales, des réactions aux articles de FNAUT-Infos.

Adhère à une association de la FNAUT. Si vous appartenez à une association concernée par les transports, incitez-la à rejoindre la FNAUT.

Si vous souhaitez passer à l'action et créer une association d'usagers dans votre localité ou département, la FNAUT peut vous aider (modèle de statuts, suggestions d'actions).

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ + 2 points à **Jacques Chirac**, président de la République. La grâce pénale présidentielle spéciale an 2000 n'a pas concerné les automobilistes ayant commis une infraction au code de la route : ils devront payer les 5 milliards F d'amendes qui leur ont été infligées.

Punitions :

▼ - 1 point à **Philippe Douste-Blazy**, président du groupe des députés UDF. Lors du colloque "Pollution urbaine et santé publique" qu'il a organisé en octobre dernier pour faire parler de lui, aucun représentant du mouvement associatif n'a été invité à s'exprimer.

▼ - 5 points à **Yves Galland**, maire adjoint UDF de Paris. Cet esprit archaïque ressort des placards un projet de réseau autoroutier sous Paris. "Non, ce n'est pas une politique de tout-voiture", affirme-t-il sans rire.

BETISIER

▶ **Joël Lerognon**, maire (divers droite) de Pontorson : "une desserte ferroviaire du Mont Saint Michel n'est pas viable économiquement et il n'est pas souhaitable que des rames de trains modernes viennent dénoter dans le paysage". Il ne vient que 3,2 millions de visiteurs chaque année au Mont, et des kilomètres de bouchons, c'est tout de même plus joli que des trains ! En 1893, un prédécesseur de M. Lerognon s'opposait déjà à une antenne ferroviaire (créée par la suite puis supprimée) entre Pontorson et le Mont afin de protéger les intérêts des propriétaires de carrioles à cheval qui transportaient alors 100000 voyageurs/an.

▶ **Harry Lapp**, député RPR de Strasbourg. En 1992, il déclarait avec grandiloquence à Catherine Trautmann : "en interdisant la traversée automobile de l'hypercentre, vous ferez de Strasbourg un Beyrouth sans les bombes".

Exemple à suivre

Michel Vogt, lecteur de FNAUT-Infos habitant à Verdun, a interrogé les candidats lors d'une récente élection cantonale et leur a transmis l'étude de Jean Boudaille sur le TGV Est et les projets de gares lorraine et meusienne. L'Est Républicain a fait connaître sa démarche, il a également publié un article résumant l'étude de Jean Boudaille sur la gare meusienne, sous le titre bien vu "une gare pour rien".

Actions en bref

Basse Normandie

● L'ADPCR a organisé une 4ème manifestation en gare de Folligny, avec arrêts de trains, pour obtenir de la SNCF des correspondances satisfaisantes entre les lignes Paris-Granville et Caen-Rennes. L'association s'insurge contre la nouvelle liaison Paris-Le Mont Saint Michel par TGV jusqu'à Rennes, la liaison terminale étant assurée par autocar privé (tarification non SNCF). La SNCF néglige les correspondances entre ses propres services mais elle est capable d'organiser des correspondances entre ses trains et des autocars privés ! Cette initiative de la SNCF, prise sans la moindre concertation avec l'ADPCR ou les élus, est un mauvais coup contre le projet de modernisation de la ligne Caen-Rennes, qui prévoit un accès ferroviaire au Mont depuis la Normandie et la Bretagne : le tronçon le plus fragile de la ligne est menacé.

Centre

● L'association Environnement et Sécurité Routière (ESR) a présenté à la municipalité de Tours un ensemble de réclamations : protection des trottoirs et des pistes cyclables contre le stationnement illicite, création d'une fourrière municipale, ralentissement de la circulation devant les établissements scolaires. Avec les parents d'élèves et le collectif cycliste 37, ESR a manifesté contre l'insécurité routière à Saint Cyr sur Loire. Avec l'AFVAC, l'association a présenté à Chinon une exposition sur la sécurité routière.

● L'Association pour le Développement du Tramway en Touraine critique l'orientation du maire PS de Tours vers le tramway sur pneus sans caténaires : "le Civi est adapté à de petites agglomérations telles que Bourges ou Chateauroux, non à une agglomération de 300000 habitants". L'ADTT cite en exemple Orléans et Le Mans (145000 habitants seulement) : "un tramway sur rails est une infrastructure lourde qui apporte une colonne vertébrale à une agglomération". L'ADTT critique la construction d'un nouveau parking central de 400 places. Elle demande un débat démocratique alors que le maire veut présenter un projet de TCSP tout ficelé, élaboré en secret : PDU doit signifier aussi "Participation Des Usagers".

● La Ligue contre la Violence Routière d'Orléans réclame un plan de modération de la vitesse en ville : limitations réalistes de la vitesse autorisée, campagne d'information, multiplication

des contrôles. Il arrive que des moniteurs d'auto-école, voire des inspecteurs du permis de conduire, demandent aux candidats de dépasser la vitesse autorisée pour tester leurs réflexes ... Selon l'association, "il est grand temps de prendre au sérieux le défi lancé par le gouvernement de réduire par deux en 5 ans le nombre des victimes de la route. Il faut donner à la lutte contre la délinquance routière (8500 tués par an) la même priorité qu'aux autres formes de délinquance (900 homicides par an)".

Pays de Loire

● La FNAUT Pays de Loire a redemandé à la région que la ligne Nantes-Pornic soit ouverte toute l'année, le tourisme de week-end se développant sur la Côte de Jade. La réfection de l'infrastructure entre Sainte Pazarne et Pornic a été évaluée à 60 millions de francs, une liaison en 45 minutes est possible grâce au nouvel autorail régional.

● L'Association Nantaise de Défense de l'Environnement a présenté 51 propositions pour le PDU. Elle insiste sur la nécessité de densifier la ville et d'arrêter l'expansion de "l'archipel nantais", et de mélanger les diverses fonctions urbaines pour réduire la demande de déplacements. Elle demande la remise en question du stationnement gratuit offert aux employés des organismes publics. "Dans 15 ou 20 ans, transport collectif, vélo, marche à pied et voiture doivent assurer chacun 25% des déplacements urbains". ANDE : 8 rue d'Auvours, 44000 Nantes.

Rhône-Alpes

● A l'occasion des récentes "rencontres du cadre de ville", l'association DARLY, très imaginative, a suggéré que les participants viennent sans leur voiture et a proposé tout un dispositif, baptisé "la Combine", associant réductions SNCF, accueil dans les gares, location de bicyclettes, covoiturage avec parking gratuit, forfait taxi pour 4 passagers. Le dispositif a été adopté et a bien fonctionné.

● La FNAUT-Rhône-Alpes regrette que la SNCF modifie les horaires des trains grandes lignes sans concertation et sans songer aux incidences sur les parcours régionaux et interrégionaux.

● Comme DARLY, Lyon-Métro s'oppose à l'obligation imposée à nouveau, sans concertation, aux usagers des bus de monter par la seule porte avant. L'association conteste l'utilité

de cette régression pour lutter contre la fraude : on voit mal comment le machiniste-receveur pourra intervenir pour empêcher un fraudeur de monter dans le bus, ou un usager payant de monter par la porte arrière.

National

● La FNAUT a appuyé la demande, présentée par France-Nature-Environnement à la Commission Nationale du Débat Public, d'organisation d'un débat sur le projet A45 (deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne).

● André Laumin, pour la FNAUT, et six représentants d'associations de consommateurs ont rencontré Pierre Vieu, directeur des relations humaines de la SNCF. Ils ont réaffirmé les exigences des voyageurs en matière de continuité du service public (voir FNAUT-Infos n°74) : amélioration du dialogue social au sein de la SNCF et, en cas de grève, priorité aux services TER et dédommagement des voyageurs pénalisés. Le directeur a fait état d'une diminution du nombre des mouvements de grèves au cours de l'année 1999.

● Abel Guggenheim a participé à une rencontre avec Patrick Gandil, nouveau directeur des Routes, sur la prise en compte des "modes doux", marche à pied et vélo, dans les aménagements de voirie.

● La FNAUT est représentée dans les groupes de travail mis en place par le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire sur le projet de loi Gaysot sur l'urbanisme et les déplacements (Jean Sivardière) et sur la politique du fret (André Laumin).

● La FNAUT s'est associée au recours déposé par l'association AGIRR auprès du Conseil d'Etat contre la Commission Nationale du Débat Public, qui a refusé les études réclamées par l'association sur les coûts externes de la construction d'une deuxième autoroute Metz-Nancy (A32) et les alternatives ferroviaires.

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°81
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Mondial Net Didot, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien 155)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : fnaut@wanadoo.fr
Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

Politique autoroutière : le rapport de la Cour des Comptes

Le rapport de la Cour des Comptes publié en juin 99 constitue une condamnation sévère du système autoroutier de notre pays, un réquisitoire accablant pour tous les élus locaux, parlementaires, directeurs des Routes, conseillers d'Etat et ministres "responsables", de droite et de gauche, qui l'ont approuvé et développé sans esprit critique ! Ce rapport reprend tous les arguments du mouvement associatif, il démontre en particulier que le "désenclavement" autoroutier est un leurre : le plus souvent, l'autoroute accentue la désertification des zones rurales traversées ; elle ne crée pas d'emplois, elle les déplace.

La Cour des Comptes persiste et signe ! Développant ses observations critiques de 1990 et 1992 sur le financement des autoroutes, elle a présenté en juin 1999 un véritable réquisitoire contre la politique autoroutière française. Tout y passe : la qualité des études préliminaires, les mécanismes de décision, l'impact sur l'économie et l'aménagement du territoire, le financement !

Etudes biaisées

Les services techniques du ministère de l'Équipement, tels que le SETRA, ne pouvant mener seuls les nombreuses études nécessaires, ils ont recours à la sous-traitance. Mais les contrats ne sont pas attribués selon le code des marchés publics : les bureaux d'études sélectionnés font partie du sérail, ils sont liés aux sociétés autoroutières ou à l'industrie des travaux publics, c'est le cas par exemple de SCETAUROUTE.

La Cour dénonce plus particulièrement "les deux marchés de prévision de trafic attribués en 1995 et 1996, qui portent sur des enjeux majeurs : la modélisation du réseau routier national, et les prévisions de trafic à l'horizon 2015 en vue de la révision du schéma directeur routier national". Dans les deux cas, "la société retenue n'est pas un bureau indépendant mais est liée à un grand groupe de travaux publics".

Objectivité garantie ! La Cour constate que "les paramètres et évaluations retenus pour le calcul des avantages des projets semblent sur bien des points contestables cependant que leurs coûts se révèlent sous-estimés". A l'inverse, les trafics et les retombées socio-économiques sont surestimés.

"Pour les opérations mises en service entre 1991 et 1994, les dépassements de coûts, rapportés au kilomètre, atteignent au plus 18%. Mais la dérive des coûts s'est accentuée par la suite : +39% pour l'A14 et l'A54 Arles-Salon de Pro-

Gratuité des transports ?

La gratuité des transports publics lors des pics de pollution de niveau 3 a été votée par les parlementaires dans le cadre de la loi sur l'air. Cette décision injuste, d'une évidente démagogie, coûteuse pour les entreprises de transport, a été critiquée par la FNAUT : alors que les automobilistes sont responsables des pics, la collectivité leur offre un déplacement gratuit. Les usagers réguliers des transports, eux, paient toute l'année alors qu'ils ne polluent pas, et leurs conditions de déplacement se dégradent lors des pics en raison de la saturation des véhicules !

Ces considérations de bon sens n'ont pas empêché le Syndicat des Transports Parisiens d'élargir la gratuité des transports lors des pics de la zone où est imposée la circulation alternée (Paris et les 22 communes limitrophes) à toute l'Île de France.

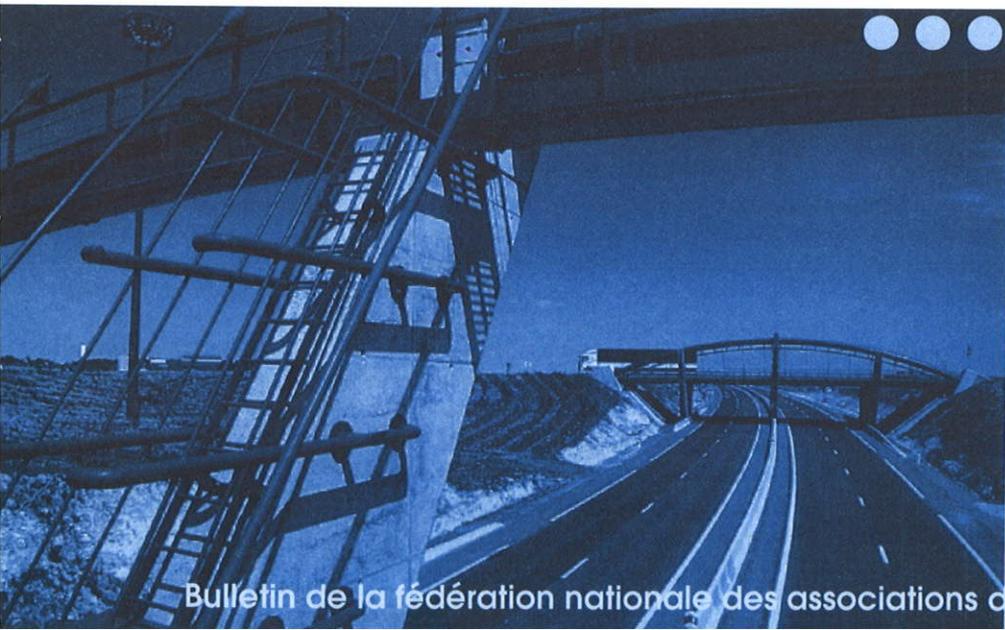
La gratuité lors des journées sans voiture est elle aussi critiquable. Ces jours là, l'utilisateur régulier ne bénéficie d'aucune prime, et la gratuité trompe l'automobiliste : s'il veut changer durablement de mode de transport, il faudra bien qu'il paye ! Un tarif réduit constitue une mesure incitative plus pédagogique.

Jean-Claude Gaysot a décidé la gratuité des transports en Île de France pendant la nuit du réveillon 99. Motif indiqué : éviter les accidents de la circulation dus à l'alcool (le précédent réveillon avait été très meurtrier). La collectivité devait-elle payer pour permettre à certains de boire un peu trop (l'opération a coûté plus de 10 millions de francs) ? Pourquoi ne pas avoir retenu un tarif réduit ? Une campagne énergique contre l'abus d'alcool n'était-elle pas plus indiquée ?

La FNAUT s'inquiète de la multiplication des mesures de gratuité des transports publics ponctuelles dans le temps : la gratuité tend à dévaloriser les transports publics ; elle engendre une surcharge des véhicules qui pénalise les usagers réguliers et décourage les usagers occasionnels ; son rôle pédagogique n'est pas démontré ; enfin elle rend ensuite plus difficile une lutte efficace contre la fraude.

Il faut également s'interroger sur certaines mesures de gratuité dites "sociales" (voir page 7).

Jean Sivadrière



Absurdité

En novembre 99, la SNCF a inauguré la première desserte cadencée de province, Lyon-Saint Etienne : un train toutes les 10 minutes aux heures de pointe vers Lyon, toutes les 30 minutes aux heures creuses. La fréquentation actuelle (11000 voyageurs/jour soit 15% du marché), la plus élevée observée sur une ligne de province, pourrait doubler à terme. Mais les élus et l'Etat ont aussi lancé une deuxième autoroute (A45) entre les deux agglomérations.

vence, +42% pour l'A43 (autoroute de Maurienne), + 64% pour l'A404 (antenne d'Oyonnax), +115% pour l'A29 et l'A131, +168% pour l'A64 Toulouse-Muret ...

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) observait lui-même, en juillet 1997, que "la situation est paradoxale : c'est au moment où les prix dérapent que l'on construit les autoroutes les moins rentables". Explication donnée par la FRAPNA-Isère : "c'est bien parce que les nouveaux tronçons sont les moins rentables qu'on éprouve le besoin de camoufler la catastrophe économique qu'ils représentent en sous-estimant systématiquement les coûts".

La sur-estimation des trafics est un phénomène plus ancien. Presque toutes les liaisons ouvertes entre 1974 et 1985 sont concernées. La sur-estimation dépasse 60% pour l'A4 Paris-Metz, l'A41 Grenoble-Chambéry et l'A48 Bourgoin-Grenoble.

La Cour émet des doutes sur la crédibilité des logiciels qui déterminent les trafics futurs et les trafics induits : les données ne sont pas réactualisées et ne concordent pas avec les calculs de la direction de la prévision.

Les études d'impact sur l'environnement sont elles aussi dénoncées par la Cour des Comptes. Elles ne portent que sur les tracés et ignorent les effets des extractions de matériaux et des remembrements, souvent bien supérieurs à ceux de l'infrastructure elle-même. "Les observations a posteriori font ressortir que l'impact sur l'environnement est largement sous-estimé par les études préalables".

Tronçonnage des projets

Les mécanismes de décision ne sont pas épargnés par la Cour des Comptes, qui dénonce en particulier le fractionnement des projets autoroutiers. Cette pratique particulièrement pernicieuse consiste à lancer une opération partielle sans se soucier de la faisabilité technique, des possibilités de financement, de l'impact environnemental et de l'intérêt économique de l'opération

● ● ● Politique autoroutière :

d'ensemble (mais les prévisions de trafic en tiennent compte) : une fois le premier tronçon réalisé, l'opération d'ensemble est justifiée par l'argument classique et imparable du "coup parti".

La Cour prend l'exemple, caricatural, de l'autoroute A51 : "les déclarations d'utilité publique des sections Marseille-Sisteron et Grenoble-col du Fau ont été prises sur la base d'études de rentabilité socio-économique fondées sur des hypothèses de trafic conditionnées par la réalisation de l'ensemble de la liaison. Les difficultés posées par la section centrale col du Fau-Sisteron n'ont pas été prises en compte".

La Cour critique vertement le Conseil d'Etat qui, en 1996, avait rejeté le recours contre la section nord de l'A51 présenté par les associations : contre tout bon sens, le Conseil d'Etat a non seulement fermé les yeux sur les insuffisances scandaleuses de l'étude d'impact mais estimé que cette section constituait un "ouvrage autonome".

Légèreté

La FNAUT-Auvergne déplore le rejet par le Conseil d'Etat du recours déposé contre l'autoroute A89 (et le manque de soutien du ministère de l'Environnement). Manifestement complices du gouvernement, les conseillers d'Etat ont été plus sensibles au caractère très politique de cette "autoroute des présidents" qu'aux arguments de bon sens développés par la Cour des Comptes dans son récent rapport.

Déconcertante aberration, l'A89 coûtera 4 milliards F et sera déficitaire (5000 véhicules/jour) car en concurrence avec deux grandes routes parallèles gratuites : la route Centre-Europe-Atlantique et la RN89 modernisée. On l'appelle déjà "la Transsaharienne".

La Cour n'est pas tendre non plus pour la concertation. Reconnaissant que les régions sont consultées, elle déplore l'absence "d'un véritable débat associant le public et portant sur le parti d'aménagement dans une approche intermodale après analyse des besoins et de la rentabilité économique et sociale des projets".

On le vérifie aujourd'hui : Jean-Claude Gayssot a relancé la "concertation" en cours sur le tronçon central de l'A51, mais seules des solutions autoroutières ou quasi-autoroutières ont été envisagées. L'impact sur la qualité de l'air à Grenoble est ignoré malgré la loi sur l'air. Les propositions alternatives des

associations (aménagement léger de la RN75) ont été a priori éliminées.

Prosperité économique ?

"L'autoroute va créer des emplois et sauver la région" : tel est le leit-motiv des promoteurs des autoroutes, petits et grands élus locaux de Vendée ou des Hautes-Alpes incapables d'imaginer autre chose que des rubans de bitume. Qu'en est-il exactement ?

Comme l'avait déjà fait le CGPC (rapport Brua, 1992), la Cour démontre que le lien entre développement économique et autoroute n'a rien d'automatique. La bonne desserte autoroutière d'Avallon ou de Brioude n'a pas empêché la poursuite d'un lent déclin économique. A l'inverse, la desserte relativement médiocre de Ganges-Le Vigan ou de Cholet n'a pas empêché l'implantation de nouvelles industries dans le premier cas, le développement d'un tissu industriel ancien dans le second.

L'amélioration des dessertes routières présente aussi des dangers largement méconnus : canalisation des trafics au détriment des commerces locaux, renforcement de la concurrence extérieure, aspiration des petites villes par les grands centres voisins.

D'après une étude du SETRA citée par la Cour des Comptes, 15% des entreprises de Clermont-Ferrand ont subi une concurrence plus forte de la part des entreprises lyonnaises suite à l'ouverture de l'A72 Clermont-Saint Etienne : cela s'est traduit soit par une diminution de leurs parts de marché, soit par la disparition d'une partie de leur activité. A Manosque, au sud de

Disparité

Selon le président de la SNCF (Les Echos du 2-12-99), la durée du trajet ferroviaire Lyon-Clermont Ferrand peut être réduite de 28 minutes grâce à un investissement de 136 millions de F : matériel pendulaire et mise à niveau de l'infrastructure.

Dans le même numéro des Echos, on apprend que le projet d'autoroute A89 (Lyon)-La Tour de Salvigny-Balagny reliant l'A6 à l'A72 est évalué à 5 milliards de F : ce tronçon de 50 km serait déficitaire (trafic prévu entre 10000 et 12000 véhicules/jour) et, d'après les nouvelles règles européennes, exigerait une contribution publique de 2 milliards de F, partagée entre l'Etat et les collectivités locales.

La comparaison des coûts de ces deux projets concurrents laisse rêveur.

Alain Richner, 75 Paris

Le rapport de la Cour des Comptes

Sisteron, 10% des entreprises locales estiment être dans une situation plus défavorable face à leurs concurrentes depuis l'ouverture de l'A51.

Le rapport souligne aussi les risques de déstabilisation des zones à faible densité par le développement des équipements routiers dits "structurants" : autoroutes, LACRA, GLAT. "Une autoroute aboutissant à un grand centre urbain peut avoir un effet de pompe vidant peu à peu les zones voisines".

Ainsi la basse et la moyenne Maurienne se dépeuplent alors que la population de la haute Maurienne, moins accessible, augmente. La zone de Carhaix, dans le centre de la Bretagne, est devenue moins attractive depuis l'amélioration de l'accessibilité des zones voisines.

"Les grands bénéficiaires de l'A75 ont été les très grandes surfaces commerciales proches de Clermont-Ferrand".

Quant aux retombées économiques des chantiers, elles sont généralement surestimées par les promoteurs des autoroutes : la Cour des Comptes avance une surestimation d'un facteur 3 (soit en réalité, un seul emploi par million de F dépensé et non 3). La majorité des entreprises viennent avec leur propre personnel ou recrutent sur les grands marchés régionaux, les entreprises locales sont peu sollicitées.

Financement

La Cour des Comptes dénonce la pratique de l'adossement : des concessions d'autoroutes amorties étaient prolongées pour permettre le financement de nouveaux tronçons déficitaires, de telle sorte que "le système autoroutier échappait tant aux contraintes de rentabilité financière du secteur privé qu'aux contraintes budgétaires".

Ce mécanisme a biaisé les décisions : il a favorisé les solutions autoroutières au détriment de la modernisation des routes existantes, moins onéreuse (2 à 3 fois moins en plaine, 6 fois moins en montagne) et mieux adaptée à la desserte des zones rurales, et évacué toute réflexion intermodale.

La Cour note que l'adossement, malgré l'interdiction décrétée récemment par Bruxelles, a encore été mis en oeuvre pour financer des sections dont la rentabilité très faible avait amené le ministère de l'Economie et des Finances à réclamer leur report (A29 Amiens-Saint Quentin, A87) ou même l'abandon (section nord de l'A51, A89 Bordeaux-Clermont, A83 Oulmes-Niort, Les Essarts-La Roche sur Yon de l'A87).

La Cour met aussi en évidence diverses irrégularités : certaines bretelles

(A645 du Val d'Aran, A432) ont été réalisées alors qu'elles ne figurent pas au schéma directeur de 1992 ; des concessions ont souvent été passées avant que les liaisons concernées soient déclarées d'utilité publique !

La Cour des Comptes critique enfin la pratique des charges différées (autorisation de ne faire entrer dans la comptabilité des sociétés autoroutières qu'une partie des charges d'investissement) qui, comme l'adossement, "favorise une dynamique d'extension incontrôlée du réseau autoroutier".

Confirmation

La Cour des Comptes a ainsi produit une synthèse remarquable qui renforce toutes les associations qui combattent les excès autoroutiers en confirmant officiellement leurs analyses.

"Contrairement aux principes de la LOTI, les schémas directeurs routiers successifs ne se sont pas inscrits dans une politique globale des transports" : ils n'ont été qu'une "réponse empirique aux demandes des élus" (et aux pressions du lobby autoroutier).

"L'échelle d'un projet n'est souvent pas adaptée à l'approche intermodale qui, pour être pertinente, doit s'inscrire dans une réflexion plus globale telle que la desserte d'un axe".

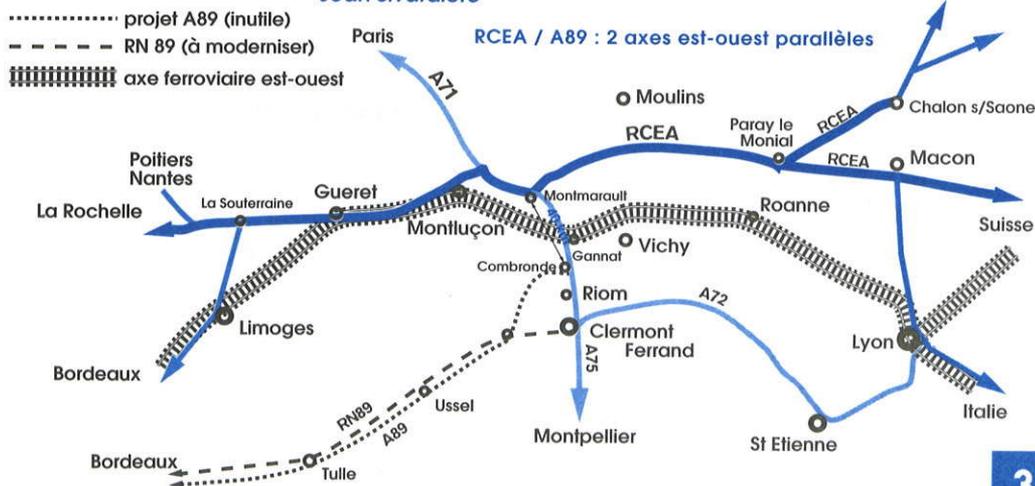
"Certains trafics prévus représentent moins du tiers de la capacité d'une route nationale interurbaine classique, et moins de 15% de celle d'une autoroute à deux fois deux voies".

"L'endettement du secteur autoroutier fait courir le risque d'une crise financière qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences sur les finances de l'Etat".

"Les autoroutes accélèrent les déséquilibres territoriaux et accentuent la polarisation du territoire".

"Les perspectives de croissance du trafic routier apparaissent difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur du développement durable".

Jean Sivardière



Réponses des ministères

Comme la Cour, le **ministère de l'Environnement** déplore "la quasi-inexistence" de l'analyse des effets directs et indirects des autoroutes : "la sous-estimation des effets à long terme est particulièrement nette dans le cas des autoroutes urbaines, dont l'impact sur l'étalement urbain et la mobilité n'est pas pris en compte".

Le **ministère de l'Economie et des Finances** note que "le secteur autoroutier n'a pas su s'adapter aux évolutions récentes, caractérisées par un moindre besoin en autoroutes : sur les nouveaux tronçons, les trafics sont faibles, voire très faibles, les coûts de construction élevés, les rentabilités financières dégradées et les besoins d'apport d'argent public importants".

Selon le **Budget**, "la réalisation de l'A89 se fera au détriment d'autres projets de transport collectif, d'éducation et de soutien à l'emploi".

Quant au **ministère de l'Equipe-ment**, bien loin de faire amende honorable, il cherche à minimiser l'endettement des sociétés autoroutières : 130 milliards de F en 1997, 142 en 2002. Comme le souligne Christian Garnier, responsable du réseau Transport de France-Nature-Environnement, ce chiffre ne correspond qu'à la dette en capital. L'endettement réel des sociétés autoroutières est bien supérieur. Si on tient compte des charges différées (130 milliards de F) et des intérêts dus (75), il atteignait déjà 242 milliards de F fin 1997, garantis par l'Etat donc le contribuable.

Brailards

Selon Michel Charasse, sénateur PS du Puy de Dôme et pourfendeur virulent des opposants à l'A89, "on a beaucoup entendu des personnes qui ne représentent rien du tout. Il faut que l'on sache qui gouverne. Il est temps que les groupuscules et les brailards prennent une fois pour toutes la baffe qu'ils méritent". La Cour des Comptes : un groupuscule de brailards ?

Pour voyager malin (suite)

Carte IGN du réseau ferroviaire

Le plan schématique du réseau disponible dans les grandes gares est peu lisible. Peu maniable en raison de son grand format, la carte IGN n°912 "la France en train" comporte des informations touristiques (disponible dans les kiosques et les relais H au prix de 30 F).

Guide des gares

Le Guide des Gares de France, publié par La Vie du Rail, décrit 281 gares et 32 aérogares : plan de situation dans la ville, restaurants et hôtels proches, transports urbains et location de voitures, informations touristiques. C'est "la bible du voyageur sans voiture".

En vente dans les librairies et relais H (99 F) et par correspondance (114 F) à la Vie du Rail, BP 519, 60505 Chantilly cedex, tel 01 49 70 12 57.

Guide du métro parisien

"L'Antisèche du Métro", de Christian Bardet, est publié aux éditions CBHM (tel 01 47 23 38 31). Ce livret (50 pages, 20 F en petit format, 30 F en grand format) répertorie les couloirs de correspondance et les sorties des stations de métro et RER (Paris et La Défense) : il permet au voyageur d'économiser ses pas en choisissant par exemple la sortie la plus proche de sa destination.

Auto-information horaire

L'indicateur **Ville à Ville** donne les horaires des relations entre grandes villes, classées par ordre alphabétique. Il est très lisible mais, par définition, d'une utilité limitée car il laisse de côté petites villes et dessertes régionales. Il est vendu (60 F) dans les kiosques et les relais H des grandes gares. On peut aussi s'adresser à la SNCF, documents clientèle, service abonnements, 91167 Longjumeau cedex 9.

L'indicateur **général** décrit toutes les relations ferroviaires en 4 tomes (80 F chacun). Il est vendu dans certains kiosques des grandes gares et la Boutique La Vie du Rail, et par le service documents clientèle de la SNCF. Lecture réservée aux spécialistes ...

Un **CD Rom** (utilisable sur PC uniquement) rassemble les horaires Grandes Lignes, TER et Ile de France et de nombreuses relations internationales, ainsi que des plans du réseau Grandes Lignes, du RER Ile de France et du métro parisien. Il est en vente dans les relais H des gares (60 F) ou par corres-

pondance (80 F port compris) en s'adressant au service documents clientèle de la SNCF.

Transports terminaux

Pour les **transports urbains, autocars non SNCF, bateaux, taxis collectifs**, adressez-vous à la gare de départ du service ou à l'office de tourisme de la ville, du département ou de la région. Consultez le service Minitel 36 15 TER.

Pour réserver un **taxi**, il faut s'adresser directement à la compagnie. Dans les TGV Paris-Lille et Paris-Nantes, on peut s'adresser au contrôleur : le chauffeur du taxi réservé attend le client en bout de quai à l'arrivée du train.

Le service **Train + location de voiture** (AVIS est le partenaire de la SNCF) existe dans 195 gares. Avec un billet SNCF, le voyageur bénéficie de tarifs préférentiels analogues à ceux de la SNCF : abonnés, jeunes, seniors. On peut réserver la voiture lors de l'achat du billet de train. Des informations sont disponibles dans les agences AVIS et agences de voyages agréées, et par téléphone au 08 02 05 05 05 (0,79 F/minute) ou Minitel 3615 AVIS (1,29 F/minute).

Trains de nuit

On peut voyager la nuit en voiture-lits (un *stewart* est à votre disposition), en couchettes (90 F, 4 places par compartiment en première classe, 6 en seconde) ou en place assise (certains trains offrent des sièges à dossiers inclinables, réservation conseillée 20 F).

Porteurs et consignes

Des **porteurs** sont à la disposition des voyageurs dans les principales gares : ils sont repérables grâce à leurs blousons rouges. La prestation coûte 30 F maximum pour 3 bagages.

Fermées lors du plan Vigipirate, les **consignes automatiques** n'ont été rétablies que dans les gares parisiennes sauf Saint Lazare, et dans 7 gares de province (15, 20 ou 30 F).

Bagages enregistrés

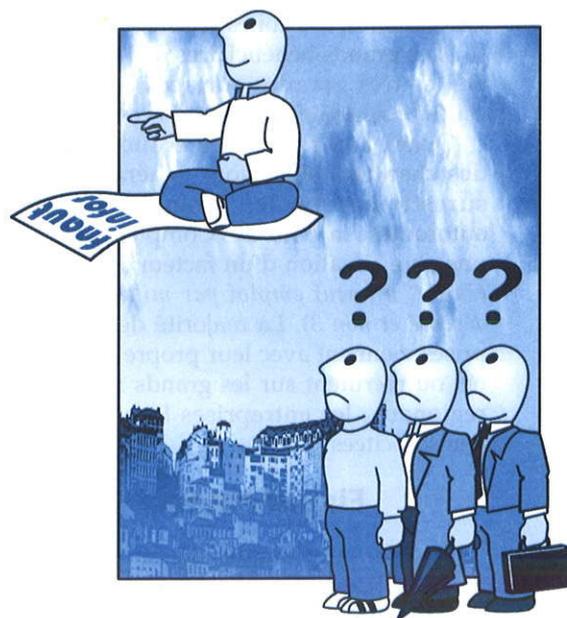
Le nouveau service **bagages** a été créé en avril 98. Il est accessible par la ligne 08 03 845 845, tous les jours de 7h à 22h (1,09 F la minute).

Le SERNAM assure le service à domicile en 24 h porte à porte (95 F pour le premier bagage, 65 F pour chacun des deux suivants pour les bagages ordinaires de poids inférieur à 30 kg), le transport se

fait en général par camion. Enlèvements et livraisons sont effectués du lundi au vendredi, de 8 à 17 h, sauf jours fériés. La SNCF s'engage à rembourser 200 F par envoi en cas de retard de livraison.

Il existe aussi un service bagages à destination de l'Allemagne et de la Suisse (190 F pour le premier bagage, 120 F pour chacun des deux suivants).

Les bagages enregistrés sont sous la responsabilité de la SNCF, qui doit vous indemniser en cas de vol ou de détérioration (6000 F maximum par valise ou colis, et 2600 F par vélo). Si le bagage est abîmé, formulez des réserves lors de la livraison et adressez une lettre recommandée à la SNCF dans les trois jours, au service clientèle : 116 rue de Saussure, 75017 Paris, téléphone 01 44 15 44 15 ou fax 01 44 15 45 59.



Cyclotouristes

Le guide **Train + Vélo**, très complet, est disponible dans les grandes gares.

Vous pouvez faire expédier votre vélo de porte à porte par le SERNAM (au prix très élevé de 295 F) ou le transporter gratuitement en bagage à main, disposé dans une housse (de 120 cm par 90 cm maximum) avec la roue avant démontée, en le plaçant dans l'espace bagages de votre train.

Le transport gratuit du vélo non démonté n'est possible que dans un petit nombre de trains de grandes lignes et TER : attention, certaines informations diffusées par la SNCF sur les trains "autorisés" sont peu fiables (voir FNAUT-Infos n°69). En Ile de France, on peut voyager avec son vélo dans le train aux heures creuses.

La FUBicy (4 rue Brûlée, 67000 Strasbourg, tel 03 88 75 71 90) et la FFCT (8 rue Jean-Marie Jégo, 75013 Paris, tel 01 44 16 88 88) peuvent vous aider à préparer un voyage.

Bambins

Un enfant de moins de 4 ans voyage gratuitement "sur vos genoux". Avec le tarif Bambin (*prix forfaitaire de 50 F incluant la réservation*), il bénéficie d'une place distincte. Les **enfants de 4 à 12 ans** paient demi-tarif (+ *réservation*).

Jeunes Voyageurs Service

Pendant les vacances scolaires, une hôtesse du service JVS peut accompagner un voyageur de 4 à 13 ans trop jeune pour voyager seul (*forfait 249 F*).

12-25 ans

Le site Internet <http://12-25.sncf.fr> propose des tarifs attractifs sur certaines destinations à certaines périodes. Les titulaires de la carte 12-25 ans (270 F pour un an) peuvent obtenir jusqu'à 50% de réduction sur les billets de train, 25% sur les vols United Airlines à destination des USA, un bonus de 25% sur l'aller-retour Paris-Londres, ou encore 25% sur la location d'une voiture Avis associée à un voyage en train.

Voyageurs handicapés

Des informations sont données par la ligne vocale gratuite "SNCF Accessibilité service" 08 00 15 47 53. Voir aussi le Guide du voyageur à mobilité réduite (*équipements des gares et trains, tarifs et réservations, transports dans la ville d'arrivée*) et le Guide Handicaps et Déplacements en Ile-de-France.

Un service payant d'accompagnement porte à porte est proposé par une association fondée en 1993 par la SNCF en partenariat avec la RATP : "Les Compagnons du Voyage", 17 quai d'Austerlitz, 75013 Paris, tel 01 45 83 67 77, fax 01 45 83 01 19. Dans certaines villes, le Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques assure un service de transport en véhicule aménagé pour les fauteuils roulants. GIHP : 98 rue de la Porte Jaune, 92210 Saint Cloud. Tel 01 41 83 15 15.

Aide aux voyageurs

Dans 15 grandes gares (*Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Lille, Lyon Perrache, Lyon Part Dieu, Marseille, Nice, Paris Lyon, Paris-Nord, Paris-Est, Rennes, Saint Pierre des Corps, Strasbourg, Toulouse*), l'association "SOS-Voyageurs" accueille toute personne en difficulté, handicapée ou non, et lui apporte une aide bénévole. SOS Voyageurs : 7 cours de Verdun 69002 Lyon, tél 04 78 38 22 72.

Vanessa Korb, service juridique (à suivre)

Mésaventures

Mr Z a acheté une Carte Enfant Plus pour remplacer une carte Kiwi arrivant à échéance, et plusieurs billets bénéficiant de la réduction de 50% avec les réservations correspondantes. Mais il a jeté par mégarde la nouvelle carte et non l'ancienne. Cette carte, dont la SNCF conserve un double, est nominative et incessible, elle est obtenue sur présentation du livret de famille et porte une photo d'identité du titulaire.

Grâce à des contrôleurs compréhensifs, Mr Z a pu utiliser les billets achetés. Puis il a cherché à obtenir le remplacement de la carte : du guichet vente de la gare d'Austerlitz, on l'a renvoyé à la direction commerciale (dont le bureau est ouvert de 8h30 à 16h45, ce qui est très pratique quand on travaille toute la journée). Refus catégorique : "c'est comme une carte d'identité, si on la perd il faut la faire refaire et payer". Désormais, on peut obtenir un duplicata d'une carte SNCF perdue.

Melle D, étudiante habitant une banlieue de Paris, a souscrit un abonnement "Imagine R" avant le 10 octobre 98, mais n'a reçu sa carte que le 18 décembre. Entre ces deux dates, elle s'est le plus souvent débrouillée pour se faire emmener à l'université par des amis. Elle a quand même dû acheter quelques tickets de RER et de métro, dont elle demande le remboursement (70 F). Le service conseil d'Imagine "R" refuse : il ne rembourse que les coupons hebdomadaires ou mensuels. *Aidée par la FNAUT, Melle D a eu gain de cause.*

M. L est attiré par la publicité "Paris-Londres pour 690 F". Un guichetier SNCF lui affirme sans hésiter que ce tarif n'est soumis à aucune condition et procède à la réservation en le faisant bénéficier du tarif "jeune". Le personnel Eurostar le laisse quitter Paris sans vérifier son billet. Mais au retour, on lui refuse l'embarquement car il n'avait pas droit au tarif "jeune". M. L doit payer 1400 F pour pouvoir rentrer à Paris et il perd deux heures.

De retour à Paris, il réussit à retrouver le guichetier qui lui a délivré le billet. Celui-ci reconnaît volontiers son erreur : il avait saisi un mauvais code tarifaire. Le tarif de 690 F dit de "séduction" impliquait que le voyageur passe la nuit de samedi à dimanche à destination et, de plus, le tarif "jeune" lui avait été appliqué à tort. M. L demandait le remboursement des 1400 F et de 100 F de frais téléphoniques : *la FNAUT l'a aidé dans ses démarches et il a obtenu satisfaction.*

Le coin du voyageur

Habitant près de Douai et voyageant régulièrement par le train entre Lille, Nantes et Lyon, j'ai demandé une carte Grand Voyageur. Cette carte, que j'ai d'ailleurs eu du mal à me procurer, est valable sur les Grandes Lignes, mais les trajets effectués sur le réseau TER n'apportent pas de points : pourquoi ?

Fabien Siméoni, 59 Lallaing

Pour éviter l'encombrement de ses guichets, la SNCF incite les voyageurs à acheter leurs billets à l'avance, ce qui leur fait perdre du temps. En échange de cette contrainte, elle se devrait de rembourser rapidement, et intégralement, les billets non utilisés.

J. M. Mauppin, 59 Roubaix

La SNCF présente sur son site Internet <http://12-25.sncf.fr> des offres réservées aux titulaires de la carte 12-25 à des prix fort intéressants mais, alors que la vente des billets ordinaires par Internet se développe, on ne peut payer qu'auprès du service de réservation téléphonique 08 36 35 35 35. Or le personnel de ce service est généralement incapable de trouver les références des billets correspondants. A titre symbolique, j'ai demandé à la SNCF de me rembourser 14 minutes de communications infructueuses à 2,23 F/mn.

Gilles Dumont, 75 Paris

Il est nécessaire de bien connaître la géographie ferroviaire quand on achète un billet SNCF. Voici deux exemples.

- Un billet Dijon-Bourg en Bresse est automatiquement délivré par Mâcon. L'ordinateur "oublie" la ligne directe de la Bresse par Louhans, plus courte de 22 km, sur laquelle circule une desserte régionale certes minimale mais ainsi privée de la clientèle occasionnelle.
- Pour aller de Lyon à Auch, l'itinéraire le plus court passe par Nîmes et Toulouse. Un billet m'a été délivré par Nîmes et ... Agen, soit 100 km de détour et un surcoût de 32 F. Ici encore, une ligne régionale directe est "oubliée".

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Bien des gares "secondaires" ne délivrent des billets que pour un nombre limité de destinations locales et leurs usagers sont pénalisés financièrement. Ainsi un trajet Paris-Felletin par Limoges coûte 269 F plein tarif mais, au retour, il faut acheter deux billets (donc acquitter deux prises en charge), soit 306 ou 308 F selon le mode d'achat du premier (dans le car SNCF ou par un appareil ADAMS).

Marcel Plavinet, 75 Paris

Train et autocar

Petite vitesse

Je propose au président de la SNCF de se rendre incognito à Gisors, à 72 km de Paris Saint Lazare. Il y arrivera péniblement après 1h15 de voyage inconfortable, dans une vieille voiture inox, sale, bruyante et puante. On a du mal à croire que ces convois d'un autre âge appartiennent à la même entreprise que les brillants TGV.

A partir d'Osny, tous les quais sont bas et, pour "grimper" dans le train, les voyageurs doivent franchir une première marche à ... 40 centimètres du sol. Nous sommes loin des progrès réalisés par les constructeurs d'autobus qui ont le souci d'aligner l'embarquement à la bordure des trottoirs.

Guy Lanselle, président de la FGRCF

On observe dans les Alpes-Maritimes d'énormes trous dans les horaires SNCF sur la ligne littorale, qui dessert pourtant une zone très densément peuplée : en semaine, pas de train de Mandelieu vers Cannes ou Nice entre 9h38 et 12h41 ; pas de train de Saint Raphaël vers Nice entre 9h41 et 12h12 ; pas de train de Menton vers Nice entre 13h35 et 15h28.

Sur la ligne Nice-Sospel-Breil, les trous horaires sont encore plus béants : pas de train de Nice vers Breil entre 7h25 et 12h30 ; pas de train de Breil vers Nice entre 12h45 et 18h. Les autorails, vieillots, de capacité insuffisante et inadaptés à cette ligne de montagne, tombent souvent en panne et des services sont supprimés sans information préalable. Les gares sont vétustes et les haltes ne sont pas entretenues.

Germain Nallino, président de l'AAR-Nice

La société d'autocars SCAL desservait les deux villages du Poët et d'Upaix, dans le Val de Durance. Pendant la construction de l'autoroute A51, les accès routiers à l'ancienne RN 85 ont été fermés, et la SCAL en a profité pour remplacer la desserte directe par une navette reliant les villages au parcours plus direct des cars.

Une fois les travaux terminés, pas question de revenir à la desserte antérieure : le directeur de l'entreprise ne cache pas que seules les liaisons autoroutières Gap-Marseille l'intéressent. Pourtant la SCAL est largement subventionnée par la région, en théorie pour assurer un service public complémentaire du train.

Yves Chevallier, président du CODEF Alpes Sud

Puy de Dôme : le train et l'autocar s'ignorent

La ligne départementale Saint Rémy-Thiers-Clermont Ferrand, qui a obtenu récemment le premier prix Qualid'Or des lignes départementales d'autocars, est effectivement la meilleure du département du Puy de Dôme, pour ne pas dire la seule correcte avec la ligne Chatel Guyon-Riom-Clermont Ferrand. Le reste du réseau départemental, comme la plus grande partie du réseau auvergnat, offre une qualité de service déplorable, avec des fréquences squelettiques.

Le département du Puy de Dôme a attendu 1998 pour doter son réseau d'abribus dignes de ce nom, avec des poteaux d'arrêt normalisés et pourvus des horaires de passage !

La coordination train-autocar est très en retard. C'est en septembre 1999 seulement que les autocars départementaux ont pu s'arrêter devant la gare SNCF de Clermont Ferrand et que leur existence y a été mentionnée. Leurs horaires sont disponibles à la bulle d'accueil mais ils ne sont toujours pas affichés en gare. Hors de Clermont, la coordination entre trains et autocars départementaux est inexistante, même dans des gares importantes comme Issoire ou Riom.

Il n'y a aucune complémentarité entre les services TER de la SNCF (7 par train et 3 par car) et la ligne départementale d'autocar Thiers-Clermont (9 services de bout en bout et 2 services partiels). Depuis des années, la FNAUT-Auvergne demande une intégration horaire et tarifaire des deux lignes, afin d'offrir aux usagers un service cadencé et dense, donc attractif.

La proximité de la voie ferrée et de la RN 89 offrant de nombreux points de contact, train et autocar pourraient se compléter à merveille : le train assurant les dessertes rapides aux heures de pointe, l'autocar prenant en charge la desserte fine, les services des heures creuses et les rabattements sur les gares de Thiers, Lezoux et Vertaison.

En résumé, l'exploitant (Loisirs et Voyages-Maisonnette) de la ligne départementale Thiers-Clermont mérite sa récompense car il propose un service de qualité (autocars neufs, respect des horaires), encore qu'il n'assure aucun service les dimanches et fêtes ...

Par contre le département du Puy de Dôme a encore du chemin à faire : les quelques progrès en cours sont beaucoup trop timides.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Sécurité routière

Des juges bien cléments

Philippe Laguérie, ancien curé intégriste de Saint Nicolas du Chardonnet à Paris, s'était fait pincer à 190 km/h sur l'autoroute A10 (avant l'adoption du délit de grande vitesse). Devant le tribunal correctionnel de Saintes, il a plaidé que sa voiture "s'était emballée toute seule" (la main du démon ?), et qu'il n'avait commis qu'un "péché véniel".

Les juges, des automobilistes ignorant tout de la théologie, ont cru cet irresponsable et se sont montrés d'une extrême clémence : seulement 2500 F d'amende et une interdiction de conduire le dimanche pendant un mois.

Sanction

Les conseils de la Légion d'Honneur et de l'Ordre du Mérite n'ont pas hésité à infliger un blâme à l'acteur Gérard Depardieu, membre de ces deux ordres, à la suite de sa condamnation l'année dernière pour conduite automobile en état d'ivresse.

Platanes

Faut-il abattre les platanes le long des routes, "responsables" de 900 tués par an ? Peut-être, mais faudrait-il abattre aussi les bornes et tous les panneaux publicitaires contre lesquels les voitures peuvent percuter et qui, de plus, détournent l'attention des conducteurs ? combler les fossés et supprimer les murs et maisons situés trop près des routes ? Il y a plus urgent : il est connu et reconnu que 90% au moins des accidents trouvent leur origine dans le comportement des conducteurs.

(extrait du bulletin de l'AFVAC)

Passages à niveau

La FNAUT félicite les cheminots CFDT de Tours, qui ont réfléchi à la sécurité des passages à niveau. Il existe actuellement en France 10500 passages à niveau automatiques à deux barrières et 600 à quatre barrières, et aucun système d'alerte des conducteurs de trains : la CFDT propose d'installer dans les barrières une fibre optique rigide reliée à un relai électrique déclenchant, en cas de rupture à la suite d'un choc avec un véhicule routier, une torche pouvant brûler pendant huit minutes. Cette idée originale et prometteuse a été mise à l'étude par la SNCF.

Brèves

Gratuité ?

Michel Noir, ancien maire de Lyon, avait promis que le périphérique nord (TEO) ne coûterait rien au contribuable. Finalement l'ouvrage aura coûté 6,6 milliards F au Grand Lyon et au conseil général du Rhône : Raymond Barre a annoncé un plan local d'économies pour financer le remboursement.

Immobilité !

Le jeudi 12 août 1999, il fallait 1h30 pour effectuer en voiture les 8 derniers kilomètres du parcours d'approche du Mont Saint Michel.

Productivité

Les nouveaux autorails TER 73500 acquis par les régions Alsace et Centre seront exploités par un agent unique assurant la conduite et le contrôle. Les syndicats protestent et réclament la présence permanente d'un contrôleur.

Réactivité ?

Deux ans et demi après la catastrophe survenue en septembre 97 au passage à niveau de Port Sainte Foy (Dordogne), le risque est toujours là : le pont routier ne sera mis en service qu'à la fin 2000, pour 20 millions de F.

Rentabilité !

La mise en site protégé de la ligne de bus parisienne Petite Ceinture aura, d'après le STP, une rentabilité socio-économique record de 92% : pourquoi avoir attendu aussi longtemps ?

Responsabilité

D'après l'Organisation Mondiale de la Santé, la pollution automobile urbaine est responsable de 17000 morts prématurées par an en France.

Simplicité ?

Le projet de train-tramway Strasbourg-Molsheim va donner lieu à la création d'un syndicat mixte réunissant la Communauté Urbaine de Strasbourg, le département du Bas-Rhin, la région Alsace, les communes riveraines et la CCI de Strasbourg. Un bel exemple de complexité institutionnelle (voir FNAUT-Infos n°75) qui freine les décisions : une mise en service est "envisagée" en 2006.

Quant au projet de desserte périurbaine Saint Etienne-Firminy, il fait intervenir l'Etat, la région Rhône-Alpes, le SIO-TAS (autorité organisatrice), les départements de la Loire et de la Haute Loire, RFF, la SNCF et la STAS (exploitant urbain).

Tarifification "sociale" ou droit au transport ?

L'association "La raison du plus faible" (9-11 avenue Beaucour, 75008 Paris, tel/fax 01 39 53 08 38), dont le but principal est la défense des droits des personnes sans domicile, a étudié les tarifs sociaux des transports dans 26 villes françaises dont Paris.

Première observation : des catégories précaires sont oubliées. Souvent les personnes sans domicile fixe, et parfois les inactifs de moins de 65 ans, sont privés de réductions. Les salariés intermittents ou à temps réduit ne bénéficient pas toujours des avantages consentis aux chômeurs. A Marseille, les chômeurs non indemnisés n'ont droit à aucune réduction. Ailleurs (Bordeaux, Marseille, agglomération parisienne, Reims), les jeunes sans emploi ni ressources n'ont pas les mêmes droits que les autres demandeurs d'emploi : ils doivent par exemple être en stage ou sous contrat d'insertion.

Deuxième observation : dans une majorité des villes étudiées, les personnes de plus de 65 ans sont aidées sans plafond de ressources alors que beaucoup disposent aujourd'hui de revenus confortables : l'aide atteint 60% du tarif normal (Metz, Strasbourg) et va jusqu'à la gratuité (Toulouse, Grenoble) ou la quasi-gratuité (Dunkerque).

A Paris, cependant, la gratuité est accordée aux plus de 65 ans seulement jusqu'à un niveau de ressources de deux fois le SMIC. Une restriction des avantages offerts aux personnes âgées ayant des revenus convenables a été engagée depuis plusieurs années à Dijon, Nantes et Mulhouse.

Troisième observation : les avantages tarifaires varient moins en fonction des ressources que du statut et surtout de l'âge. La ville de Metz, très généreuse avec les personnes âgées même fortunées, n'accorde aucun avantage aux chômeurs. Mulhouse, Strasbourg et Dunkerque, plutôt généreuses avec elles, n'aident les chômeurs que sous des conditions très rigoureuses. Même à Rennes et Dunkerque, villes où des réductions sont accordées à tous les usagers précaires, les personnes âgées ont des réductions sans plafond de ressources.

En définitive, d'après l'enquête de l'association "La raison du plus faible" qui réclame une remise en ordre des tarifs sociaux, quatre villes seulement - Dijon, Le Havre, Montpellier et Tours - concentrent leurs efforts financiers sur ceux qui en ont vraiment besoin, c'est-à-dire les personnes à très bas revenus.

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ +1 point aux villes de Crest, Chaubeuil et Loriol (Drôme). Afin de lutter contre le bruit, elles se sont associées pour acheter un sonomètre coûteux mais précis, qui permettra de verbaliser les contrevenants.

▲ +2 points aux entreprises Les 3 Suisses, Ikea, Omya et Sanofi-Synthelabo. Par souci de l'environnement, elles augmentent la part du rail dans l'acheminement de leurs marchandises.

Punitions :

▼ - 2 points à Odette Casanova, députée socialiste du Var, pour son attitude irresponsable, dictée par des préoccupations électoralistes, dans le débat sur le projet de tramway de Toulon.

▼ - 4 points à la ville du Puy, seule ville française de plus de 20000 habitants à ne pas encore posséder de secteur piétonnier.

BETISIER

► **Philippe Bouvard**, journaliste à France Soir : "la mode étant de renoncer momentanément aux comforts et aux plaisirs dont bénéficie l'homme civilisé, la journée sans voiture ne constitue qu'un modeste pas dans le sens de la marche arrière du progrès".

► **Jean-Marie Rausch**, sénateur-maire de Metz, et les élus du groupe URL du conseil régional de Lorraine : "le TGV-Est et l'aéroport régional de Louvigny présentent des possibilités de synergie et de complémentarité pour développer les activités de logistique et renforcer les atouts du carrefour qu'est la Lorraine".

Exemple à suivre

François Grosjean, membre de la FNAUT habitant à Chamonix, a présenté aux élus locaux et à la région un projet d'organisation intermodale des déplacements entre Servoz et Argentière, associant le "Mont Blanc Express", les navettes de Chamonix-Bus, les téléphériques et trains de montagne (TMB, Montenvers) et les cheminements cyclables et piétonniers. Son initiative a été relayée par la FNAUT-Rhône Alpes.

Internet

Le CERTU a ouvert un forum sur Internet (www.certu.fr) sur l'accessibilité des transports publics urbains.

Actions en bref

Auvergne

● La FNAUT-Auvergne soutient les usagers de la gare de Brassac-les-Mines (au nord de Brioude) qui s'opposent à la réduction de moitié des horaires d'ouverture de cette gare, pourtant rénover à grands frais en 1995 et la 13ème de la région Auvergne par le chiffre d'affaires. Depuis cette décision aberrante prise sans concertation et qui encourage la fraude, la gare est dorénavant fermée aux heures de plus fort trafic !

Basse Normandie

● L'association Réseau Vert de Basse Normandie milite depuis trois ans pour la réouverture de la ligne Caen-Flers, fermée en 1970 au trafic voyageurs et en 1991 au trafic de fret. Sa pétition a recueilli plus de 3000 signatures, le gel de la procédure de déclassement a été obtenu. Reliant Caen au bassin de Flers-Vire, deuxième pôle économique de Basse Normandie, la ligne dessert la banlieue de Caen (un train-tramway est envisageable jusqu'à Thury-Harcourt), des zones industrielles (carrières) et les sites touristiques des vallées de l'Orne et du Noireau (Suisse Normande). Alors qu'un train touristique a fonctionné de 1991 à 1993 et transporté 40000 voyageurs, le conseil général du Calvados persiste à vouloir transformer la ligne en chemin de randonnée cyclo-pédestre.

Franche Comté

● L'association des usagers des transports de l'agglomération bisontine (AUTAB) a été créée en décembre dernier en réaction aux projets de PDU de Besançon et de "gare forestière" du TGV Rhin-Rhône. Elle est animée par Jacques Fontaine, Sébastien Maire et François Jeannin.

Limousin

● L'association pour le désenclavement du nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais s'inquiète pour la pérennité de la ligne Poitiers-Limoges, médiocrement exploitée par la SNCF (information, fréquences, ponctualité) bien qu'elle relie deux capitales régionales. Une reconquête de la clientèle passe par une réduction décisive de la durée des trajets (1h30 de bout en bout), ce qui exige 300 millions F d'investissements difficilement fractionnables. Mais la région Poitou-Charente bloque le financement dont les trois quarts sont pourtant acquis. 4,5 milliards F seront dépensés sur la région au cours du prochain contrat de plan ...

Poitou-Charente

● L'association des Usagers des Transports de Poitou-Charente réaffirme l'intérêt d'une réouverture de la gare de Couhé : deuxième destination touristique de la Vienne, le site voisin de la "Vallée des Singes" à Romagne a reçu 80000 visiteurs en 4 mois. Selon l'AUT, "les personnes âgées sont de plus en plus nombreuses, les transports publics ferroviaires ou routiers sont donc indispensables, en particulier dans les zones rurales, pour lutter contre l'isolement et assurer le droit au transport. L'autocar doit converger sur les gares, le trafic de fret ne doit pas empêcher le développement du TER".

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA et la FNAUT Rhône-Alpes se sont associées au Collectif pour le Tunnel sous le Montgenèvre, animé par Joël Giraud, maire de l'Argentière-La Bessée. Lors d'une réunion organisée à Veynes par Claude Jullien et J.J. Desert (AFITRAC) les associations ont fait le point sur l'évolution du projet, totalement ignoré dans le rapport Brossier et aujourd'hui pris en considération par les élus : "le projet est complémentaire du Lyon-Turin. 800 camions transitent déjà chaque jour par le col du Montgenèvre, le port de Marseille doit être relié par rail à Turin et Milan".

● Jacques Chaussard et Jean-Michel Pascal, délégués FNAUT pour les Alpes-Maritimes, critiquent sévèrement le projet de Directive Territoriale d'Aménagement de la Côte d'Azur : des routes à grand gabarit ("médiante", 202 bis, contournement de Nice) sont encore proposées pour rempla-

Les 20 ans de l'AFVAC

L'Association des Familles Victimes des Accidents de la Circulation (AFVAC) a fêté récemment ses vingt ans. Créée en 1979 pour conseiller et défendre les familles meurtries par un accident, l'AFVAC s'est vite engagée contre l'insécurité routière et pour une politique des transports compatible avec cet objectif.

En vingt ans, des progrès importants ont été accomplis : taux d'alcoolémie fixé à 0,5g/1,50 km/h en ville, délit de grande vitesse en cas de récidive, loi Badinter pour l'indemnisation des victimes, ... L'AFVAC s'inquiète cependant de la stagnation des résultats depuis quelques années.

L'AFVAC vient d'éditer un dépliant rassemblant des conseils à suivre, suite à un accident, dans les relations avec les administrations, les assurances et la justice. AFVAC (président Pierre Graziano) : 23 place Foire-le-Roi, 37000 Tours. Tel 02 47 37 07 35 ou 02 47 42 53 24.

cer l'A58 ; le prolongement de la ligne Digne-Nice jusqu'à la gare SNCF de Nice (600 mètres) n'est pas retenu, "un oubli impardonnable" ; la desserte ferrée de la zone industrielle de Carros est éludée, de même que la réouverture de la ligne Cannes-Grasse au trafic TER (liaison possible en 20 minutes) ; le rôle possible de la ligne Nice-Breil-Turin pour les relations voyageurs et pour le fret est sous-estimé.

Assemblée générale FNAUT

La prochaine assemblée générale de la FNAUT se tiendra le **samedi 25 mars 2000** dès 9h30, 11 rue Caillaux, 75013 Paris. Métro ligne 7 (Maison Blanche) ou bus ligne 62 (Italie Tolbiac). Le matin, activités statutaires ; l'après-midi, débat sur l'organisation interne de la FNAUT.

Halte aux camions

Le Collectif Alternatives Pyrénéennes (tél. 05 59 39 41 45) organise un grand rassemblement à Bedous, en vallée d'Aspe, le dimanche 7 mai 2000, contre les aménagements routiers entre Pau et le tunnel du Somport, pour l'interdiction du transit international des camions et la réouverture de la voie ferrée Pau-Canfranc-Saragosse.

Voyage ferroviaire

L'Association des Amis du Rail organise, le dimanche 21 mai, un voyage touristique Nice-Digne aller-retour en autorail spécial sonorisé sur la ligne des Chemins de Fer de Provence. Réservations avant le 30 mars (420 F repas compris). Renseignements : AAR, tel/fax 04 93 21 08 75.

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°82
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 12^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien
155) Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : fnaut@wanadoo.fr

Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

Le TGV Rhin-Rhône : une décision prématurée

La première phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône a été choisie par le gouvernement sur des critères de rentabilité financière et non d'aménagement du territoire, sans vision d'ensemble à moyen terme des investissements ultérieurs (branches Ouest et Sud) et sans prise en compte du trafic de fret. La FNAUT réclame une desserte plus satisfaisante des agglomérations de Belfort-Montbéliard, Besançon et Dole. Elle préconise une jonction en triangle des trois branches du TGV Rhin-Rhône.

La FNAUT souhaite l'extension du réseau TGV (voir FNAUT-Infos n°54, 66 et 67).

- La construction de lignes à grande vitesse (LGV) renouvelle la qualité des services voyageurs et désature le réseau classique. Le TGV est donc un outil du développement durable : il permet au rail de concurrencer efficacement l'avion, la voiture et, indirectement, le camion.

- L'extension du réseau TGV doit se faire sans reproduire les erreurs passées (*positionnement absurde des gares nouvelles*), et sans faire du réseau classique le parent pauvre du TGV.

- Cette extension du TGV ne doit pas renforcer les inégalités entre régions mais au contraire viser une desserte homogène du territoire français et concerner en priorité les régions les plus éloignées de Paris et les itinéraires saturés sur lesquels le trafic de fret est pénalisé. Elle ne peut donc pas se décider au gré de lobbies régionaux par définition peu sensibles à l'intérêt général.

- Enfin c'est le seuil de performance donnant au TGV l'avantage sur l'avion et la voiture qui doit être recherché, et non la performance maximale.

La technique pendulaire, moins performante mais moins coûteuse, apporte un degré de liberté supplémentaire, mais ne constitue pas la solution miracle et doit être étudiée au cas par cas.

Un lobby influent

Le principe d'un TGV Rhin-Rhône, rénovant radicalement la liaison transversale Strasbourg-Lyon et, au-delà, Allemagne-Méditerranée, tout en améliorant la liaison radiale Paris-Mulhouse, fut proposé par notre ami Pierre Bermond dès 1986. En 1990, le Conseil National des Transports, sensible à cette idée novatrice et à son aspect "décentralisateur", préconisa logiquement la réalisation rapide d'une première phase Mulhouse-Besançon-Dole.

Puis, sous la pression de "Trans-Europe TGV", un lobby influent animé

Démenti

Christian Gérondeau, délégué général de l'Union Routière et président de la Fédération Française des Automobile-Clubs, cherche à faire croire que les Français sont définitivement acquis au système automobile. Ainsi, selon lui :

- limiter l'usage de la voirie par la voiture est dangereux car la voiture véhicule la majorité des Français ;
- la clientèle du transport public et celle de la voiture sont très différentes, les possibilités de transfert modal sont donc marginales ;
- la voiture a changé la vie des femmes, elles la plébiscitent pour emmener leurs enfants à l'école.

On n'en finirait pas d'énumérer les vérités incomplètes, les inexactitudes et les arguments fallacieux mélangeant systématiquement les causes et les effets qu'utilise M. Gérondeau pour manipuler l'opinion.

Mais les Français sont moins bêtes qu'il le croit : tous les sondages montrent que s'ils utilisent massivement l'automobile, c'est bien davantage par obligation que par choix, qu'ils connaissent les solutions alternatives et veulent qu'elles soient mises en place sans attendre.

Dernier en date, le sondage IPSOS-Le Progrès effectué en janvier dernier auprès de 600 habitants de Lyon a confirmé l'évolution de l'opinion et infligé un démenti cuisant à M. Gérondeau.

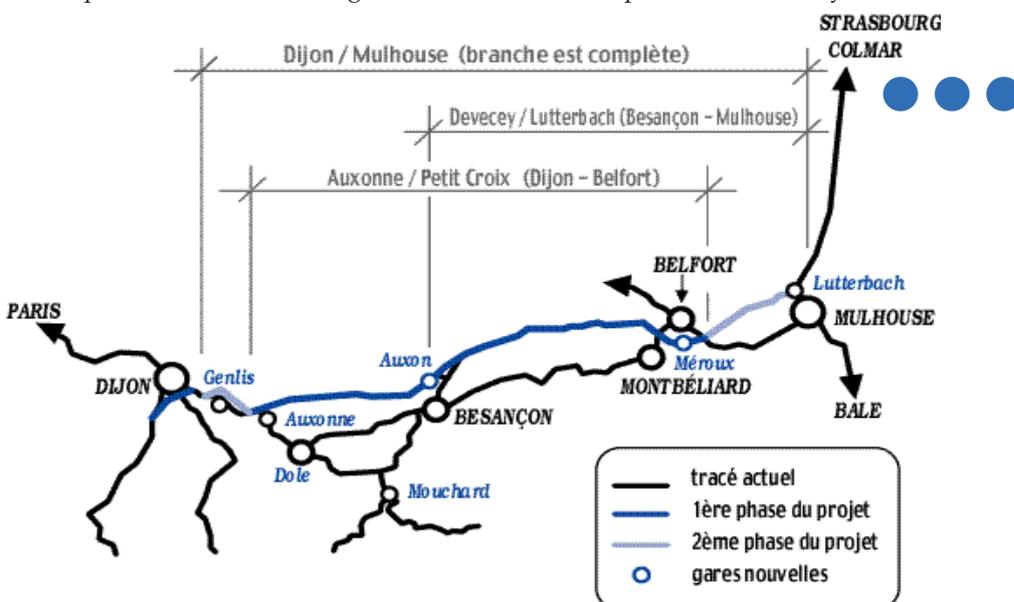
- Le projet idéal pour Lyon ? Viennent en tête l'interdiction de la voiture en centre-ville (34% des réponses) et une liaison métro ou train régional avec l'aéroport de Satolas (28%).

- L'équipement récent le plus important ? La ligne D du métro (53%), l'embellissement des places publiques (20%). 15% seulement pour le périphérique nord (TEO), et 9% pour les parkings !

- Les projets prioritaires ? Les contournements routiers (53%) et le tramway (37%).

Les habitants voient évidemment dans les contournements routiers le moyen de diminuer la pression automobile en ville : le peu d'intérêt qu'ils manifestent après coup pour ce type d'investissements montre qu'il s'agit d'une illusion que les élus entretiennent de manière irresponsable.

Jean Louis La Rosa



par Jean-Pierre Chevènement (député-maire MDC de Belfort) et Jean-Marie Bockel (député-maire PS de Mulhouse), appuyé par les élus RPR dijonnais et financé avec largesse par les contribuables, c'est un tracé orienté vers Dijon et non vers Dole, c'est-à-dire une LGV Genlis (à l'est de Dijon)-Lutterbach (au nord de Mulhouse), qui a été retenu.

Une première phase allant de l'ouest d'Auxonne (entre Genlis et Dole) à Petit-Croix (à l'est de Belfort) a finalement été préférée par le comité de pilotage (seul François Jeannin, représentant de la FNAUT, a voté contre) à une première phase Besançon-Lutterbach qui semblait devoir l'emporter.

Ce choix, justifié par "un meilleur service aux voyageurs de l'ensemble des territoires concernés, une meilleure rentabilité socio-économique et, par suite, un moindre apport d'argent public", a été immédiatement entériné par le ministre Jean-Claude Gayssot. La mise en service est prévue pour 2008-2010.

Deux autres phases sont prévues : la branche Sud, greffée sur la branche Est près d'Auxonne en direction de Mâcon ou Bourg-en-Bresse (horizon 2020) ; la branche Ouest vers Dijon, Aisy et Paris (échéance indéterminée).

Un TGV Est bis ?

Si la FNAUT approuve les projets de TGV Ouest (contournement du Mans) et Aquitaine (première phase Angoulême-Bordeaux), elle est amenée à critiquer le projet Rhin-Rhône actuel, mais sans en remettre en cause le principe général.

Grâce au prolongement judicieux du TGV -Est de Vandières à Baudrecourt, la relation Paris-Mulhouse s'effectuera, dès 2006, en 3h10 par Strasbourg au lieu de 4h15 aujourd'hui par la ligne Paris-Bâle. Ce temps serait ramené à 2h40 environ aussi bien par une LGV Est prolongée jusqu'à Strasbourg que par la LGV Auxonne-Petit Croix, et à moins de 2h10 par une LGV intégrale Paris-Mulhouse : à terme, la desserte Paris-Mul-



Le TGV Rhin-Rhône

house-Bâle-Zürich doit donc s'effectuer par Dijon et non Strasbourg.

D'autre part, si la relation TGV Paris-Besançon par Dijon s'effectue déjà en 2h35, Belfort n'est reliée à Paris, par la ligne classique Paris-Bâle, qu'en 3h42 : le gain de temps possible sur cette ligne est de 30 minutes maximum, et le TGV Est ne peut apporter aucune amélioration aux 300000 habitants de l'agglomération de Belfort-Montbéliard.

Il est donc raisonnable d'utiliser le TGV Rhin-Rhône pour améliorer les relations Est-Ouest. Par ailleurs ce projet, que ses détracteurs qualifient un peu abusivement de TGV Est-bis, participe à l'indispensable rénovation de la liaison transversale Strasbourg-Lyon, effectuée au mieux en 4h50 aujourd'hui par Lons-le-Saunier et Bourg (ligne dite du Jura).

Pas si simple ...

L'orientation Est-Ouest du tracé (caricaturée sous le nom de "Rhin-Seine") est paradoxalement celui qui permet de maximiser les gains de temps à la fois sur les relations Paris-Mulhouse et Strasbourg-Lyon (voir tableau). Il est aussi le plus favorable à Dijon, d'où il faut aujourd'hui 2h et 3h30 pour aller en train respectivement à Lyon et à Strasbourg, contre 1h30 et 2h45 en voiture par autoroute.

Ceci étant, le choix entre les LGV Auxonne-Petit Croix et Besançon-Mulhouse ne va pas de soi. Regardons les choses de plus près, en commençant par le service rendu aux voyageurs.

• Un futur contournement nord de Dijon vers Paris, avec une gare nouvelle excentrée, a finalement été écarté, comme le réclamaient judicieusement la FNAUT-Bourgogne et d'autres associations locales (UFC, CLAPEN) : c'est le fret et non le TGV qui doit contourner les villes (les TGV Strasbourg-Lyon des-

serviront la gare centrale au prix d'un rebroussement, les TGV directs utilisant le raccordement de Perrigny).

Ce qui est bon à Dijon doit l'être ailleurs. Or deux gares nouvelles sont prévues : l'une à Auxon, à 12 km de Besançon sur l'ancienne ligne de Devecey et Vesoul ; l'autre à Méroux, au croisement de la LGV avec la ligne régionale Belfort-Delle.

3 TGV par jour desserviront la gare centrale de Besançon-Viotte grâce à un raccordement de la LGV à la ligne de Devecey, d'autres s'arrêteront à Auxon : cette dispersion ne permettra pas une desserte satisfaisante de Besançon. D'autre part la création d'une gare excentrée induira du trafic automobile, des accès routiers nouveaux et, en définitive, une périurbanisation qui affaiblira la ville centre. Ces problèmes n'ont pas été perçus par les élus de Besançon, dont le maire Robert Schwint, ex-PS, estime curieusement que "deux gares TGV, c'est mieux qu'une" !

Un risque analogue existe à Méroux, site retenu pour sa bonne accessibilité routière mais inaccessible par TER depuis Montbéliard : une gare serait mieux positionnée au croisement de la LGV et de la ligne Montbéliard-Belfort.

• La LGV laisse l'agglomération de Dole (50000 habitants) à l'écart.
• Enfin le projet actuel condamne la desserte voyageurs de la ligne du Jura, modernisée récemment mais très mal valorisée et sous-utilisée.

Rentabilité douteuse

La rentabilité financière est difficile à apprécier. Ainsi, au cours des études, la SNCF a été amenée à la corriger à la baisse de 0,8% uniquement en observant que la forte concurrence aérienne sur l'axe nord-sud l'obligerait à pratiquer des prix plus bas que prévu.

• Le trafic de fret augmentera après la mise au gabarit B+ du tronçon Besançon-Belfort (300 millions de F), mais la ligne Dijon-Mulhouse ne sera pas doublée par la LGV entre Petit-Croix et Mulhouse (35 km) et pourra se saturer en l'absence d'investissements.

De même le trafic voyageurs Strasbourg-Lyon sera reporté sur la ligne Dijon-Lyon déjà encombrée par le trafic TER et le trafic de fret nord-sud.

Or la rentabilité a été calculée sans tenir compte des effets sur les dessertes TER des gares nouvelles et sur la fluidité du trafic de fret.

• On comprend mal pourquoi la rentabilité des deux projets en concurrence varie d'un facteur 2 alors que les gains de clientèle sont voisins (voir tableau).

Meuse : une gare pour rien

La gare meusienne du TGV-Est, prévue à Issoncourt, à mi-chemin entre Verdun et Bar le Duc, desservirait un secteur semi-désertique. Elle serait impossible à connecter au réseau régional lorrain, coûteuse en accès routiers (700 millions de F) et inutile puisqu'il existe de meilleures solutions pour desservir Bar et Verdun depuis Saint Hilaire au Temple. Sa seule fonction est de montrer à la frange ouest de la Lorraine qu'elle ne paie pas le TGV pour d'autres sans contrepartie.

Cette gare révélerait vite son absence de pertinence et serait une source de conflits entre la SNCF et la région Lorraine puisqu'il faudrait financer son déficit d'exploitation (voir la gare picarde du TGV-Nord).

Il faut la déplacer à Bannoncourt, près de Saint Mihiel et à proximité du parc naturel régional de Lorraine, au croisement de la LGV et de l'ancienne ligne Sedan-Verdun-Lérouville à réactiver. Cette solution rationnelle qui permettrait de relancer le sillon meusien, sous-développé par rapport au sillon mosellan hypertrophié et saturé, serait une vraie opération d'aménagement du territoire.

Jean Boudaille

• Enfin, dans l'hypothèse initialement admise d'une jonction en Y des trois branches du TGV Rhin-Rhône, le choix du tracé "Rhin-Seine" préjuge du point de départ de la branche sud et le situe nettement trop à l'ouest pour un tracé direct entre Mulhouse et Lyon. L'influence de cette contrainte future sur la rentabilité n'a pas été évaluée.

Un bon choix écarté

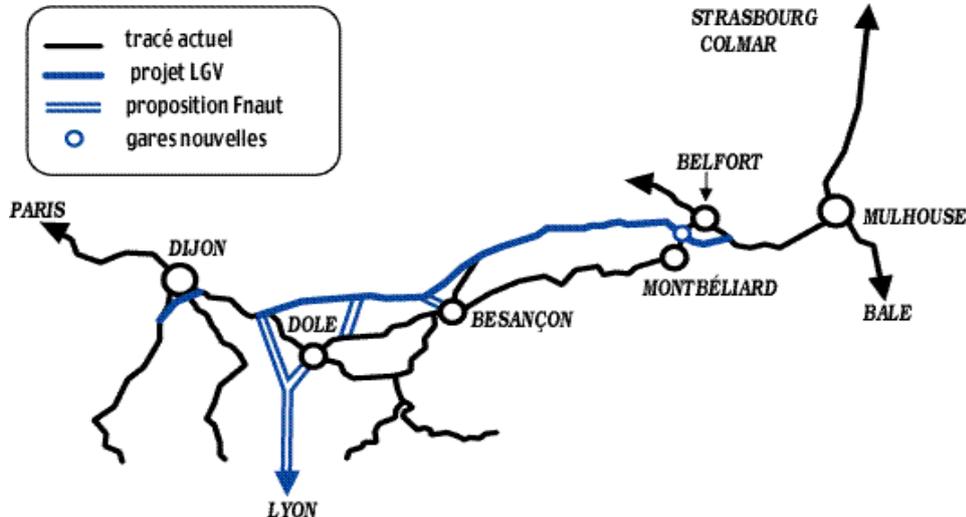
Bien que moins performante sur l'axe est-ouest, la première phase Besançon-Mulhouse défendue par la FNAUT présentait de nombreux avantages.

- Ce tracé constitue un tronc commun à tous les tracés envisageables.
- Il double lui aussi la ligne classique de la vallée du Doubs dans sa partie la plus sinueuse, mais il évite le doublement de la ligne classique Auxonne-Dole-Besançon de bonne qualité et susceptible d'améliorations.
- Il assure la desserte directe de Dole et de Besançon-Viotte et réduit la durée de la liaison Strasbourg-Lyon aussi bien par la ligne du Jura que par Dijon.
- Il libère la ligne classique pour le fret (au sud de Besançon, deux itinéraires sont disponibles, l'un orienté vers Dijon, l'autre vers Bourg).
- Il ne prédétermine pas le point de départ de la branche sud.
- Enfin, comme le montre le rapport de la mission parlementaire Vauzelle-Fousseret, il fait l'objet d'un consensus politique et associatif général en dehors des opposants à toute ligne nouvelle.

Etude globale

Le projet de TGV Rhin-Rhône a manifestement été saucissonné et étudié trop vite (l'hypothèse intéressante d'une LGV Dole-Petit Croix a été laissée de côté). La décision finale a été prise sur des critères politiques et économiques, sans réelle préoccupation d'aménagement du territoire.

Avant toute décision, il fallait établir un programme global d'investissement ferroviaire, à moyen et long termes, portant aussi bien sur les lignes classiques Paris-Bâle et du Jura que sur les trois branches du TGV Rhin-Rhône et sur le tronçon Baudrecourt-Strasbourg du TGV-Est, et prenant en compte le trafic de fret (ce programme a été mené à bien par RFF depuis la décision du ministre). Bien des questions méritaient d'être clarifiées, par exemple :



- quelles performances maximales peuvent-on obtenir, et à quel coût, avec un TGV pendulaire, sur la ligne du Jura ?
- quelle est la fonction prioritaire du TGV Rhin-Rhône : liaison à très grande vitesse entre "Francfort et Barcelone", ne desservant que de très grandes villes, ou desserte "intercités" plus fine entre Strasbourg et Lyon ? peut-on rendre ces deux fonctions compatibles ?
- La future branche sud du TGV Rhin-Rhône doit-elle aboutir à Mâcon ou à Bourg-en-Bresse ?

La question-clé était en définitive la suivante : quel est le meilleur point de jonction des trois branches du TGV - Rhin-Rhône ? Ce point ne doit pas être situé trop à l'ouest, afin de ne pas trop allonger le trajet Mulhouse-Lyon, ni trop à l'est, afin de ne pas trop allonger les trajets Paris/Lorraine-Dijon-Lyon. Dole répond de manière satisfaisante à cette double contrainte.

Propositions de la FNAUT

Il est regrettable que le comité de pilotage n'ait pas été une instance de dialogue, et que la Commission Nationale du Débat Public n'ait pas pu intervenir à temps sur la branche Est. Un

débat approfondi et démocratique est d'autant plus nécessaire aujourd'hui que la première phase risque de durer longtemps. Tenant compte du choix déjà effectué, la FNAUT propose d'en corriger les défauts évidents.

- Suppression de la gare d'Auxon. Réalisation d'une bretelle ouest (directe ou greffée sur la bretelle est) offrant un accès direct à Besançon Viotte, où convergeront bus, cars et trains TER.
- Implantation de la gare belfortaine au croisement de la LGV et de la ligne actuelle Montbéliard-Belfort.
- Construction du "petit shunt" ouest de Mulhouse, qui permet aux TGV Lyon-Strasbourg d'éviter le passage par la gare centrale et de gagner 10 minutes (Mulhouse peut être desservie de manière satisfaisante par les TGV Paris-Zürich et Lyon-Zürich).
- Modernisation de la ligne Paris-Bâle et de la ligne du Jura, et maintien de dessertes satisfaisantes.
- Jonction en triangle des trois branches du TGV Rhin-Rhône, l'un des côtés du triangle passant par Dole. Cette solution (qui a été étudiée par RFF) est plus coûteuse que la jonction en Y mais plus performante pour toutes les relations.

François Jeannin, Jean Sivardière

Champagne-Ardenne : une autre gare mal placée

Le positionnement de la gare Champagne-Ardenne du TGV Est à Bezannes, en un lieu non connectable au réseau TER et dont l'accès routier est lui-même difficile, laisse pantois : on dirait que la ville de Reims a caché cette gare pour se la réserver (et encore s'avise-t-elle tardivement qu'une navette ferroviaire, à créer, entre la gare TGV et sa gare centrale, serait bien utile).

Il existait pourtant deux sites connectables au TER : l'un à Montbré, sur la ligne Epernay-Reims ; l'autre, plus éloigné, à Saint Hilaire au Temple, entre Reims et Châlons. Ce second site apparaît préférable :

- il se prête mieux topographiquement à une telle implantation (relief doux, pas de vignes) ;
- il permet de mieux relier au TGV Châlons, Vitry le François et Saint Dizier, sans compter la frange ouest de la Lorraine et plus tard Troyes dans le cadre d'un RER champenois.

S'il défavorise un peu Reims et Epernay (mais ces villes sont déjà proches de Paris), il est globalement le plus favorable pour l'ensemble de la Champagne.

Jean Boudaille

Projet	km	Paris-Mulhouse	Paris-Zurich	Strasbourg-Lyon	Coût	Gain de clientèle million de voy/an	Rentabilité financière	Rentabilité socio-éco.
Genlis-Lutterbach	190	2h27	3h45	2h47	12,5 GF	2,4	1,8%	9,7%
Auxonne-Petit Croix	140	2h36	3h54	3h13	9,2 GF	2,1	2,4%	11,3%
Besançon-Lutterbach	130	2h55	4h13	3h16	8,9 GF	1,8	1,2%	8,8%

Voici deux démarches différentes pour la revitalisation de cette liaison et la desserte des villes intermédiaires.

En 1974, les turbotrans effectuaient le parcours Lyon-Nantes par Saint Germain des Fossés en 6h07 : aujourd'hui, les trains Corail relient les deux villes en 6h45. La belle desserte transversale mise en place il y a 25 ans s'effrite en raison de la concurrence des liaisons TGV par Massy. Elle risque de disparaître si les régions ne prennent pas le relais, car la SNCF veut aujourd'hui réduire le rôle du carrefour ferroviaire de Saint Germain, de moins en moins desservi par les trains de la radiale Paris-Clermont. Alors qu'à Nevers, les régions Bourgogne et Centre ont coordonné leurs transversales avec Paris-Clermont, le partage du tronçon Roanne-Saint Germain entre deux régions, deux départements et deux régions SNCF est un handicap majeur.

Le projet de la région Auvergne de moderniser la ligne Lyon-Clermont par Roanne n'est pas encore financé : il offrirait une desserte Lyon-Clermont en 2h05 avec arrêts à Roanne et Vichy. Or l'autoroute A89 Lyon-Balagny vers Roanne et Clermont sera ouverte dans 5 ou 6 ans, la relation Lyon-Clermont directe pourra s'effectuer alors par car en 2h15 sans desserte intermédiaire, à un prix kilométrique inférieur de moitié à celui du train.

Il aurait été raisonnable de remplacer peu à peu le matériel actuel, médiocre et insuffisant, par des automoteurs TER 72500 performants et confortables (*d'un coût unitaire de 27 MF*) afin d'offrir dès l'an 2000 une grille attractive (6 à 8 AR au lieu de 2 à 3), le pendulaire pouvant intervenir dans un second temps, en tenant compte des coûts réels et des performances réelles constatées pour une rame sur une ligne de montagne.

Par ailleurs, depuis de nombreuses années, la zone montagneuse située entre Rhône et Loire est mal desservie par les relations à moyenne et grande distance de Lyon vers Tours/Limoges



Lyon-Bordeaux

La ligne Bordeaux-Lyon par Limoges (*itinéraire nord*) est un cas d'école. Elle concerne 4 régions : Rhône-Alpes, Auvergne, Limousin et Aquitaine. Sa situation est préoccupante, surtout du fait d'une vitesse commerciale faible : 4 rebroussements, matériel roulant à bout de souffle, tronçons à profil difficile. Des solutions existent pour la revitaliser, mais la multiplicité et les divergences d'intérêts des intervenants engendrent l'inertie. D'où la suppression ou le tronçonnement des dessertes.

Pourtant supprimer à moindre coût les rebroussements de Gannat et Saint Sulpice Laurière, il suffit d'équiper les plate-formes d'évitement existantes. La technique pendulaire est envisageable. La ligne peut offrir un itinéraire de délestage pour le fret. Le détournement des trains de nuit par Bourges, étudié par la SNCF, est évidemment à rejeter.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Clermont-Ferrand-Toulouse

En avril 99, un vendredi, j'ai fait le trajet Clermont-Ferrand-Toulouse par le train. Départ 9 h 37, arrivée 16 h. après un stationnement d'une demi-heure à Aurillac. L'autorail X2800, inadapté aux longs parcours et vieux de 40 ans, était bondé, aucune restauration n'était proposée et, à mi-parcours, il n'y avait plus d'eau dans les toilettes ...

Comment, à la veille du 21ème siècle, peut-on offrir des conditions de transport aussi médiocres sur une ligne très touristique et alors que Clermont et Toulouse sont des villes importantes ? En Allemagne, une relation analogue serait assurée toutes les heures par une rame tractée avec voiture bar, ou par un autorail pendulaire.

Claude Babin, FNAUT-Auvergne

Grenoble-Montpellier

La liaison interrégionale Grenoble-Montpellier est médiocre : la ligne Grenoble-Valence est à voie unique non électrifiée et il faut changer systématiquement à Valence (*sauf en juillet et août*). Le TGV pour Montpellier est très souvent en retard : pour les mardi du 7-9-99 au 19-10-99, 2 fois à l'heure et 5 fois en retard (10, 15, 35, 46 et 27 mn).

Depuis le 28-11-99, la durée du trajet a augmenté de 9 minutes. En voiture, le trajet de porte à porte par beau temps prend un peu plus de 2 h 30. Par le train, il me faut 4 h si tout va bien, ce qui est rare, et jusqu'à 5.

Guy Lafaille, 38 St Martin le Vinoux

(ni arrêts ni correspondances) ou Clermont (les meilleurs trains ont été supprimés sans concertation) : seule la relation Roanne-Lyon est convenable.

S'il est souhaitable d'améliorer les performances de bout en bout de certaines relations Lyon-Clermont avec arrêts à Vichy et Roanne seulement, il faut aussi offrir aux villes intermédiaires des relations de cabotage, possibles en moins de 3 heures, desservant les 7 gares de Riom (30000 habitants), Vichy (60000), Saint Germain (10000), Lapalisse (6000), Roanne (90000), Amplepuis (15000) et Tarare (23000), avec des correspondances systématiques à Saint Germain, ou à défaut à Vichy, avec les relations Clermont-Paris.

Jacques Rollin, 69 Valsonne

La liaison Clermont-Lyon est le dossier prioritaire pour le prochain contrat de plan. Il s'agit d'un marché de plus de 3 millions de voyageurs par an, tous modes confondus, supérieur à celui de la liaison Paris-Clermont et sur lequel la part du train est aujourd'hui très faible : 10%. Le projet actuel présente une rentabilité exceptionnelle : 500 millions de F seulement pour gagner 30 mn (300 millions de F pour l'infrastructure dont 60 pour le raccordement de Saint Germain, le tout permettant de gagner 22 mn, et 150 à 200 millions de F pour les rames pendulaires).

Clermont-Lyon en 2h est une alternative à l'autoroute. Renoncer à offrir un temps de parcours ferroviaire ville à ville compétitif revient à abdiquer devant la route et à justifier l'A89 comme l'A45 Lyon-Saint Etienne. Il faut au contraire profiter du "choc psychologique" de la réduction du temps de parcours à 2h pour offrir une desserte Lyon-Clermont cadencée à l'heure. En heure de pointe, le cadencement peut être à la demi-heure, en alternant les liaisons par Roanne et par Saint Etienne-Thiers.

Avec cette desserte étoffée, le problème des liaisons de Tarare et Amplepuis vers l'ouest ne se pose plus guère, les correspondances à Roanne avec les trains Lyon-Clermont étant ainsi simplifiées. La desserte de Tarare et Amplepuis par des trains intervalles peut cependant se justifier, en heure creuse, pour remplir un train peu fréquenté.

Le vrai train pendulaire (*pas le X72500 en cours d'expérimentation, qui ne peut penduler que de 4° au lieu de 8° en raison de son gabarit*) est parfaitement adapté aux deux lignes Lyon-Clermont en raison de leur sinuosité et permettrait de gagner encore du temps.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Nice-Digne-Grenoble

La ligne Nice-Digne à voie métrique est dans une situation fragile. En mai 99, le conseil général des Hautes-Alpes déposait un recours devant le tribunal administratif pour obtenir une renégociation du contrat entre le SYMA, autorité organisatrice, et la CFTA (*filiale de Vivendi*) exploitante de la ligne, et un montant plus élevé des investissements prévus : depuis cette date, les investissements sont gelés ...

Le GECP (*Groupe d'Etude des Chemins de fer de Provence*) déplore que le SYMA, depuis 30 ans, délaisse sa mission de gestionnaire du service public et ne soit qu'un champ de batailles politiciennes, au détriment des usagers, du personnel cheminot et des contribuables (cf. *FNAUT-Infos n°74*).

Deux notes d'espoir cependant : la prochaine vente du terrain de la "gare du sud" à la ville de Nice - condition mise par l'Etat à sa participation (*pour 50 millions de F*) au plan de modernisation - va obliger les collectivités à s'engager à leur tour ; et deux projets de trafic de fret pourraient entraîner la réouverture de la section SNCF Digne-Saint Auban (*fermée en 1989, la SNCF ayant tout fait pour en arriver là*) et l'accès des CP au val de Durance.

On trouvera une analyse rigoureuse de ce projet de réouverture dans le n°53 de la revue du GECP, "le train du sud", ainsi que des informations sur les initiatives commerciales remarquables de la CFTA (30 F). *GECP : 63 bis boulevard du jardin exotique, 98000 Monaco.*

Démenti (bis)

M. Gérondeau affirme péremptoirement qu'aucune ville n'a réussi à diminuer la place de l'automobile : qu'il voyage un peu !

A Fribourg-en-Brigau, ville moyenne de la Forêt Noire, la répartition des déplacements mécanisés a profondément évolué entre 1976 et 1996 : en vingt ans, la part de la bicyclette y est passée de 16 à 29%, celle des bus et tramways de 22 à 28% ... et celle de l'automobile de 60 à 43%.

Pendant cette période, bien que la population ait augmenté de 25000 habitants, et le nombre des voitures immatriculées de 20000, le nombre des déplacements quotidiens effectués en voiture a stagné (232000) alors que le nombre des déplacements effectués en transport collectif est passé de 85000 à 156000.

Cette évolution n'a pas pénalisé, bien au contraire, l'économie locale. Et quelle qualité de vie !

Jean-Louis La Rosa

Le coin du voyageur

Les fiches horaires devraient être distribuées au moins un mois avant chaque horaire nouveau, et non ... quelques jours plus tard.

Les nouvelles fiches utilisent un fond coloré peu voyant pour indiquer les trains circulant tous les jours, auparavant mentionnés en caractères gras, ce qui était simple et clair. Certains trains sont donnés avec la mention "renseignez-vous sur les conditions de circulation" ! Les fiches Paris-Strasbourg (ce ne sont pas les seules) sont truffées d'erreurs et doivent être rééditées : un bon point cependant à la SNCF Strasbourg qui a édité une fiche simplifiée, claire et précise.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Voici la proposition aberrante que m'a fait le serveur Internet de la SNCF pour aller de Paris à Brignoles (Var). Départ à 8h35 pour Grenoble par TGV, puis autocar pour Sisteron, train régional pour Marseille Saint Charles, enfin autocar au départ de Marseille Castellane, arrivée à Brignoles 19h00. En prime, deux erreurs sur le nom et le téléphone des autocaristes.

TGV Paris-Genève : débat

Claude Jullien répond à Martin Graf, qui proposait de perfectionner la réouverture de la ligne La Cluse-Bellegarde par la création de tunnels pour aboutir à une liaison Paris-Genève en 2h40 (FNAUT-Infos n°80).

La réouverture de la ligne des Carpates offre la possibilité de raccourcir de 48 km la distance Paris-Genève et de dissocier le trafic de fret France-Italie et le trafic TGV Paris-Genève/Chablais/Saint Gervais, qui coexistent actuellement entre Ambérieu et Culoz.

L'avantage du TGV, dont les motrices développent une forte puissance, c'est qu'il se moque des rampes. La section La Cluse-Bellegarde ne devant être parcourue que par des TGV, on peut donc envisager une modification du tracé à l'air libre, peu coûteuse, en coupant certaines courbes justifiées uniquement du temps de la vapeur.

Le projet actuel est simple, intelligent, rapidement réalisable et d'un coût modeste. Le risque d'un projet plus élaboré, c'est que les décideurs s'en emparent, lancent de nouvelles études et reportent l'opération à une date incertaine.

TGV-Ouest : faut-il contourner Le Mans ?

Depuis 1989, le TGV dessert la gare centrale du Mans. A juste titre, les élus locaux avaient refusé alors une gare extérieure implantée sur un contournement nord. Ils ont ainsi obtenu une desserte TGV très copieuse et bien connectée aux transports urbains et aux TER, et pu créer avec succès le centre d'affaires Novaxis à proximité immédiate de la gare centrale.

Aujourd'hui, dans le cadre du projet de TGV-Ouest, la SNCF souhaite réaliser le contournement nord, dont l'emprise a été réservée. Elle se heurte à l'opposition des élus, de la fédération ALTO favorable à un TGV pendulaire sur lignes classiques au-delà du Mans vers l'ouest, des cheminots CFDT et de l'AVUC. Cette association non membre de la FNAUT regroupe une partie des 500 "navetteurs" qui se rendent chaque jour à Paris en 54 mn par le TGV. Tous ces opposants craignent une réduction de la desserte TGV du Mans.

La FNAUT estime au contraire, comme les cheminots CGT, que l'opposition à un contournement nord sans gare bis n'est plus justifiée et que la formule "allemande" doit être retenue : desserte par les TGV "de cabotage", contournement par les TGV sans arrêt.

● La SNCF s'est engagée à maintenir la desserte actuelle vers Paris, concentrée le matin et le soir (*la desserte en heures creuses et celles vers Roissy ou Lyon sont cependant insuffisantes*).

● Le contournement peut offrir un gain de temps appréciable aux usagers de Loire-Atlantique et de Bretagne, dont l'AVUC ne se soucie guère. Cette association estime "aberrant de dépenser des milliards pour gagner 10 mn" mais regrette-t-elle les milliards qui ont été dépensés entre Paris et Le Mans ? Elle affirme même, sans convaincre, que le contournement serait "une saignée qui déconnecterait Le Mans de tout le réseau ferroviaire national et européen".

● 60% des TGV-Atlantique traversent la gare du Mans sans s'y arrêter, ils encombrant inutilement le noeud ferroviaire du Mans et y apportent des nuisances. Le contournement nord permettrait de dégager des sillons pour étoffer la desserte TER (*aujourd'hui figée aux heures de pointe faute de capacité*), pour mettre en place des dessertes périurbaines par train-tramway (*les élus manceaux ont précisément éliminé le TVR au profit du tramway sur rails dans cette optique*), enfin pour développer le trafic de fret.

Jean-François Hugu, FNAUT-Sarthe

Colloque routier

Député PS de l'Aisne, Jean-Pierre Balligand organisait récemment à l'Assemblée Nationale, en partenariat avec l'Union Routière et des Industriels de la route, un colloque sur le thème "la route, une réponse moderne à une économie de mobilité". Ayant fait remarquer que l'Automobile-Club n'était pas le seul représentant de la population, j'ai obtenu de pouvoir y donner le point de vue de la FNAUT ... et de faire rajouter un point d'interrogation au titre du colloque (*il avait été "oublié", m'a-t-on affirmé*).

Après quelques phrases convenues sur le développement durable, M. Balligand donnait le ton devant un auditoire à vrai dire assez clairsemé : "le rôle de la route au service de notre économie et de nos territoires ne doit pas être remis en cause, la France a encore besoin de routes et d'autoroutes".

Puis intervenait Rémy Prud'homme, universitaire routier ringard qui sévit à Paris XII. Présenté comme "expert indépendant", il démontra brillamment qu'il n'était ni l'un ni l'autre en défendant contre tout bon sens que "notre système de transport est durable". Citant sans cesse les chiffres "indiscutables" du ministère de l'Équipement et répétant sans le moindre esprit critique tous les poncifs du lobby routier, il conclut fièrement que "la route reste dominante malgré la politique antiroutière de l'État, et le restera".

Après lui, le représentant de l'industrie automobile affirma que bientôt les voitures seraient propres, silencieuses et intelligentes - ne nous inquiétons donc pas. Le secrétaire général de l'Automobile-Club nous rappela sans surprise que les Français sont "irréductiblement attachés à l'automobile". Le taux de motorisation des Français devant encore augmenter, les intervenants suivants, dont le sénateur RPR Jacques Oudin, prix Citron de la FNAUT, réclamèrent davantage de routes pour "mailler le territoire", "ouvrir de nouveaux espaces économiques", "améliorer la sécurité".

Mme Pérol-Dumont, députée PS de la Vienne, jeta brièvement un froid en réclamant plus de rigueur dans le choix des investissements routiers, mais ajouta bien vite que son département était dramatiquement enclavé et qu'il fallait y "rétablir l'équité républicaine" en renforçant l'axe routier Nantes-Limoges-Méditerranée (*et quelques autres*).

Très à l'aise dans ce milieu routier, Anne-Marie Idrac déplora le manque de dynamisme de la SNCF puis se félicita sans rire de l'intérêt du "débat".

Le coin du cycliste

Les prix Vélo d'Or 1999

Le concours Vélo d'Or, créé à la suite d'une suggestion de la FNAUT à Michel Barnier, est piloté par le ministère de l'Environnement. Le premier prix "collectivités locales" a été attribué au conseil général de Savoie pour sa politique menée depuis 1993 ; le deuxième prix à la ville de Le Port (Ile de la Réunion) pour ses actions autour du thème "vélo et insertion sociale" ; et le troisième prix à la ville d'Alençon pour ses aménagements cyclables et son effort de promotion du vélo.

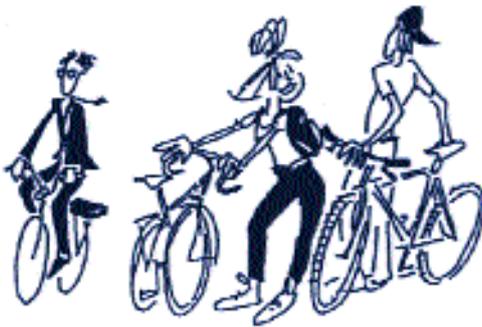
Le prix "associations" a été attribué à Vélo-Campus de Nantes, association d'étudiants qui loue des vélos aux étudiants et les fait entretenir par une association d'insertion sociale. Enfin c'est la DDE du Gard qui a obtenu le prix "entreprises" pour son plan de mobilité des salariés (*voir FNAUT-Infos n°80*).

Les travaux du PREDIT

En 1999, le groupe "déplacements motorisés" du PREDIT, créé à l'initiative de la FNAUT et présidé par l'élue vert grenoblois Michel Gilbert, a financé 5 études portant sur les thèmes suivants : le vol des bicyclettes, les expériences des villes étrangères (dont Fribourg et Ferrare), les pratiques commerciales des citadins non-motorisés ; l'impact des coupures urbaines sur les déplacements des piétons et cyclistes ; les pratiques d'accompagnement des enfants et les possibilités de report sur la bicyclette.

La Trans-Européenne

L'association Cyclo-Trans-Europe, membre de la FNAUT, poursuit son travail de promotion d'une véloroute Paris-Moscou, qui existe déjà sur une grande partie du parcours Maubeuge-Kaliningrad : le parcours français n'est aménagé qu'à 25%. Elle fait remarquer qu'avec le coût d'un km d'autoroute, on peut mettre en place entre 40 et 80 km



de pistes cyclables ou voies vertes.

Une journée sans ma voiture

La journée sans voiture à Paris n'était pas assez contraignante (tout automobiliste s'engouffre dans le moindre espace accessible) et trop limitée géographiquement. Elle n'engendre par suite aucune modification durable des habitudes : sous sa forme actuelle, ce n'est qu'une opération de marketing, d'image, qui ne débouche sur aucun résultat concret.

Emmanuel Pires, FNAUT

Le blocage d'un centre-ville lors de la Journée sans voiture n'est pas une bonne solution. Les contraintes artificielles du "périmètre protégé" pèsent fortement sur les habitants et commerçants et rendent difficile le dialogue sur l'avenir de la ville, qui doit être un point fort de l'opération.

Et à quoi bon un tel blocus en l'absence d'alternatives de transport immédiates et efficaces ?

La journée sans voiture doit être l'occasion de tester de nouveaux services de transport ou des améliorations. Le succès de la Semaine du Transport Public, axée sur des réductions tarifaires et des innovations intermodales, démontre l'intérêt de cette approche.

Armand Portaz et Mireille Delahaye, ADTC-Grenoble

Lors de la Semaine du Transport Public, les associations niçoises (AAR, ADEN-bus, ADDAM, SNUT et Tramophiles) ont tenu un stand d'information. Comme les instituteurs, nous avons constaté l'ignorance des jeunes dans le domaine des transports : peu d'entre eux avaient déjà pris le train.

Des efforts doivent être entrepris par l'Éducation Nationale pour inclure dans les programmes des notions élémentaires sur les déplacements, dont au moins la consistance des réseaux ferrés régionaux. On ne se débarrassera pas des habitudes de l'ère du tout-automobile, qui facilite et empoisonne notre vie, sans une éducation des jeunes.

Yanne Le Fustec, AAR-Nice

Sans voiture en banlieue

Lors de la journée sans voiture 1999, l'ADTC de Grenoble s'est mobilisée pour encourager les salariés de la ZIRST (zone industrielle high tech) de Meylan à essayer la bicyclette : 11 entreprises ont participé. L'INRIA est l'entreprise qui a compté ce jour-là la plus forte proportion de cyclistes parmi ses salariés : 18%. La moyenne grenobloise habituelle des déplacements mécanisés effectués en vélo étant de 5%, le vélo urbain a de l'avenir !

Brèves

Lyon : revirement des opposants au tramway

En février 97, l'annonce du passage du tramway dans l'étroite rue de Marseille déclençait une levée de boucliers des commerçants et riverains.

Aujourd'hui, les rails sont en place ... et les opposants ont changé d'avis : "nous nous sommes rendus compte que la renaissance de la rue de Marseille, qui avait tendance à périlcliter, pouvait passer par l'arrivée tant redoutée du tramway" (le Progrès du 27-12-99).

Grenoble : une grève qui pénalise les commerçants

Les commerçants du centre-ville ont vu leur chiffre d'affaires dégringoler de 30% pendant la longue grève des transports publics fin 99. Or la circulation automobile avait fortement augmenté : qu'en pense M.Perrilliat (voir bêtisier) ?

Fuite en avant

Ernest Nycollin, président UDF du conseil général de Haute-Savoie, relance le projet de tunnel ferroviaire de 37 kilomètres entre Saint Gervais et Morgex (Val d'Aoste). Revirement, ou fuite en avant ? Cet élu très routier, favorable à la réouverture du tunnel du Mont Blanc au trafic des camions, ne dit mot sur la réouverture de la ligne du Sud-Léman, pourtant réalisable immédiatement et peu coûteuse. Et pourquoi vouloir concurrencer le projet Lyon-Turin ? En quoi son projet est-il "moins nébuleux et plus adapté au trafic de fret" ? Georges Unia, président de l'ARSMB, "espère que sa déclaration n'a pas pour seul but de calmer les environnementalistes".

Idée fausse

Lors d'un récent colloque (voir p.6), **Anne-Marie Idrac** affirmait d'un ton péremptoire qu'il fallait dissocier les problèmes urbains des problèmes interurbains, reprenant là un argument pernicieux du lobby routier, aujourd'hui mis en difficulté par le rejet de la voiture en ville par l'opinion.

L'argument est totalement faux. D'une part les autoroutes interurbaines favorisent les déplacements automobiles domicile-travail à longue distance : par exemple 7400 déplacements par jour entre Albi et Toulouse, 8300 entre Montauban et Toulouse. D'autre part leurs tronçons urbains, non soumis à péage, stimulent fortement l'éclatement urbain.

Les activités de la FNAUT

● Jean Sivardière a rencontré Vincent Jacques-Le-Seigneur, conseiller de Dominique Voynet, à propos de la "journée sans ma voiture". Le ministère de l'Environnement souhaite que les associations proposent aux élus des expérimentations de partage de la voirie.

● Projet de loi "solidarité et renouvellement urbains" : Simone Bigorgne, André Laumin et Jean Sivardière sont intervenus dans de nombreuses réunions du CSSPF et du CNT. Ils ont été auditionnés par Patrick Rimbart, député PS, rapporteur de la loi à l'Assemblée Nationale.

● Abel Guggenheim a participé à une table-ronde du ministère de l'Équipement sur "les usages sociaux de l'automobile". Il a souligné le décalage entre les discours politiquement corrects remettant en cause la place de la voiture, et les décisions concrètes, par exemple le manque de cohérence entre les mesures favorables aux piétons, cyclistes et transports collectifs. Il a également présenté, lors d'un colloque organisé à Bruxelles sur le thème "vélo et transport collectif", un travail de réflexion effectué avec les machinistes de la RATP.

● Jean Sivardière a participé à une table-ronde lors du colloque sur "les transports alpins durables" organisé à Chambéry par les ministères français, suisse et autrichien de l'Environnement : il a réclamé une augmentation rapide de la capacité du réseau ferroviaire existant. Annie Collombet (Vivre en Maurienne) et Jean Gonella (FNAUT-PACA) ont insisté eux aussi sur l'urgence d'une réforme de la politique des transports.

● Jean Sivardière a participé à une réunion publique organisée par l'association REAGIR à Saint Jean de Maurienne sur le transit international du fret et les possibilités de transfert sur le rail. Il est intervenu à Grenoble lors du colloque organisé par la COJAM : il a dénoncé l'A51, le "canal Rhin-Rhône des Alpes".

● François Jeannin et Jean Sivardière ont rencontré Claude Martinand, président de RFF, Marc Micoud, conseiller technique de Jean-Claude Gayssot et Jean Lafont, conseiller technique de Dominique Voynet, au sujet des TGV Est et Rhin-Rhône. Jean Sivardière a rencontré Laurent Guillot, conseiller technique de Jean-Claude Gayssot chargé des voies navigables et des ports.

● François Jeannin a exposé le point de vue de la FNAUT lors d'un colloque sur la sécurité dans les transports organisé par l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ +2 points au groupe **Brandt** (électroménager) qui revient au rail : il va transférer un trafic équivalent à 15000 circulations de camions par an grâce à la réactivation de divers embranchements ferroviaires.

▲ +2 points à **Voies Navigables de France**. L'établissement public va promouvoir la traction électrique pour les navettes fluviales urbaines et les péniches de tourisme.

Punitions :

▼ - 1 point à l'**association des riverains de la ligne Bourg-Bellegarde**. Elle qualifie le projet intelligent de réouverture de "gaspillage d'argent public". On peut défendre son cadre de vie sans raconter n'importe quoi.

▼ - 5 points à **Patrick Braouzec, député-maire PC de Saint Denis**. En présentant à la presse son livre "drôle de coco", il a fustigé le délit d'excès de grande vitesse créé par la loi Gayssot et s'est vanté de dépasser de plus de 50 km/h la vitesse limite autorisée sur le périphérique parisien lorsqu'il revient tardivement de l'Assemblée Nationale. Un coco trop pressé.

BETISIER

● **Philippe Tesson, journaliste au Figaro**. Proposant une "journée sans Dominique Voynet" après chaque "journée sans ma voiture", il explique : "les bicyclettes et les rollers sont pour les parisiens deux plaies autrement plus insupportables que l'automobile". Il dit être resté cloîtré dans son appartement le 22 septembre dernier : il ne doit pas en sortir souvent les autres jours, ou avoir un chauffeur.

● **Michel Perrilliat, président de l'Union du Grand Commerce de Centre-ville** : "là où l'on interdit la voiture, le commerce s'écroule". Formule bien frappée, mais totalement fautive !

Vidéo

L'Association des Usagers des Transports de Vendée diffuse une cassette vidéo sur l'exposition "le train d'hier à demain sur la ligne Fontenay le Comte-Niort", qu'elle a organisée fin 99 et qui a mis en évidence le soutien de la population au projet de réouverture.

Chèque de 110 F à l'ordre de l'AUT-85, à adresser à Jean Moreau, AUT-85, 94 rue Gaillardon, 85200 Fontenay le Comte.

Actions en bref

Alsace

● Après avoir obtenu l'annulation de la DUP des travaux gigantesques prévus sur la RN66 pour 3 milliards F (voir FNAUT-Infos n°80), l'association Thur Ecologie et Transports réclame l'interdiction du transit des camions par la vallée de la Thur (soit un tiers des 2600 camions qui l'empruntent chaque jour). Le ministère de l'Équipement a confirmé l'abandon de la voie rapide ("une impasse financière et environnementale" selon lui, "un formidable ratage de l'État" selon un élu local) et n'envisage plus que des aménagements ponctuels de la RN66.

Champagne-Ardenne

● L'association des Usagers des Transports du Triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François s'inquiète de l'invasion des camions sur l'axe Nantes-Orléans-Nancy qui traverse le nord de la Haute-Marne (RD 384) : les vallées alpines ne sont pas les seules à subir cette "calamité". L'association demande aussi que les transporteurs soient obligés d'utiliser l'autoroute A4 afin d'éviter de lourds travaux sur la RN4, financés par la collectivité.

● L'association Vivre à Bezannes demande que la ville de Reims conditionne sa participation financière au TGV-Est à l'obtention d'une meilleure protection des villages et quartiers du sud de Reims contre le bruit (celui du TGV s'ajoutera à celui du trafic induit par la gare nouvelle non desservie par les trains régionaux et à celui du trafic sur la rocade autoroutière) : "il ne faut pas que le TGV apporte tous les avantages à Reims et toutes les nuisances aux autres". La présidente Huguette Guyard a rappelé que l'enquête d'utilité publique a été "une véritable mascarade bafouant la démocratie et l'environnement".

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°83
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 12^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien 155)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : fnaut@wanadoo.fr

Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

nement".

Ile de France

● L'association Réseau Transport Saint Denis critique le lobbying de la RATP en faveur du TVR pour la liaison Saint Denis-Sarcelles : "véhicule hybride au confort aléatoire plus proche du trolley que du tramway qui reste la référence de qualité, à la capacité insuffisante, non réversible, rendant les municipalités prisonnières d'une technique non éprouvée et d'un constructeur unique". L'association s'interroge sur l'argument du moindre coût du TVR compte tenu de la baisse constante du coût du tramway.

● L'AUT-Ile de France s'inquiète de la catastrophe annoncée sur le tronçon commun Saint Lazare-La Fourche aux deux branches de la ligne 13 du métro parisien : le trafic explosera lorsque la ligne 14 Meteor arrivera à Saint Lazare en 2003 et lorsque la branche Asnières-Gennevilliers de la 13 sera prolongée jusqu'au port de Gennevilliers en 2006. L'AUT propose de déconnecter de la 13 la branche Gennevilliers-La Fourche et de la raccorder à la 14 : une opération plus urgente que le prolongement électoral de la 14 vers le sud.

● Le MDB critique les 9 kilomètres de couloirs réservés en site propre récemment mis en place sur les boulevards des Maréchaux à Paris : ces couloirs améliorent très nettement la circulation des bus mais, non élargis au détriment de la voirie automobile, ils sont pénalisent les cyclistes. Ces derniers doivent partager des trottoirs étroits avec les piétons : en définitive la circulation automobile a été accrue et accélérée.

Journée d'études de la FUBicy

Le 14 avril, la FUBicy organise à Strasbourg, au Parlement Européen, une journée d'études sur la politique européenne du vélo, avec trois ateliers : code de la route, urbanisme et vélo, modération de la circulation. FUBicy, tel 03 88 75 71 90, fax 03 88 22 56 07, email fubicy@sdv.fr.

Colloque Rue de l'Avenir

L'association Rue de l'Avenir (34 rue de l'Eglise, 75015 Paris, tel/fax 01 45 57 12 20) organise à Paris, le samedi 20 mai, un colloque, parrainé par la FNAUT et la FUBicy, sur la complémentarité vélo-transport collectif (parcs-vélos près des gares, coexistence bus-vélos dans les couloirs réservés, ...).

Agrément de la FNAUT

La FNAUT est à nouveau agréée comme association de consommateurs (de kilomètres), pour une durée de cinq ans, par le ministère de la Justice et le ministère de l'Économie, chargé de la Consommation.

Nord-Pas de Calais

● L'association Train de l'Avenir milite pour la réouverture de la ligne Bruay-Lens au trafic voyageurs dès le 12^{ème} contrat de plan. Elle souhaite la réutilisation d'un tronçon de la ligne pour le transport des déchets, actuellement acheminés par la route, vers le centre d'enfouissement implanté sur l'ancienne cimenterie de la Loisine. Ce trafic contribuerait à rentabiliser une réouverture complète.

● L'Union des Voyageurs du Nord a dénoncé la mauvaise qualité de l'interconnexion entre le réseau urbain lillois et la SNCF : le Val s'arrête à 400 mètres de la gare de Tourcoing, la gare routière de Lille-Flandres est éclatée en quatre sites distants d'au moins 250 mètres et sans aucune signalétique, les bus de la ligne 4 passent devant Lille-Europe sans s'y arrêter : "une situation ubuesque qui contredit tous les discours sur l'intermodalité".

Rhône-Alpes

● L'association Lyon-Métro propose une extension du réseau lyonnais de trolleybus au-delà des projets du SYTRAL, en privilégiant les lignes au profil accidenté. Elle écrivait déjà, en 1965 : "la condamnation des trolleybus risque d'être aussi précipitée que celle des tramways".

● La coordination DARLY a étudié la desserte de la rive gauche du val de Saône et du plateau nord de Lyon. Elle a présenté aux pouvoirs publics un projet global et original mariant les possibilités du train classique (Trévoux-Part Dieu), du tramway d'interconnexion (Cuire-Part Dieu via Sathonay-gare et Rillieux) et, pour la desserte fine et le rabattement, de l'autobus et du trolleybus. Ce projet offrirait une grande souplesse d'utilisation.

Congrès de la FNAUT

Le 12^{ème} congrès de la FNAUT aura lieu à Orléans les samedi 28 et dimanche 29 octobre 2000. Il sera consacré à un bilan des prochains contrats de plan État-régions et des plans de déplacements urbains, et à une réflexion sur la sécurité des déplacements.

Urbanisme et déplacements : une loi qui manque de souffle

La loi "solidarité et renouvellement urbains" (SRU) introduit pour la première fois une volonté de cohérence entre les politiques d'urbanisme et de déplacements. Elle élargit la portée des plans de déplacements urbains, réforme le syndicat des transports d'Ile de France et généralise la régionalisation des transports ferroviaires. Cependant cette loi trop timorée a ignoré quelques grandes réformes pourtant indispensables : elle ne permettra pas de s'attaquer avec l'efficacité souhaitable à l'étalement urbain qui s'aggrave et aux incohérences de la politique des déplacements, et de rétablir l'équilibre écologique et social de nos villes.

Trois français sur quatre vivent aujourd'hui en milieu urbain et leurs conditions de vie se détériorent.

D'une part des quartiers anciens dépérissent (900000 logements sont insalubres) et la répartition inhomogène des logements sociaux entre communes d'une même agglomération engendre une ségrégation sociale dangereuse et l'apparition de ghettos.

D'autre part tous les citoyens souffrent de l'absence de maîtrise de l'urbanisation, dont l'usage généralisé de l'automobile est à la fois cause et conséquence, et d'une dégradation très sensible de leur environnement - encombrement, pollutions atmosphériques et sonores, enlaidissement du cadre de vie.

Cette situation inquiétante, qui tend à s'aggraver, n'a fait l'objet jusqu'à présent que d'interventions sectorielles. Le gouvernement a donc demandé aux ministres Jean-Claude Gayssot, Louis

Besson et Claude Bartolone de préparer une loi globale visant à introduire dans la politique urbaine davantage de solidarité et davantage de cohérence entre habitat, urbanisme et transport.

La loi SRU prolonge donc la loi Delebarre de 1991 (loi d'orientation sur la ville) et les lois Voynet (loi d'orientation sur l'aménagement durable du territoire) et Chevènement (renforcement de l'intercommunalité) adoptées en 1999. D'une grande complexité, très technique, un peu fourre-tout, elle est difficile à lire et à analyser.

Nous n'examinerons pas ici les titres II et IV de la loi, qui concernent la politique du logement (mixité sociale, qualité de l'habitat) et auraient dû faire l'objet d'un texte séparé, mais seulement le titre I qui traite de la cohérence des politiques urbaines, et le titre III qui introduit diverses modifications de la politique des déplacements.



Décalage

Un sondage a été réalisé fin 96 par la SOFRES à la demande de l'ADEME, du CERTU, du GART et de l'UTP, simultanément auprès de 1000 habitants d'agglomérations de province de plus de 30000 habitants et de 200 maires. Il a confirmé l'existence d'un décalage très sensible, déjà révélé par une enquête de l'UITP en 91, entre les opinions des citoyens dans le secteur des déplacements et celles que leur prêtent leurs élus.

Le résultat le plus spectaculaire du sondage est le suivant. A la question "faut-il limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville", la réponse est oui pour 72% du grand public, pour 68% des élus et seulement **27%** en moyenne pour le grand public *vu par les élus* (16% dans les petites villes, 28% dans les villes moyennes et 38% dans les grandes villes) !!!

Ainsi les élus ont une opinion voisine de celle de la population mais ils sous-estiment d'un facteur supérieur à deux l'acceptabilité d'un changement des comportements !

Ce décalage inquiétant traduit un dysfonctionnement grave de la démocratie locale. Les élus ont une vision très déformée de l'opinion publique : ils fréquentent en priorité des milieux conservateurs (commerçants de centre-ville, responsables économiques, autres élus locaux), et ils ne savent plus écouter, et entendre, les "simples" citoyens.

Le sondage de la SOFRES met également en évidence le manque de volontarisme des élus : 46% considèrent le développement des transports publics comme une solution prioritaire (une réponse "politiquement correcte"), mais seule une minorité d'entre eux est prête à envisager des mesures de limitation forte de l'accès automobile et du stationnement dans les centres.

Or on sait bien que le seul développement des réseaux urbains et de la qualité de service ne suffit pas à enrayer la croissance de la circulation : des mesures dissuasives, physiques et financières, sont indispensables. Sans parler de la lutte contre la dispersion spatiale de l'habitat et des activités économiques : industries, commerces et services.

Jean Sivardière

Illustration : Anthony Gambus



SRU : une loi qui manque de souffle

Schéma de cohérence territoriale

Dans chaque agglomération, un "schéma de cohérence territoriale" (SCT) remplacera l'ancien schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Ce document de stratégie et de programmation fédèrera tous les efforts de planification urbaine : habitat, emploi, équipements commerciaux, zones de loisirs, ...

Il devra se conformer aux principes du développement durable. Contrairement au SDAU, il sera soumis à enquête publique et s'imposera aux communes. Les buts recherchés sont clairement explicités : mixité des fonctions urbaines, mixité sociale de l'habitat, limitation de la circulation automobile, gestion économe de l'espace, protection des espaces naturels et agricoles, ...

Les nouveaux schémas définiront les grands projets d'équipements de transport, ils fixeront des objectifs de desserte et ils favoriseront l'urbanisation en priorité dans les zones déjà desservies par les transports collectifs. Ils seront complétés par des "plans locaux d'urbanisme" moins contraignants que les actuels plans d'occupation des sols.

Des PDU élargis

Le rôle des plans de déplacements urbains (PDU), qui devront être rendus compatibles avec les SCT, est élargi dans quatre directions.

■ Les PDU devront participer à l'amélioration de la sécurité routière et se pré-

occuper en particulier des piétons, cyclistes et cyclomotoristes, qui sont les usagers les plus vulnérables de la voirie.

■ Les PDU ne devront pas seulement organiser la livraison des marchandises afin d'en réduire l'impact sur l'environnement, mais plus généralement favoriser le maintien d'activités commerciales et de production dans le tissu urbain.

■ Les obligations d'aménagement d'aires de stationnement lors de la construction de logements et de bureaux seront réduites lorsqu'une desserte par transport collectif est assurée.

■ Les PDU s'imposeront aux communes en matière de stationnement, qu'il s'agisse des zones de stationnement payant, de la création de parkings de rabattement ou du niveau des redevances de stationnement sur la voirie ou dans les parkings publics.

Syndicats mixtes

La loi incite les autorités organisatrices de transports à mieux coopérer.

■ Dans une aire urbaine d'au moins 50000 habitants, la possibilité est ouverte de créer des syndicats mixtes associant région, département et autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), afin d'harmoniser la gestion des transports urbains, départementaux et ferroviaires régionaux et de faciliter la réalisation de nouvelles infrastructures (train-tramway).

■ Le versement transport des entreprises (actuellement limité aux périmètres de transport urbain) pourra être étendu aux périmètres des nouveaux syndicats mixtes (au taux maximum de 0,5%) pour financer les transports urbains et régionaux.

■ Par ailleurs l'AOTU mettra en place des outils permettant d'influencer les pratiques de mobilité (information multimodale des usagers, information sur les coûts des déplacements pour les usagers et la collectivité, conseils en mobilité donnés aux entreprises).

Innovations et lacunes

La loi SRU exprime une volonté évidente de mise en cohérence des politiques urbaines, en particulier urbanisme, développement du transport collectif urbain et stationnement. Cependant diverses lacunes sautent aux yeux, citons-en quelques-unes.

■ La loi n'évoque pas la tarification sociale des transports collectifs urbains et régionaux, ce qui est tout de même étonnant pour une loi de "solidarité" :

aucune initiative n'a été prise pour mieux garantir le "droit au transport" des exclus, jeunes sans ressources ou personnes sans domicile fixe. L'association "la raison du plus faible" proposait une réduction de 75%.

■ Le stationnement des bicyclettes (un problème crucial pour les cyclistes urbains) est ignoré. Il aurait fallu édicter des normes pour le stationnement auprès des services publics, et rendre obligatoires de grands garages à vélos dans les immeubles neufs.

■ France Nature Environnement avait proposé que la loi oblige les autorités urbaines à rendre "propre" une proportion substantielle des flottes captives publiques et privées, en particulier les camionnettes et camions, autrement plus polluants que les transports publics : cette proposition a été ignorée.

■ Si les objectifs des PDU sont élargis, aucune quantification de ces objectifs n'a été introduite.

■ L'obligation d'établir un PDU n'est pas étendue aux agglomérations de moins de 100000 habitants, où pourtant le phénomène de périurbanisation se développe rapidement.

Au-delà de ces lacunes regrettables, la loi SRU vient un peu tard et manque visiblement de souffle. Elle introduit des outils qui, s'ils avaient été disponibles il y a 10 ou 15 ans, auraient permis aux élus locaux de s'attaquer efficacement à l'invasion automobile et à l'étalement urbain. Mais la situation présente exigeait des réformes plus fondamentales qu'un simple toilettage juridique et institutionnel.

Ce texte a été rédigé juste après la première lecture à l'Assemblée Nationale et avant son passage au Sénat.

Ile de France

La loi SRU réforme le Syndicat des Transports Parisiens (STP). La région Ile de France est introduite au conseil d'administration du STP : elle participera ainsi à la gestion des transports franciliens et contribuera à leur déficit. Un "comité consultatif des partenaires du transport public" comprendra des représentants du patronat, des syndicats des entreprises de transports et des associations d'usagers. Cette réforme très limitée des autorités organisatrices n'est qu'un premier pas timide vers une véritable régionalisation, car l'Etat conserve la majorité du STP. Les compétences du "comité des partenaires", initialement restreintes à la qualité de service (information, ponctualité) hors investissements et tarification, ont été étendues à notre demande à l'ensemble des compétences du STP rénové.

Simone Bigorgne

BIEN DIT

■ **Serge Dutruy**, directeur régional de l'Équipement d'Aquitaine : "pour limiter l'utilisation urbaine de la voiture, il faut réduire les possibilités de stationnement près des lieux de travail et développer le réseau de supérettes en centre-ville plutôt que le réseau d'hypermarchés en périurbain".

■ **Albert Jacquard** : "le métro est utile à ceux qui l'utilisent, mais plus encore à ceux qui ne l'utilisent pas et à qui il permet de circuler. En bonne logique économique, un service doit être payé par ses bénéficiaires : il faut donc faire payer le métro par les automobilistes".

Institutions

Il fallait d'emblée créer une autorité unique d'agglomération, responsable à la fois des déplacements (grandes voiries, transport collectif, deux-roues, stationnement, tarifications, intermodalité), de la politique d'urbanisme (localisation des logements, des activités industrielles, des commerces et services, des lieux de loisirs) et de la fiscalité locale (impôt foncier, taxe d'habitation, versement-transport des entreprises).

Une telle autorité devait couvrir le bassin de vie, c'est-à-dire l'agglomération élargie aux zones périurbaines satellites, et être élue au suffrage universel. On aurait ainsi évité la constitution de syndicats mixtes associant autorités urbaines, département et région, une procédure compliquée et peu transparente qui freinera la prise de décisions. L'intervention du département, pris en sandwich entre agglomération élargie et région, dans le secteur des déplacements n'est plus justifiée aujourd'hui.

Entreprises

Il fallait par ailleurs responsabiliser les employeurs en rendant obligatoires des "plans de déplacements d'entreprises" (PDE) ayant les mêmes objectifs que les PDU. Chaque grande entreprise - administration, entreprise publique, grande surface commerciale - devrait établir un bilan des déplacements de personnes et de marchandises engendrés par ses activités. Ce bilan devrait déboucher sur un plan visant à réduire l'impact de l'entreprise sur l'environnement et la consommation d'espace et d'énergie : les moyens ne manquent pas pour encourager employés, fournisseurs et clients à utiliser les modes alternatifs à l'automobile et au camion.

Amendes

Quant aux amendes infligées aux automobilistes pour stationnement illicite ou entrave à la circulation des bus et tramways, le gouvernement avait envisagé d'en affecter le produit (environ un milliard F par an) aux transports des villes de province (c'est déjà le cas en Ile de France), mais "Bercy" s'y est opposé.

Certes le ministre Jean-Claude Gaysot a annoncé que, dès le budget 2001, les transports collectifs urbains bénéficieraient d'un milliard F supplémentaire (500 millions pour la construction des transports en site propre, 500 pour la mise en oeuvre des PDU). C'est un pas en avant encourageant, mais sans vertu

pédagogique et qui n'incite pas à verbaliser les automobilistes en infraction.

Péage urbain

On sait que l'automobiliste urbain ne paye pas ce qu'il coûte à la collectivité en termes de nuisances, d'accidents, d'encombrement de l'espace, ... (plus de 100 milliards F par an). Il fallait donc introduire un péage urbain. Plusieurs formules (autres que l'augmentation du coût du stationnement public, déjà autorisée) étaient possibles : redevance annuelle d'utilisation du réseau des grandes voiries ou de toute la voirie urbaine, paiement du stationnement privé (entreprises, grandes surfaces, stades, multiplexes), taxe additionnelle locale sur les produits pétroliers.

On aurait ainsi dégagé des ressources importantes et pérennes pour financer les investissements et le fonctionnement des transports publics, dont la pénurie persistante pénalise les citoyens les plus modestes, et dégagé une alternative au versement-transport des entreprises, dont on sait qu'il présente des effets pervers sur l'emploi et sur la localisation des entreprises.

Fiscalité

La fiscalité générale n'a pas été révisée afin de décourager l'étalement urbain et l'usage répétitif de la voiture. En s'inspirant d'Alfred Sauvy ("le logement avant le déplacement"), on pouvait par exemple considérer comme avantage en nature la possibilité de stationner gratuitement sur le lieu de travail, moduler la taxe d'habitation pour favoriser le retour des familles dans les centres-villes et la supprimer pour les ménages non-motorisés, ou encore supprimer la TVA sur la bicyclette.

Il est regrettable que le gouvernement veuille faire adopter la loi SRU dans une certaine précipitation (aucune concertation n'est intervenue en amont avec les associations) et n'ait pas saisi l'occasion d'avancer dans des directions réellement novatrices. Trop de lacunes affaiblissent la portée de la loi : le gouvernement aurait au moins dû autoriser et encourager des expérimentations à caractère pédagogique (PDE, péage urbain à taux très faible). Il fallait aussi rénover un système institutionnel qui date du dix-neuvième siècle et s'est peu à peu compliqué à l'excès. D'après Michel Delebarre, ce sera fait en 2007 : attendons patiemment !

Jean Sivardière

Régionalisation ferroviaire

La loi SRU généralise au 1er janvier 2002 la régionalisation des transports ferroviaires régionaux (hors Corse et Ile de France), expérimentée avec grand succès dans six régions pilotes.

Une généralisation rapide était indispensable afin d'éviter un décalage trop sensible entre les régions expérimentales et les autres : la réforme aurait dû être anticipée aux régions pilotes et aux régions volontaires dès 2001.

Cette réforme s'est heurtée aux réticences des présidents de régions qui, échaudés par la régionalisation des lycées, craignent les transferts de charges. Il est vrai que le système comptable de la SNCF n'isolera l'exploitation des services régionaux qu'en 2000 (année de référence) et que, par ailleurs, les infrastructures sont saturées et les gares vétustes.

Notons que les présidents de régions se posent moins de questions à propos des routes, sur lesquelles ils investissent pourtant lourdement alors qu'elles ne font pas partie de leurs attributions obligatoires.

L'Etat va donc apporter un milliard de F par an aux régions pour financer les déficits d'exploitation et le renouvellement du matériel roulant. Des conventions pourront être passées entre une AOTU et une région, entre deux régions limitrophes ou entre une région et un Etat voisin pour organiser des services périurbains, interrégionaux ou interfrontaliers. Les exploitants urbains pourront intervenir sur des lignes déclassées ou fermées pour exploiter des trains-tramways. En cas de conflit dans l'attribution des sillons entre les régions et la SNCF, c'est le ministère des Transports qui arbitra.

La réforme va donc dans le bon sens, mais présente de nombreuses lacunes.

- La loi ne dit rien sur la rénovation des infrastructures, qui relève des contrats de plan Etat-région et risque de poser problème.
- Les péages imposés aux trains TER, qui circulent souvent sur des axes périurbains saturés, risquent d'augmenter à l'avenir, d'où des tarifs dissuasifs qui pourraient, en l'absence de péage urbain, rejeter les usagers sur la route.
- Les grandes relations interrégionales du type Lyon-Nantes ne sont pas considérées explicitement comme étant d'intérêt national.
- La SNCF reste le seul exploitant autorisé sur le réseau RFF, y compris les lignes à faible trafic.
- Le fret n'est pas concerné par la loi.

Pour voyager malin (fin)

Simplifiez-vous la vie

Notez dans votre calepin toutes les références SNCF utiles (ligne directe, ligne vocale, Minitel, Internet), ainsi que les numéros de téléphone de votre gare, des entreprises de transport urbain et par autocar et de la compagnie de taxi les plus proches de votre domicile.

Choisissez bien votre guichet : départ immédiat ou les jours suivants. Si possible, évitez les heures d'affluence.

Profitez de votre passage en gare pour retirer les fiches horaires des lignes que vous fréquentez habituellement et le Guide du Voyageur (un document à relire même si on croit tout savoir sur l'art de voyager).

Si vous venez souvent à Paris, ayez toujours sur vous un plan du réseau RATP et quelques tickets : les guichets RATP des grandes gares parisiennes sont souvent embouteillés.

Restauration

Si vous effectuez un long trajet, ou si vous voyagez à l'heure d'un repas, renseignez-vous à l'avance sur la **restauration** offerte dans le train utilisé.

Pour donner votre avis sur la qualité de la restauration, téléphonez au numéro vert des Wagons-Lits : 08 00 04 24 96.

Voyagez agréablement

Si vous êtes importuné par les fumeurs, par les téléphones portables ou baladeurs d'autres voyageurs, ou si la climatisation du train fonctionne mal, n'hésitez pas à vous adresser au contrôleur : il est là pour faire respecter votre tranquillité et assurer votre confort.

Sur certaines lignes "secondaires", les arrêts ne sont pas systématiquement annoncés. Demandez au contrôleur de le faire : cela vous évitera d'avoir à descendre en catastrophe.

Si vous devez emprunter une ligne présentant un intérêt touristique, préparez votre voyage en consultant un atlas. Emportez une carte Michelin ou IGN pour mieux suivre le trajet du train, et repérez les monuments, les fleuves, les lacs, les canaux, les montagnes, ...

Animaux domestiques

Les petits animaux (moins de 6 kg) voyagent au prix forfaitaire maximum

de 32 F quelle que soit la distance parcourue (ils doivent être enfermés dans un panier ou une cage). Les gros chiens doivent voyager muselés et tenus en laisse : ils paient un demi-tarif de seconde classe (même si leur maître, qu'ils ne doivent pas quitter, voyage en première). Le transport des chiens-guides d'aveugles est assuré gratuitement.

Train + hôtel

Vous pouvez réserver une chambre dans un des 850 hôtels du groupe Accor en même temps que votre place dans le train. Pour cela, adressez-vous aux guichets des gares, dans les boutiques SNCF ou par téléphone au 08 36 35 35 35. Des tarifs privilégiés vous sont proposés par ailleurs dans les hôtels Sofitel, Novotel et Mercure. Renseignements et réservations auprès de Accor Réservation Services au 08 25 80 20 20 (0,99 F la minute).

Service Auto-Train

Consultez le guide Auto-Train (il concerne aussi moto et scooter). Attention aux dimensions de votre voiture : le tarif est plus élevé si la longueur dépasse 3,81 m. Les bagages ou vélos laissés à l'intérieur sont transportés gratuitement mais la SNCF n'en est pas juridiquement responsable : vous pouvez souscrire une assurance spéciale (25 F pour 10000 F assurés). Les vélos peuvent être transportés gratuitement sur un porte-cycles fixé à l'arrière de la voiture (hauteur maximale 1,63 m). Vous pouvez voyager le même jour que votre véhicule, la veille ou le lendemain. Un service de car gratuit relie la gare auto-train et la gare voyageurs.

Il n'est pas indispensable de réserver longtemps à l'avance, sauf si on veut bénéficier du tarif Découverte J30.

Grands voyageurs

La SNCF a lancé un programme de fidélisation des clients fréquents, abonnés ou non, qui consacrent un budget important à leurs voyages ferroviaires quel qu'en soit le motif. Une carte à puces nominative et incessible, établie à la demande du voyageur au prix de 100 F, permet d'obtenir des services dits "sur mesure" : échange de réservations par téléphone, paiement avec la carte, acquisition de points se traduisant en billets de train ou en cadeaux, informations personnalisées. Information au 08 03 00 65 26 (0,99 F la minute).

Attention : le nombre de points à

totaliser (dans un délai de deux ans maximum) pour bénéficier des billets ou cadeaux est très important. Il faut obtenir le statut de Grand Voyageur en cumulant au moins 16000 points (1 franc dépensé donne droit à 1 point, ou 2 pour un trajet effectué à plein tarif).

La carte Grand Voyageur permet de réserver un taxi G7 (offre valable dans les gares principales). Au moins 5 minutes avant l'arrivée du train, appelez le 08 03 877 877 (1,09 F la minute) : indiquez votre nom, le numéro de votre carte et votre heure d'arrivée.

Voyages à l'étranger

La SNCF fournit informations et billets pour les relations internationales. Avant d'acheter votre billet, vérifiez si vous avez besoin d'un **visa**. Si vous n'êtes pas ressortissant de l'Union Européenne, l'accès à Eurostar peut vous être refusé en l'absence de visa.

Eurostar et Thalys proposent des services d'information spécifiques.

Eurostar : ligne directe 08 36 35 35 39, Internet <http://www.eurostar.com>. Thalys : ligne directe 08 36 35 35 36, Internet <http://www.thalys.com>.

Le célèbre **guide horaire Thomas Cook** contient les horaires des principales lignes européennes, on peut le consulter dans toutes les agences de voyages. Une nouvelle édition paraît chaque mois. elle est disponible dans les agences Thomas Cook et les bureaux de change des grandes gares parisiennes au prix de 100 F.

Le **Guide International**, disponible gratuitement dans tous les points de vente SNCF, donne des informations sur les tarifs internationaux, généralement peu connus. Attention : ces tarifs sont différents des tarifs SNCF.

On peut se procurer la **carte Inter Rail** dans la plupart des gares sur présentation d'une carte d'identité. Elle permet de circuler librement en 2ème classe dans 29 pays d'Europe et d'Afrique du Nord, de 22 jours à 1 mois. Tarif réduit pour les moins de 26 ans et prix spéciaux pour Eurostar, Thalys, autocars et bateaux.

Les coupons **Euro Domino**, en vente dans la plupart des gares (25% de réduction pour les moins de 26 ans), permettent de circuler dans 28 pays (sauf dans le pays de résidence). Ils sont valables au moins 3 jours (on peut acheter 1 à 5 jours supplémentaires), on peut répartir les jours sur un mois.

Mésaventures

Voici encore deux exemples de mésaventures qui auraient pu être évitées par une meilleure préparation du voyage.

M. M voulait se rendre de Colmar à Paris par Strasbourg avec son vélo. Le guichetier lui avait affirmé que le train transportait gratuitement les vélos. Mais, alors qu'il plaçait son vélo dans une housse spéciale (*dans la dernière voiture afin de ne pas gêner les autres voyageurs*), le contrôleur lui interdit de monter dans le train avec le vélo, lui dresse procès-verbal, lui confisque son billet et fait appel aux forces de l'ordre. M. M a dû louer une voiture pour se rendre à Paris. La FNAUT a saisi le médiateur de la SNCF : l'amende a été réduite et M. M a obtenu le remboursement de son billet inutilisé.

Mme T utilise chaque week-end, depuis 5 ans, le TGV entre Lausanne et Paris. Elle constate que le prix d'un aller demi-tarif Lausanne-Paris en 2ème classe le vendredi soir (TGV de 17h54) coûte 181 F, 211 F ou 213 F suivant la gare d'achat, soit une amplitude de variation de 17,5% qui peut représenter plus de 3300 F par an. Mme T n'a jamais pu obtenir d'explication cohérente sur ces variations de tarifs. On a invoqué la taxe locale et ... le cours du franc suisse !

Effectuant pour une fois le trajet en 1ère classe, après avoir acquitté un supplément, Mme T a été contrôlée à deux reprises à l'aller sans s'attirer de remarques. Mais, au retour, le contrôleur français, pourtant incapable de lui préciser le prix exact du surclassement, la verbalise de 162F, et ne supporte aucune discussion : Mme T s'insurge contre ce "racket".

Mais certaines mésaventures ne peuvent être évitées par le voyageur ...

Mme R se rendait de Saint-Raphaël à Roissy. Son TGV étant tombé en panne "à cause de l'ordinateur", elle y restée prisonnière pendant 2h15 avant d'être transférée dans une autre rame. Très inquiète, sa famille l'a attendue de 16h15 à 19h à la gare de Roissy, où le retard n'a jamais été annoncé.

M. et Mme S, septuagénaires, ont pris le train de nuit Paris-Modane avec des billets de 1ère classe. Ils espéraient ainsi bénéficier de couchettes confortables et aisément accessibles. Mais la SNCF leur a offert une voiture de 2ème classe dans laquelle la couchette intermédiaire était simplement relevée : ils dénoncent une tromperie commerciale.

Le coin du voyageur

Le guide régional des transports de la région PACA, paru en juillet dernier (6 semaines après le changement de service ...), ne mentionne plus les services ferroviaires internes à la région mais non TER. Ainsi la liaison Nice-Marseille n'y figure que par autocar ! Le guide exclut en effet les services non financés par la région : tant pis pour l'utilisateur, qui n'a rien à faire de ces subtilités.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Dans les grandes gares où existe un bureau de préparation au voyage délivrant billets et réservations pour des dates ultérieures, les guichets du hall de la gare devraient être systématiquement réservés aux départs immédiats.

J'ai plusieurs fois failli rater un train en raison d'une attente supérieure à dix minutes alors que, devant moi, des personnes ralentissaient la file d'attente en demandant des informations complexes pour un voyage projeté la semaine suivante ou encore plus tardivement.

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Le contingentement des places TGV est fragmenté par catégories de clientèle : jeunes, seniors, groupes, ... Cette pratique conduit à des aberrations : des places peuvent en effet être disponibles pour une catégorie d'utilisateurs et refusées à une autre. J'en ai fait l'amère expérience : ayant à organiser un voyage de groupe à Lausanne, je n'ai pu obtenir de places même en m'y prenant deux mois avant le départ, et j'ai dû acheter 24 billets plein tarif.

Comment organiser, dans ces conditions, des voyages de groupes attractifs par le train ? La politique de la SNCF fait le bonheur des autocaristes, et le malheur de la sécurité routière.

Le contingentement des places TGV devrait être global, avec des priorités pour les groupes, pour lesquels la réservation devrait être possible trois mois à l'avance, et les étudiants, astreints aux contraintes des vacances scolaires.

Marcel Plavinet, 75 Paris

La SNCF indemnise les voyageurs de manière bizarre : un retard de 35 minutes d'un TGV Paris-Montpellier en septembre 99 a été estimé à 18 minutes seulement (pas d'indemnisation) ; pour un retard de 46 minutes du même train, j'ai reçu un bon de 50 F au lieu de 75 F. J'ai utilisé un TER Valence-Grenoble ne comportait pas de voiture de première classe : la SNCF m'a proposé de me rembourser la différence sur la base d'un billet demi-tarif.

Guy Lafaille, 38 St Martin le Vinoux

A quoi sert le prix d'un billet SNCF ?

5% du prix du billet couvrent les frais généraux (*administration, informatique*) ; 23% les "charges au sol" (*personnel, formation, publicité*), le service des bagages et l'entretien des gares ; 13% les charges d'infrastructure et la sécurité ; 33% le matériel roulant voyageurs (19% pour l'achat et l'amortissement, 14% pour l'entretien), 5% la traction électrique, 21% les salaires des conducteurs et contrôleurs (*source SNCF*).

Le nouveau calendrier Voyageurs

A partir du 28 mai 2000, il n'y aura plus de suppléments sur les trains classiques "grandes lignes". L'amplitude de la période blanche (*période de pointe pendant laquelle les voyageurs ne bénéficient d'aucune réduction*) est désormais limitée de 15h à 20h le vendredi et le dimanche (*au lieu du vendredi de 12h à 24h et du dimanche 15h au lundi 10h*).

Bourse ferroviaire en Allemagne

Sous l'adresse www.bahn.de, la Deutsche Bahn (*la SNCF allemande*) propose une bourse où l'on peut acheter des billets 60% moins cher que les billets normaux. 111 liaisons directes entre 25 grandes villes allemandes sont proposées à des prix compris entre 70 et 195 marks aller-retour.

Un TGV plus convivial

Les nouvelles rames "TGV-Méditerranée" sont plus spacieuses et plus confortables en 2ème classe ; il y a moins de places pour les fumeurs et davantage de "carrés" pour les familles ; on peut choisir sa place par rapport au sens de la marche lors de l'achat du billet ; en 1ère classe chaque place est dotée d'une prise de courant permettant de brancher un micro-ordinateur et trois espaces téléphone ont été aménagés ; enfin les espaces bagages ont été disposés au centre des voitures et quelques emplacements ont été prévus pour le transport des bicyclettes.

www.sncf.fr : 6/10

La revue E-commerce a attribué la note 6/10 au site Internet de la SNCF : elle apprécie la richesse et la précision des informations fournies mais déplore la lenteur de téléchargement des pages relatives à la commande d'un billet (le Minitel est bien plus rapide).

Véloparc de Grenoble : un succès attendu

Sollicitée par l'ADTC et d'autres associations, la mairie de Grenoble s'est rapprochée de la SNCF pour créer un véloparc sous la gare et l'aménager en étroite collaboration avec les associations. Ouvert en janvier 99, ce véloparc offre un service complet "train + vélo" : consigne des vélos des pendulaires venant travailler à Grenoble par le train, location, entretien et petite réparation (*éclairage, crevaisons, freins*). Il n'arrive pas à satisfaire la demande : 50 places initialement, plus de 90 aujourd'hui grâce à des stationnements verticaux, une liste d'attente de plus de 40 personnes pour la consigne. L'extension du local est à l'étude. Pourquoi un tel succès ?

- Proximité immédiate du train (*en bout de souterrain où tout le monde passe, avec une rampe d'accès côté ville adaptée aux vélos*) ;

- Tarifs attractifs (*consigne : 5F à la journée, 150F à l'année sans entretien du vélo, 350F avec entretien ; location : 20F la demi-journée, 30F la journée, 50F la semaine, 100F le mois "étudiant"*) ;

- Plage horaire adaptée (*du lundi au vendredi de 6h30 à 19h ; le samedi et le dimanche de 8h45 à 19h*)

- Personnel accueillant (*4 personnes*), service global et très souple imposant peu de contraintes au client : la consigne est en libre service surveillé par le personnel, aucun délai d'attente pour déposer ou récupérer le vélo.

Le local et son équipement ont été financés par la ville de Grenoble, la communauté de communes, le conseil régional et la SNCF. La ville subventionne le déficit de fonctionnement, l'association gestionnaire "le petit vélo dans la tête" a pour mission d'équilibrer au plus tôt le bilan d'exploitation.

Armand Portaz, ADTC-Grenoble

Train + vélo

En août 1999, la SNCF a effectué des comptages dans les trains Corail (*TRN ou trains rapides nationaux*) autorisés aux cyclistes. Sur 236410 voyageurs, 5555 étaient des cyclistes voyageant avec leur vélo, soit 2,3% des voyageurs et une moyenne de 6 cyclistes par trajet. Les axes les plus chargés étaient Paris-Bretagne Nord ; Paris-Besançon-Belfort ; Paris-Angoulême-Royan et Paris-Stuttgart-Munich.

Les comptages ont été réalisés à la gare de départ, les cyclistes montés dans le train aux gares intermédiaires n'ont pas été pris en compte.

Vive le vélo en ville

- Une demi-heure de vélo par jour diminue par deux le risque de maladie cardio-vasculaire.

- Le vélo est le mode de déplacement le plus rapide en zone dense : 14 km/h de porte à porte. Pas de bouchons, pas de temps perdu à rechercher une place de parking ou à attendre le bus.

- Le vélo permet de faire rapidement ses courses dans les centres : c'est le meilleur ami du petit commerce !

- Le risque réel d'accident est bien moindre que le risque perçu.

- Il pleut moins en France qu'aux Pays Bas, royaume du vélo.

- Le cycliste respire moins de polluants que l'automobiliste (*dix fois moins d'après le California Air Resources Board*).

- Les villes au relief dissuasif sont rares. Même à Berne, où le relief est peu favorable au vélo, le nombre des cyclistes a doublé entre 1980 et 1990.

(d'après un texte de la FUBicy)

La moto et la ville

Selon les Motards en Colère, l'usage de la moto en ville contribue à fluidiser le trafic et donc à réduire la pollution de l'air : un argument un peu rapide.

En effet, 99% du parc moto français n'est pas catalysé, et la plupart des motos circulant en ville sont en fait des scooters deux-temps horriblement polluants. La moto partage donc avec l'auto la responsabilité des coûts externes liés aux déplacements : insécurité, pollution et bruit. Il n'y a pas lieu d'encourager son usage urbain.

Un espace pour le roller ?

Les rollers n'ont pas encore de statut spécifique. Ils doivent donc circuler sur les trottoirs, emprunter les passages piétons et respecter les feux piétons. Mais l'indiscipline est générale.

Dans plusieurs villes, la pratique du roller a été interdite. Elle y est tolérée mais la coexistence des rollers avec les autres usagers de la rue pose problème. Les piétons refusent leur présence sur les trottoirs ; les cyclistes et les automobilistes réagissent de manière analogue.

Pourtant mieux vaut des rollers (*et des patinettes*) que des voitures ! Il est difficile de savoir si la pratique du roller sera durable, mais l'élaboration d'un statut du roller est souhaitable. Les rollers veulent pouvoir circuler "au pas" sur les trottoirs et emprunter librement des pistes cyclables élargies à 1,60 mètres. Le débat est ouvert !

Toulouse sans voiture, tel est le beau projet du maire, Dominique Baudis. Mais sa politique favorise le plus souvent les automobilistes au détriment des autres usagers de la rue, pourtant les plus nombreux.

Alors que les chaussées sont larges et lisses, les trottoirs sont étroits, en mauvais état et encombrés d'obstacles destinés aux automobilistes, si bien que le piéton doit trop souvent se mettre en danger en descendant sur la chaussée.

Le stationnement est anarchique sur les trottoirs, les voies réservées aux bus et aux vélos, les places réservées aux handicapés, les passages piétons. Dans les voies semi-piétonnes, les automobilistes se croient tout permis, et la police n'y trouve rien à redire (...).

Les feux sont réglés pour faciliter la circulation des voitures : les temps d'attente des piétons sont de 46 à 211 secondes. Le feu manuel du boulevard de la Gare ne donne le "passez piétons" pour emprunter la passerelle Saint Aubin que 54 secondes après que l'on ait actionné le poussoir.

Les angles des rues sont coupés aux intersections : alors que l'automobiliste, lui qui est motorisé, peut tourner court et vite, le piéton voit son parcours allongé de 10 à 40 mètres par rapport au trajet direct à chaque intersection (...).

Il faut 4 minutes 44 secondes en moyenne (*et jusqu'à 6 minutes 33 secondes*) pour traverser en diagonale le carrefour Carnot-Jaurès-Roosevelt-Strasbourg, alors que 20 à 50 secondes suffisent à une automobile.

Deux sections de 250 mètres des allées Jean Jaurès (*6 voies de circulation + 2 contre-allées*) sont dépourvues de passages piétons : le seul feu intermédiaire n'offre que 14 secondes pour traverser 34 mètres de chaussée.

Et voici la solution, opérationnelle depuis janvier 2000, imaginée par la mairie de Toulouse pour faire se hâter les piétons sur les passages protégés : un décompte lumineux, couplé au panneau lumineux piétons, indique le nombre de secondes restant avant la ruée des autos - 5, 4, 3, 2, 1, vroum !

J.G. de Cheverry, 09 Saverdun

Marchez à pied

Il a été démontré, chez des hommes âgés de 70 à 93 ans, qu'une marche à pied quotidienne de 3 kilomètres diminue de 50% le risque d'accident cardiovasculaire : le risque diminue encore de 15% pour chaque parcours supplémentaire de 800 mètres.

Brèves

Une action bien ciblée

Le 25-08-99, des militants de **Greenpeace** ont déployé sur la Rosengarten strasse de Zürich, en collaboration avec les riverains, un tapis de gazon artificiel afin de diviser par deux le nombre de pistes de cette autoroute urbaine utilisée par 65000 véhicules par jour.

Expérience imbécile

Afin de provoquer un débat sur les limitations de vitesse et pouvoir donner à ses lecteurs "des conseils judicieux pour rouler vite", un journaliste du magazine automobile **Sport-Auto** a effectué le trajet Paris-Nice en 4h15 de nuit sur autoroute, à la vitesse moyenne de 214 km/h et des pointes à plus de 300 km/h. Aucune réaction du ministre Jean-Claude Gayssot.

Expérience intelligente

Afin de démontrer le rôle de la circulation automobile dans la pollution de l'air par les particules de diamètre inférieur à 10 microns, la ville de Milan a été interdite aux voitures non catalysées les 10 et 11 janvier dernier, et à toute circulation privée le dimanche 15. La pollution est passée de la valeur habituelle de 170 microgrammes par m³ à 90 le 12 janvier et à 35 le soir du dimanche 15.

Irresponsable

Michel Inchauspé, député RPR des Pyrénées Atlantiques, administrateur de la société autoroutière ASF et Prix Citron 1998 de la FNAUT, a été le promoteur du tunnel routier du Somport "permettant aux transporteurs routiers d'emprunter un itinéraire montagneux leur évitant un détour par les extrémités de la chaîne pyrénéenne". Il déclare aujourd'hui : "l'itinéraire du Somport comporte de fortes pentes, ce qui est toujours mal accepté par les conducteurs de poids lourds". Il préconise dorénavant la construction d'une autoroute France-Espagne à mi-chemin de la vallée d'Aspe et de la Côte Basque.

Démagogue

Robert Hue, secrétaire national du PCF : "il faut réduire la taxe sur les carburants. Je suis profondément attaché à la cause de l'environnement, mais je ne pense pas qu'on va régler le problème de la circulation automobile en deux ou trois ans. En attendant, il y a des braves gens qui paient et qui en ont assez de payer". Un nouveau Gerondeau ?

Activités de la FNAUT

- François Jeannin et Georges d'Achon sont intervenus sur la cohérence entre réseaux grandes lignes et TER lors d'un colloque de la CFDT-Transport et Equipement à Metz.
- Jean-Louis La Rosa a participé à un séminaire du CERTU sur le péage urbain. Il a été désigné par le PREDIT comme expert sur la lutte contre la fraude dans les tramways.
- A l'unanimité, le bureau a désigné Jean-Claude Poulain, président de l'ASSUT-Nord, pour représenter la FNAUT au Conseil National de la Consommation et Daniel Leroy, président d'honneur des Droits du Piéton, pour la représenter au Conseil National de la Vie Associative.
- Simone Bigorgne est intervenue lors de la présentation, au ministère de l'Environnement, du rapport de la commission Questiaux sur la réforme des enquêtes publiques.
- Jean Sivardière a participé à une table-ronde sur les enquêtes publiques organisée par l'association des maires des grandes villes de France. Il a réclamé davantage de concertation "en amont".
- Simone Bigorgne a participé, à La Seyne sur Mer, à la présentation par l'entreprise CIM du trottoir roulant rapide "Gateway" qui sera expérimenté à Montparnasse. Michel Vandembroucke a participé à la présentation du nouveau tramway Cityrunner en service à Cologne et à la concertation entre le constructeur Bombardier et les usagers.

Sites Internet transports

Les associations ...

ADPCR www.iframe.com/adpcr/
T&E www.t-e.nu

AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT
www.globenet.org/ape/

PROBAHN
www.pro-bahn.de/auskunft

CAR BUSTERS. (towards car free cities)
www.antenna.nl/eyfa/cb

... et les autres

JOURNEE SANS VOITURE
www.22september.org

PREVENTION ROUTIERE
www.preventionroutiere.asso.fr

RFF www.rff.fr

STP www.stp-paris.fr

PREDIT www.predit.prd.fr

LE RAIL www.lerail.free.fr

LA VIE DU RAIL www.laviedurail.com

UITP www.uitp.com

FIF www.fif.asso.fr

CONSTRUCTEURS FERROVIAIRES

www.transport.alstom.com

www.adtranz.com

www.transport.bombardier.com

www.siemens.de/vt

DGAC (aviation civile) www.dgac.fr

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ **+3 points** au syndicat **CFTC-Lorraine des cheminots**. Par son action persévérante depuis 1994, il vient d'obtenir l'ouverture de la halte d'Hettange-Grande sur la ligne Thionville-Luxembourg.

▲ **+2 points** aux **Gentlemen du Déménagement**. Ce réseau de 190 entreprises de déménagement vient de lancer un service associant route et rail. Il a investi 5,5 millions de F en caisses mobiles permettant de livrer du mobilier sans rupture de charge et en toute sécurité.

Punitions :

▼ **- 2 points** à **Roger Dumez**, maire UDF de Saint Mihiel et président du conseil général de la Meuse. Sans en comprendre l'intérêt pour sa ville et son département, il qualifie d'"élucubrations" le projet de repositionner la gare meusienne du TGV Est à Bannoncourt, dans la vallée de la Meuse.

BETISIER

► **Louis Laurenti**, président de l'Automobile-Club de Nice : "le tramway, autour duquel on fait beaucoup de battage, ne résoudra pas les problèmes de circulation. Bien au contraire, il gênera la circulation en centre-ville. Il faut adapter les structures de la ville à l'automobile : élargir les rues et créer des parkings". M. Pompidou le disait déjà dans les années 60 : "il faut adapter la ville à l'automobile" ...

► **Pierre Egler**, président du district de Saint-Amarin (Haut Rhin) et partisan de travaux routiers ruineux sur la RN 66 dans la vallée de la Thur : "partout en Europe, régions et vallées se battent pour être reliées aux réseaux routiers internationaux, seule garantie du développement économique : ce n'est pas le train -tramway, dont personne n'ose dire le coût pour le contribuable, qui règlera la question".

Exemple à suivre

Lionel Brasier, membre de la FNAUT Rhône-Alpes, rassemble toutes les informations et suggestions concernant les services ferroviaires et routiers de Haute-Savoie et du pays de Gex, afin de remettre chaque année un rapport aux autorités organisatrices, à la SNCF et aux autocaristes. Ses coordonnées : 37 avenue de Genève, 74000 Annecy, fax 04 50 27 30 69, mail <fnaut74@ifrance.com>.

Actions en bref

Aquitaine

- La FNAUT-Aquitaine a été associée à la préparation du contrat de plan Etat-région et à celle du contrat d'agglomération de Bordeaux. Elle a plaidé pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse et pour celle de l'antenne ferroviaire (8 km) de Villeneuve-sur-Lot (30000 habitants), fermée depuis plus de 50 ans au trafic voyageurs et 6 ans au trafic de fret.

L'association dénonce les retards incessants et importants des trains sur la ligne Bordeaux-Lyon : les turbo-trains sont à bout de souffle et doivent être maintenus jusqu'en 2002.

- La FNAUT-Aquitaine a adressé ses félicitations à la SNCF pour son aide apportée aux voyageurs en détresse lors des perturbations dues à la tempête de la fin 99, et pour la remise rapide des infrastructures en état.

- Le CRELOC est intervenu à Bruxelles, avec une délégation franco-espagnole d'élus et d'associations, pour réclamer l'inscription de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse au schéma trans-européen de transport.

- L'association Transcub critique le passage du futur tramway sur les quais de la Garonne et non à travers le centre-ville de Bordeaux. Elle dénonce la dégradation du réseau de bus qui résultera de ce choix.

Franche Comté

- Le Collectif Rhin-Rhône autrement, animé par la FNAUT, critique l'incohérence du calendrier des débats sur le TGV Rhin-Rhône : l'enquête publique sur la branche Est ne doit pas commencer avant le débat sur la branche Sud, qui permettra d'avoir une vue d'ensemble du projet.

Haute-Normandie

- Le Comité de développement du transport ferroviaire de la région dieppoise a participé au premier voyage du nouvel autorail qui dessert la ligne Rouen-Dieppe, dont la modernisation enfin obtenue est le résultat de la forte mobilisation qu'il a réussi à susciter.

Lorraine

- La FNAUT-Lorraine a été associée à la préparation du contrat de plan Etat-région. Elle a insisté en particulier pour la réalisation de l'axe ferroviaire alternatif nord-sud pour le fret : Belgique-Longwy-Conflans-Lérouville-Toul. Elle note un certain infléchissement de la région en faveur du rail,

mais déplore le maintien de projets routiers délirants notamment dans la Meuse (3 milliards F) et dénonce la confirmation de l'A32 par l'Etat.

Midi-Pyrénées

- Le collectif Transport de l'agglomération toulousaine, dont la FNAUT est partie prenante, dénonce le choix du Val pour la ligne B de transport en site propre : 6 milliards F pour 15 km soit près de 8 milliards avec l'extension de la ligne A (non compris le doublement très coûteux mais indispensable des stations). Pour le même prix, on pourrait construire plusieurs lignes de tramway comme à Bordeaux, et desservir les communes périphériques.

Pays de Loire

- Créée il y a un an et présidée par Jacques Michaux, la FNAUT-Pays de Loire est maintenant bien structurée et représentée par un vice-président dans chaque département de la région. Elle privilégie la rencontre systématique des élus responsables des transports (région, départements, mairies) et des groupes politiques du conseil régional.

- L'ANDE, Place au Vélo et le Collectif Transport de Nantes ont exprimé leur déception face au projet de PDU de l'agglomération nantaise, élaboré sans concertation et sans fixer d'objectifs quantifiés : l'ambition du plan de 1991 a disparu. Selon l'ANDE, la construction de deux nouveaux ponts sur la Loire et de nouveaux parkings ne fera que renforcer la circulation automobile et empêcher d'autres investissements, la promotion du vélo est trop modeste ("Ville cyclable, Nantes doit devenir une ville cycliste"), rien n'est prévu pour améliorer le confort au quotidien (aménagement des arrêts de bus) ou rendre la tarification plus attractive, le projet de RER nantais en reste au stade des bonnes intentions et rien n'est dit sur la maîtrise de l'urbanisation périphérique. L'ANDE a protesté contre la Chambre de Commerce, qui propose de remettre à quatre voies les accès routiers au centre-ville.

- L'AUT-85 se félicite de l'accord donné par le ministre Jean-Claude Gaysot à la réouverture de la ligne Fontenay le Comte-Niort (35 km) "dans 2 ou 3 ans, après l'achèvement des études". Elle souhaite cependant que la réouverture soit accélérée car le trafic (plus de 40000 véhicules/jour) augmente sur la RN148 et la pollution à l'entrée de Niort atteint le niveau 2.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Le GECP réclame la création d'un comité de ligne pour les Chemins de fer de Provence : il est anormal que le département des Alpes Maritimes, collectivité prépondérante au sein du SYMA, prenne seul les décisions sans concertation avec ses partenaires institutionnels et encore moins avec les usagers de la ligne et l'exploitant.

- L'Association des Amis du Rail critique la nouvelle gare souterraine de Monaco : le guichet est difficilement accessible depuis Fontvieille (400 m de tapis roulant puis 450 m de quai et un escalier mécanique), pas de repères d'arrêt des trains longs et TER sur les quais, aucune présence visible du personnel SNCF.

Rhône-Alpes

- L'AGV, qui avait élaboré des propositions réalistes, regrette que la ligne Grenoble-Veynes ne fasse l'objet d'aucune modernisation pendant le prochain contrat de plan Etat-région et ne soit considérée par la région et par la SNCF, malgré son rôle évident de liaison Isère-Val de Durance, que comme une "ligne touristique". Pour valoriser la ligne, l'AGV suggère la relance des embranchements particuliers d'entreprises grenobloises riveraines (Caterpillar, Peugeot).

- L'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc a engagé une procédure pénale pour que tous les responsables de l'accident du tunnel du Mont Blanc soient traduits en justice. Elle s'est étonnée auprès du ministre de l'Equipement du maintien en fonction des dirigeants du tunnel.

- L'ACPAT déplore que, malgré l'annulation de la DUP de l'autoroute A400 Annemasse-Thonon, seules des solutions alternatives de type autoroutier soient envisagées. L'association demande que la moitié au moins des crédits disponibles pour désenclaver le sud Léman soit réservée au rail.

fnaut info nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°84
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 12^{ème}

Abonnement 10 numéros
Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien 155)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : fnaut@wanadoo.fr
Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

Effet de serre : la responsabilité des transports

Contrairement à ce que croient trop de responsables politiques, à droite comme à gauche, le dérèglement climatique n'est plus une hypothèse agitée par les amateurs de sensationnel : son existence et la responsabilité des activités humaines font aujourd'hui l'objet d'un consensus parmi les scientifiques. Il est donc urgent de lutter contre l'accumulation des gaz à effet de serre qui peut à la longue entraîner des catastrophes, et contre la consommation excessive de pétrole, qui lui est intimement liée. C'est en priorité le secteur des transports qui est concerné.

La tempête de décembre dernier a refait parler de l'effet de serre, qui fait par ailleurs l'objet de négociations internationales longues et complexes. Mais on constate aussi que l'effet de serre est bien pris en compte par les décideurs, notamment en matière de transport. Qu'en-est-il réellement et que peut-on faire ?

Qu'est-ce que l'effet de serre ?

L'effet de serre est d'abord un phénomène naturel. Certains gaz présents dans l'atmosphère - le dioxyde de carbone (CO₂), les oxydes d'azote (NO_x), le méthane (CH₄), les CFC) - absorbent une partie du rayonnement infrarouge émis par le Soleil et réfléchi par la Terre : ils maintiennent ainsi une température modérée dans l'atmosphère et à la surface de la Terre.

Sans cet effet naturel, la température moyenne de notre planète serait de - 19° C au lieu de + 15° C.

Cependant, les 2000 experts du GIEC (*Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, mis en place par les Nations Unies*) ont constaté, dans leur deuxième *Rapport d'évaluation sur les changements climatiques*, publié en 1995, que : " la concentration atmosphérique des gaz à effet de serre a fortement augmenté depuis l'époque préindustrielle (depuis 1750 environ). Le CO₂ est passé de 280 à près de 360 ppmv (*parties par million en volume*), le CH₄ de 700 à 1720 ppbv (*parties par milliard*) et le N₂O de 275 à 310 ppbv environ".

Par suite, "en moyenne globale, la température à la surface de la Terre a augmenté de 0,3 °C à 0,6 °C environ depuis la fin du 19^{ème} siècle. Le niveau des mers s'est élevé de 10 à 25 cm au cours des cent dernières années".

Confirmation de l'influence humaine

La conclusion des experts du GIEC est consensuelle : " un faisceau d'éléments suggère une influence perceptible de l'homme sur le climat global de la planète".

Les experts ajoutent : "si les émissions nettes globales d'origine humaine devaient se maintenir à leur niveau actuel (*environ 7 Milliards de tonnes de carbone par an*), la concentration de CO₂ dans l'atmosphère s'élèverait de façon pratiquement constante pendant au moins 200 ans".

"Dans l'hypothèse du scénario

Le prix de l'essence

Depuis quelques mois, des hommes politiques, de droite comme de gauche, prennent le relais des milieux automobiles. Pour flatter l'automobiliste-électeur, ils s'élèvent contre le prix "excessif" des carburants, dont le niveau serait devenu "intolérable". Face à ce flot de démagogie, il convient de rappeler quelques vérités simples.

- Le prix actuel du supercarburant est de l'ordre de 6,50 F le litre : il était de l'ordre de 7,50 F (en francs constants) à la veille du contre-choc pétrolier de 1985.

- De manière plus significative, le nombre de minutes de travail d'un smicard nécessaires pour acheter un litre de carburant a diminué de 40% entre 1985 et 1998 (voir schéma).

- Les taxes représentent près de 80% du prix des carburants, mais elles ne couvrent en rien les coûts environnementaux et sociaux de l'automobile : accidents, gaspillages d'espace et d'énergie, surcoût de l'exploitation des transports publics de surface et temps perdu par leurs usagers, bruit et pollution de l'air, contribution à l'effet de serre, ...

Bien loin de baisser le prix des carburants, il faut au contraire l'augmenter peu à peu, dans deux buts complémentaires :

- inciter les automobilistes à rouler moins, afin d'épargner l'environnement et d'économiser par précaution un pétrole non renouvelable ;

- dégager un financement pérenne des transports publics urbains, départementaux et ferroviaires.

Certes le ministre Jean-Claude Gaysot a promis d'affecter un milliard de francs supplémentaire par an aux transports urbains et à la mise en place des PDU. Cette décision est la bienvenue mais n'a par elle-même aucun caractère pédagogique et ne résoud pas le problème crucial du financement de l'exploitation des transports publics.

Augmenter le prix des carburants, nous dit-on, "pénaliserait les pauvres". C'est oublier que ce sont "les pauvres" qui souffrent le plus du sous-développement des transports publics et des nuisances de la circulation automobile.

Jean Sivardière



A méditer

■ **Yves Martin**, ingénieur général des Mines : "dans tous les domaines, sauf dans le transport, les émissions de CO₂ ont considérablement baissé depuis 1980. Nous ne pourrions pas maîtriser l'effet de serre si nous ne modifions pas la structure même de la ville, c'est-à-dire si nous ne luttons pas contre la dédensification. De nombreuses dispositions fiscales incitent, en fait, à aller habiter de plus en plus loin, à acheter dans les hypermarchés. Il faudra bien un jour introduire une tarification de l'usage de l'automobile en ville. C'est un objectif à long terme, auquel il faut donc s'attaquer sans tarder".

■ **Dominique Dron**, ancienne directrice "prospective et stratégie" au ministère de l'Environnement : "les premiers effets graves du changement climatique pourraient se faire sentir autour de 2020-2030. La concentration des ressources pétrolières au Proche Orient, associée à la prédominance des consommations énergétiques de l'Inde et de la Chine, pourrait alors créer de fortes tensions politiques et économiques".

moyen du GIEC, les modèles aboutissent à une augmentation de la température moyenne globale à la surface du globe d'environ 2 °C entre 1990 et 2100 et à une élévation du niveau des mers d'environ 50 cm".

Contribution des transports

Le secteur des transports est, à l'échelle mondiale, le troisième responsable des émissions de CO₂ dans l'atmosphère, avec 1,3 milliards de tonnes de carbone émises en 1990 (22 % des tonnes), derrière l'industrie (2,8 milliards de tonnes, 46 %) et l'habitat (1,9 milliards de tonnes, 32 %).

Cependant c'est dans le secteur des transports que l'on a observé la plus forte augmentation de la consommation d'énergie : + 2,4 % par an entre 1973 et 1990. Dans son troisième rapport de novembre 1996, le GIEC prévoit donc une augmentation des émissions de CO₂ par les transports: en 2050 elles pourraient atteindre 5,8 milliards de tonnes, soit pratiquement le niveau des émissions de carbone des années 1990, tous secteurs confondus.

Peut-on laisser faire ?

Le lien mis en évidence entre effet de serre et activités humaines signifie que nous avons dépassé le seuil de tolérance des milieux naturels.

Benjamin Dessus, ingénieur au CNRS, explique clairement le phénomène (*Energie, un défi planétaire*, éditions



Effet de serre :

Belin, 1996) : " les océans peuvent absorber environ 3 milliards de tonnes de carbone chaque année. Or, en 1990, les activités humaines ont entraîné l'émission de plus de 6,5 milliards de tonnes de carbone dans l'atmosphère. On voit le chemin qui reste à parcourir pour parvenir à l'équilibre ".

Tant que nous ne réduirons pas nos émissions de carbone à 3 milliards de tonnes par an, la température moyenne de la planète augmentera et le niveau des mers s'élèvera.

Les conséquences directes et indirectes seront particulièrement graves : fonte des calottes glaciaires et des glaciers de montagne, submersion de zones côtières (la Camargue par exemple) et des petites îles, réduction de la surface des plages, disparition de terres fermes pour l'agriculture et de zones côtières humides, extinction de certaines espèces animales et végétales qui ne pourront pas s'adapter à un changement si brusque, désertification (en particulier dans la zone méditerranéenne), diminution des ressources en eau douce, augmentation de la mortalité humaine liée à la hausse des températures et à la plus grande fréquence des cyclones et des tempêtes .

Un économiste anglais, Samuel Frankhauser, a évalué le coût annuel de ces dommages : environ 1,4 % du PIB mondial de 1988, soit 270 milliards de dollars environ (*Valuing climate change*, Earthscan, Londres, 1995). Pour la France, la facture serait alors supérieure à 100 milliards de francs par an.

Des objectifs insuffisants

Tôt ou tard, nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre, à commencer par le principal d'entre eux : le CO₂. Pour respecter la capacité d'assimilation des milieux naturels, **l'objectif doit être une réduction de l'ordre de 50 % des émissions de CO₂ par rapport au niveau des années 1990.**

La Conférence de Kyoto de 1997 a décidé une réduction moyenne des émissions des gaz à effet de serre de 5,2 % pour 38 pays industrialisés sur la période 2008-2012 et des quotas d'émissions différenciés par pays.

L'Union européenne a pris un engagement plus ferme : 8 % de réduction par rapport à 1990, la France devant stabiliser ses émissions au niveau de 1990.

Ces objectifs de réduction sont largement insuffisants par rapport aux enjeux. Dans le cas français, il n'est même pas sûr que notre pays puisse tenir ses engagements, notamment à

cause des transports (voir Conseil National des Transports, *Les transports et l'environnement, vers un nouvel équilibre*, 1999) : alors que les émissions de CO₂ ont tendance à se stabiliser, grâce à des progrès dans l'industrie et l'habitat, la part des transports dans les émissions totales de CO₂ est passée de 18,5 % en 1980 à 39,4 % en 1995. Et les émissions augmentent sans cesse avec la consommation de pétrole.

Effet de serre et pétrole

La question des émissions de gaz à effet de serre par les transports est donc directement liée à une autre : l'utilisation du pétrole comme principale ressource énergétique par les modes de transport actuellement dominants (voiture particulière et avion pour les voyageurs, camion pour les marchandises).

Or les deux questions se posent en même temps : il faut à la fois réduire les émissions de gaz à effet de serre pour empêcher le réchauffement climatique, et préparer une transition énergétique pour passer du pétrole - ressource énergétique épuisable à l'horizon du 21ème siècle - à des ressources énergétiques renouvelables.

Le scénario NOE (Nouvelles Options Energétiques), proposé par Benjamin Dessus, a le mérite de poser les deux questions à la fois. Conçu en fonction des techniques existantes à l'horizon 2020, il stabilise la consommation énergétique mondiale en 2100, en liaison avec la stabilisation de la population mondiale prévue au même moment par les Nations Unies. Et il fait décroître progressivement la part des énergies fossiles (pétrole surtout, mais aussi charbon) au profit des énergies renou-

Réseau Action Climat

Le RAC a été fondé en 1996 par Antoine Bonduelle. Il regroupe une vingtaine d'associations nationales (FNE, FNAUT, FUBicy, WWF, Greenpeace, Amis de la Terre, INESTENE, AGEDEN, Comité de Liaison des Energies Renouvelables) et fait partie d'un réseau mondial de lobbying auprès des gouvernements. Il va lancer une action de sensibilisation des jeunes pour les inciter à modifier leurs comportements face aux dangers de l'effet de serre, et une enquête sur la prise en compte de l'effet de serre dans les contrats de plan.

Antoine Bonduelle et Bernard Rousseau, président de FNE, ont rencontré récemment Jacques Chirac qui leur a déclaré : "le changement climatique est un problème central pour l'humanité". (tél 01 48 58 83 92, racf@wanadoo.fr)

la responsabilité des transports

velables (électricité hydraulique ou éolienne, biomasse), et du gaz naturel, plus abondant et moins polluant.

Il permet alors, à l'horizon 2100, de stabiliser les concentrations de CO₂ dans l'atmosphère, à un niveau supérieur au niveau actuel (470 ppmv au lieu de 360) compte tenu des besoins de croissance des pays du Sud et des perspectives de ceux du Nord. Cette stabilisation réaliste de l'effet de serre augmenterait la température moyenne de 1° C et le niveau des mers de 15 cm par rapport à la situation actuelle.

Agir sur les transports

Selon ce scénario, il est possible, à l'échelle mondiale, de stabiliser la consommation énergétique du secteur des transports entre 1985 et 2020 au niveau de 1985, en tenant compte des augmentations prévisibles de trafics. Mais cela suppose :

- d'augmenter la part du rail dans les trafics de voyageurs (de 13 à 16 %) au détriment de la route (qui passe de 77% à 73 %), ce qui entraîne d'importantes économies d'énergie ;

- de maintenir la part du rail et de la voie d'eau pour les trafics de marchandises, ce qui inverse les tendances actuelles ;

- d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules (de 15 à 20 % selon les modes de transport) ;

- de restreindre la puissance des véhicules routiers (par bridage de la vitesse des automobiles par exemple, ce qui diminuerait aussi l'insécurité routière).

Par ailleurs, il est possible d'avoir recours, à la place du pétrole, au gaz naturel et aux carburants issus de la biomasse, pour 13 % des consommations énergétiques des transports en 2020.

Sur la période 1985-2020, le coût économique de ce scénario est nul, les éco-

nomies d'énergie et l'augmentation de l'efficacité énergétique finançant largement les coûts des innovations et des modifications techniques.

Penser sur un siècle, agir dès maintenant

Le scénario NOE et les études du GIEC offrent un cadre global d'analyse pour prendre en compte, à l'échelle d'un siècle, la nécessité de transformer notre système énergétique et d'y adapter notre système de transport.

Ils permettent dès maintenant d'intervenir pour que, lors de l'élaboration des plans de déplacements urbains, des contrats de plan Etat-régions ou des schémas de services collectifs prévus par la loi Voynet, l'effet de serre soit un paramètre de la décision.

Il faut à l'évidence, dès aujourd'hui, privilégier les modes de transports ayant la meilleure efficacité énergétique et polluant le moins : train classique, TGV, TER et autocar pour les voyages interurbains ; marche, bicyclette, autobus, trolleybus, tramway, métro et RER pour les déplacements urbains ; voie d'eau, train complet, et transport combiné pour les transports de fret.

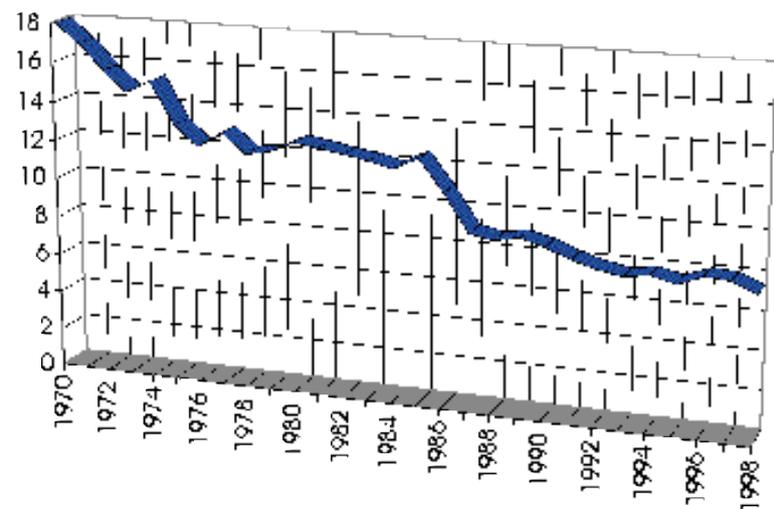
Il faut ensuite expérimenter les énergies alternatives au pétrole dans les transports : gaz naturel, bio-carburants, électricité, en commençant par les flottes des services publics et les véhicules utilitaires légers.

Il faut enfin favoriser la "ville à portée de la main" mélangeant les fonctions urbaines (habitat, travail, services, loisirs) afin de réduire la longueur des déplacements quotidiens.

Plus on attendra pour lutter contre l'effet de serre, plus les réformes seront douloureuses. ■

Jacques Stambouli, FNAUT Ile de France, membre du Conseil National de l'Air

Evolution du nombre de minutes de travail d'un smicard nécessaires pour acheter un litre de carburant routier : moyenne pondérée par les volumes vendus d'essence, de super avec et sans plomb, et de gazole. Ce nombre était de 42 en 1950, 38 en 1960 et 29 en 1965 (source : Beauvais Consultants).



Le saviez-vous ?

- Après BP, Shell, Dow Chemicals et Daimler Chrysler, la firme Ford s'est retirée de l'alliance des multinationales qui combattent la prévention de l'effet de serre. Selon Ford, "il existe maintenant des preuves irréfutables du réchauffement de la planète".

- D'après l'Agence Spatiale Européenne, la couche d'ozone (qui protège la Terre des rayons ultra-violet) se raréfie aussi au-dessus de l'Europe du Nord-Ouest.

- En France, les transports engendrent de 37,7% de l'effet de serre, l'industrie 27,4%, le résidentiel et le tertiaire 26,5%, l'agriculture et la forêt 17,5%.

- Le Conseil National de l'Air demande une réduction de la vitesse du trafic automobile en ville et une redistribution de la voirie au profit des autres modes : **"qualité de l'air, lutte contre le réchauffement climatique et réduction du bruit, sécurité routière sont des objectifs convergents"**.

- Une étude de l'INESTENE et du WWF montre que la France peut réduire de 10% en 2005 ses émissions de CO₂ par rapport à 1990, notamment dans les transports, par des mesures similaires à celles proposées par Benjamin Dessus.

La France et l'effet de serre

Suite au vote favorable de l'Assemblée Nationale (24 députés étaient présents ...), la France sera le premier pays développé à ratifier le protocole de Kyoto, mais cela ne doit pas faire oublier la pauvreté du programme français de lutte contre l'effet de serre.

Le gouvernement n'a introduit aucune mesure contraignante dans le secteur des transports, alors même que la situation particulière de ce secteur peut conduire notre pays à ne pas pouvoir répondre aux exigences internationales (en 1999, +8,7% de trafic de camions).

Ainsi il n'est pas question de renoncer à l'A51, à l'A89 et à tous les autres projets absurdes de la toute-puissante Direction des Routes. La route se taille la part du lion dans les crédits distribués aux régions par l'Etat dans le cadre des prochains contrats de plan.

Quant aux projets ferroviaires, ils prennent corps avec une lenteur désespérante. Enfin rien n'est fait pour lutter contre l'étalement urbain et toute augmentation de la TIPP est écartée.

Le principe de précaution, la priorité au rail et le développement durable restent des thèmes de discours : la route aujourd'hui, le rail demain.

Jean Sivardière

Forum

Feux de croisement

J'approuve la position de la FNAUT sur l'obligation des feux de croisement (FNAUT-Infos n°81). En ville et de nuit, il faudrait plutôt, comme autrefois l'avait fait la ville de Tours, les interdire dès qu'un éclairage public existe : si tous les automobilistes roulaient en lanternes, les cyclistes et les piétons deviendraient visibles.

Etienne Collart, 54 Nancy

TGV Rhin-Rhône

La liaison Paris-Mulhouse me semble ressortir à terme du TGV-Est. On envisage en effet la création d'une ligne fret Strasbourg-Bâle proche du Rhin, dans une zone alluviale non peuplée, ce qui permettrait de transformer la ligne actuelle de la plaine d'Alsace (déjà apte au 200 km/h) en quasi-LGV. Si les TGV Est et Rhin-Rhône offrent des performances voisines, on a intérêt à charger la LGV Est afin de ne pas surcharger le tronçon commun Coubert-Pasilly de la LGV Paris-Lyon que le TGV Méditerranée risque de saturer.

Jean Boudaille, 75 Paris

Le renforcement du maillage du réseau ferroviaire est aussi important que la grande vitesse. Le TGV Paris-Mulhouse par Dijon va assécher la ligne classique Paris-Bâle : que va devenir la desserte de Chaumont et Vesoul ? N'était-il pas préférable, dans un premier temps, d'électrifier cette ligne, de l'exploiter avec du matériel voyageurs pendulaire et d'y faire passer du fret ?

L'intérêt principal du projet Rhin-Rhône, c'est la liaison Strasbourg-Lyon qu'il faut assurer selon un tracé passant par Dole. L'exploitation doit donner la priorité à des services TGV "inter-city" afin de capter un maximum de clientèle dans les villes intermédiaires. Et pourquoi ne pas envisager une branche Est mixte, comme la future branche Sud ?

Jean Friedrich, 68 Thann

Promenade ferroviaire entre Rennes et Caen

L'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes organise le samedi 10 juin une promenade ferroviaire Rennes-Caen-Rennes en train remorqué par la locomotive à vapeur Pacific 231 G 558. De nombreuses animations sont prévues.

Renseignements : tel/fax 02 33 57 56 11.

Val, Civis, TVR

Malgré l'ouverture en 1993 d'une première ligne de Val qui a coûté plus de 5 milliards F intérêts compris, la circulation automobile a fortement augmenté dans l'agglomération toulousaine et la part de marché du transport collectif a stagné à moins de 9%. Selon La Vie du Rail, Toulouse est "la championne de l'automobile" ; les Echos confirment que "la deuxième ligne de Val est urgente car le trafic automobile engorge la ville".

Mais fallait-il choisir le Val au détriment du tramway, dont la circulation au sol est dissuasive de l'automobile, pour desservir une agglomération qui est l'une des moins denses de France ?

J. J. Fournié, 31 Toulouse

La politique de certaines métropoles est incohérente. A Rennes, le potentiel de trafic est trop faible pour une deuxième ligne de Val : est-il seulement suffisant pour la première ? Le Val est, de plus, totalement inadapté au périurbain.

Rouen pense économiser en renonçant à une deuxième ligne de tramway, mais est-ce une économie d'exploiter des systèmes différents en se fiant à des techniques qui ne sont pas éprouvées ?

Bernard Lecoy, 78 La Celle St Cloud

A Clermont-Ferrand, c'est le Civis qui a été choisi pour assurer la liaison est-ouest LEO (place de Jaude-Chamalières), mais il ne circulera en site propre que sur la moitié de l'itinéraire (là où en a le moins besoin). On vérifie ici le danger de la "souplesse" des systèmes routiers : ces systèmes s'effacent devant l'automobile à la moindre difficulté politique. Avec le tramway classique, le site propre s'impose de lui-même.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

En 1994, les élus de l'agglomération de Caen, pour qui il fallait à tout prix "innover", ont imprudemment signé un contrat avec Bombardier, constructeur du TVR (bien avant toute enquête publique...). Alors que la rupture de ce contrat (que nous réclamions) n'aurait coûté que 100 millions de F, les élus ont persisté malgré le résultat négatif du référendum organisé en 1996 par la ville de Caen, la baisse constante du prix du tramway classique et les critiques (certaines étaient justifiées) des commissaires-enquêteurs. Les retards accumulés (démission de l'élus porteur du projet, recours devant le Conseil d'Etat) ont finalement entraîné un surcoût de ... 200 millions de F.

Tunnel fermé

La sécurité des tunnels routiers est à l'ordre du jour : après le tunnel du Chat (Ain), c'est celui de Sainte Marie aux Mines (7 km) qui a été fermé le 1er mars, pour plusieurs années, aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, camions et autocars. Une galerie parallèle d'évacuation devrait être aménagée pour environ 500 millions de F.

Il s'agit en fait d'un ancien tunnel ferroviaire situé sur la ligne Nancy-Lunéville-Saint Dié-Colmar, fermée en 1973, transformé en tunnel routier sous l'impulsion de Maurice Lemaire, alors député des Vosges et ... ancien directeur général de la SNCF (prix Citron de la FNAUT à titre posthume).

Afin de limiter le report des camions (1400 par jour) sur d'autres itinéraires routiers de montagne, les préfets concernés ont interdit le passage des camions en transit international (800 par jour) par les cols vosgiens. Industriels et transporteurs protestent contre les détours imposés par l'A4 au nord ou l'axe Belfort-Langres (qui doit être modernisé) au sud.

Au moment où se multiplient les discours sur le développement durable et la relance du rail, l'occasion est offerte de les concrétiser. Il serait contradictoire de moderniser à grands frais ce tunnel ferroviaire pour en pérenniser l'exploitation en mode routier (des travaux sont également prévus sur les routes d'accès) : il faut le rendre à sa vocation initiale et mettre en place un axe de ferroutage à travers les Vosges.

Jean-Claude Oesinger

Loys Tercinier, membre de la FNAUT et alors secrétaire général du syndicat cheminot FMC, avait dénoncé avec énergie le transfert du tunnel du rail à la route. Il rappelle ici les conditions scandaleuses dans lesquelles s'était effectué ce transfert.

La Société d'Economie Mixte du tunnel, présidée par Maurice Lemaire, avait fait savoir à la SNCF, le 27 mars 1972, que la coexistence des trafics routier et ferroviaire, initialement envisagée, n'était pas viable et que le transfert entraînerait le déclassement de la voie ferrée. La SNCF donna cependant son accord le 4 août, mais la lettre de la SEM ne fut pas communiquée aux conseils généraux : ces derniers approuvèrent un projet de tunnel mixte ... qui resta bien entendu purement routier.

Triste époque ! Roger Guibert, président de la SNCF, déclarait alors : "en l'an 2000, le trafic voyageurs se limitera aux trains de banlieue et aux trains rapides intervalles".

Le coin du voyageur

Information

Le démarrage de l'horaire SNCF d'hiver fin novembre est aberrant : c'est en septembre que les gens prennent leurs habitudes de déplacements.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Les documents horaires du service d'hiver 99-2000 ne sont pas fiables : de nombreux trains existants (Bordeaux-Irun) ne sont pas mentionnés, d'autres le sont alors qu'ils n'existent pas (un AR Bordeaux-Mont de Marsan).

L'indicateur international valable à partir du 26-09-99 est parvenu aux abonnés avec 4 mois de retard. Porto et Bilbao n'y figurent pas.

L'abonnement global aux indicateurs (trois fascicules des réseaux, international et CD Rom) est dorénavant qualifié d'"économique" alors que son prix est passé de 420 F à 605 F.

Alors qu'on ne parle plus que d'intermodalité, le "guide national des transports complémentaires" est retiré de la vente publique.

"Grandes lignes" a décidé de drôles de façons de nous faire préférer le train !

Alain Cazal, FNAUT-Aquitaine

Trains encombrés

A Marne-la-Vallée, l'entrée de la voiture 16 du TGV Lille-Lyon était complètement obstruée par un amoncellement de bagages et d'instruments de musique. Aucun agent SNCF sur le quai : avec l'aide d'un parent, j'ai péniblement réussi à dégager le passage en poussant une vingtaine de sacs et à rejoindre ma place juste quand le train partait. J'ai signalé l'incident au contrôleur : celui-ci m'a répondu que son travail consistait seulement à contrôler les billets. Le voyageur se sent parfois bien seul ...

Jacques Villain, 38 Saint Egrève

Le samedi 26 février, le TER Genève-Lyon Perrache de 14h quitte Cornavin quasi-complet. A chaque gare, des voyageurs montent et s'entassent, couloirs et accès aux portes sont encombrés de bagages. A Ambérieu, le point de rupture est atteint. Le train repart après 20 minutes d'arrêt, bondé comme le métro parisien à 18h : quel effet dissuasif sur le voyageur occasionnel ! Pourtant la surcharge était prévisible (fin des vacances de la zone B, présence d'un groupe d'enfants).

Jean-François Troin, FNAUT-Centre
Qualité de service

Le train de nuit La Rochelle-Saint Gervais a été savamment "mis à mort" par la SNCF avec les armes habituelles (lenteur, mauvaise qualité de service). Modernisée et repensée, cette desserte limitée aux débuts et fins de semaine et vacances scolaires rendrait de grands services en évitant le passage par Paris.

Henriette Trimoulinard, 16 Suaux

Pourquoi les agents SNCF au contact du public ne portent-ils pas de badge personnalisé comme ceux de certaines administrations ? Pourquoi les contrôleurs n'annoncent-ils presque jamais les correspondances immédiates aux arrêts les plus importants ? Pourquoi ne font-ils pas respecter les dispositions de la loi Evin dans les espaces non-fumeurs tels que les sas des TGV ? Est-ce à moi d'intervenir ?

Pourquoi les grandes tables horaires (jaunes pour les départs, blanches pour les arrivées), si utiles aux voyageurs, ont-elles souvent disparu des gares ? Pourquoi les fiches horaires sont-elles aussi difficiles à déchiffrer ?

La SNCF a accompli de gros progrès depuis trois ans, mais il lui reste encore beaucoup à faire pour que sa politique commerciale soit à la hauteur de celle des réseaux européens voisins.

Noël Thory, 35 Poilley

Correspondances

A l'horaire d'été 99, la SNCF avait introduit une bonne correspondance, à Culoz, entre un train Genève-Lyon et un train Ambérieu-Chambéry : les usagers du Genevois pouvaient effectuer un aller-retour à Aix-les-Bains ou Chambéry dans la demi-journée. Cette correspondance a disparu sans explication à l'horaire d'hiver.

On peut quitter Grenoble à 19h01 pour Chambéry, mais la correspondance vers Bellegarde, Genève, le Chablais et Saint-Gervais n'est pas assurée (4 minutes de battement seulement) alors que l'horaire du TER Grenoble-Chambéry est très détendu.

Le matin, on peut arriver de Genève à Chambéry une minute après le départ de l'EC Lyon-Milan. Plus tard dans la matinée, le Genève-Nice arrive à Chambéry deux minutes après le départ du TGV Paris-Milan. La SNCF veut-elle dissuader les genevois de se rendre à Turin en passant par la France ?

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Gare TGV en Lorraine : une étude biaisée

C'est au cabinet Scetauroute que RFF a confié l'étude du transfert de la gare lorraine du TGV-Est de Cheminot, à 5 kilomètres de l'aéroport de Louvigny, à Vandières sur la ligne Metz-Nancy.

Une gare proche de Vandières, sur le viaduc franchissant la Moselle (à un kilomètre de la gare TER, mais avec un trottoir roulant !), avait été étudiée par la SNCF, puis abandonnée par souci d'économie. Scetauroute a "imaginé" une autre solution, évidente : une gare TGV superposée à une gare TER (un principe déjà appliqué à Valence).

L'étude Scetauroute a manifestement été réalisée un peu vite.

- La connexion TGV-TER est conçue a minima : une simple halte TER sans voies supplémentaires à Vandières, alors que la ligne Metz-Nancy est si encombrée qu'on parle depuis longtemps de la passer à 4 voies.

- Scetauroute affirme avoir effectué une "analyse fine" de l'accessibilité routière et ferroviaire des deux gares, mais reconnaît aussitôt que l'origine géographique des futurs usagers de la gare n'est pas connue avec précision.

- Alors que le trafic annuel prévu par la SNCF à Cheminot est de 600000 voyageurs, le transfert l'augmenterait de 5000 voyageurs. La proportion de voyageurs accédant au TGV en transport collectif n'augmenterait que de 10% : une valeur faible, car l'accessibilité routière de Vandières est moins bonne et son accessibilité ferroviaire exceptionnelle (voir FNAUT-Infos n°78), mais qui s'explique par des temps d'accès en voiture largement sous-estimés.

Scetauroute se base en effet sur une vitesse moyenne de 60 km/h en zone urbaine (et la limitation à 50 ?) et de 120 km/h sur l'A31 toujours très chargée, soit par exemple Nancy-Louvigny à 107 km/h de moyenne ! Aucune marge de sécurité n'est introduite pour tenir compte des aléas de la circulation ...

En définitive, Scetauroute sous-estime à l'évidence l'intérêt du transfert de la gare TGV de Louvigny à Vandières, dont le coût a été estimé à 340 millions de F mais dont les avantages économiques (pas besoin d'autocars de rabattement) et environnementaux (moins de circulation automobile) n'ont pas été calculés.

Au fait, combien a coûté l'étude ?

Et que dire d'une tardive solution de rattrapage, difficile à optimiser en raison du caractère très contraignant du tracé de la LGV, figé par la déclaration d'utilité publique ?

Jean Boudaille

L'avion en question

L'avion est le mode de transport le plus polluant. Nous complétons ici notre dossier sur la modération souhaitable du trafic aérien (voir FNAUT-Infos n°76).

■ Le trafic aérien, qui a doublé en 15 ans (+40% de 93 à 97), devrait encore doubler d'ici à 2015. Il est encouragé par des investissements incessants (5 milliards F cette année). L'ouverture prochaine de la quatrième piste de Roissy portera de 100 à 120 le nombre des mouvements d'avions par heure.

■ L'aéroport de Toulouse-Blagnac, situé au 5ème rang national, est situé en plein milieu urbain : son trafic a progressé de 7,3% en 1999 (5 millions de passagers) et ses responsables veulent doubler sa capacité pour 2010.

■ Cette explosion du trafic entraîne des nuisances, des retards qui pénalisent la clientèle, des gaspillages économiques et des risques d'accidents.

■ Des études menées à Los Angeles, ont démontré que le taux de mortalité dû à des pathologies cardio-vasculaires augmentait de 18% chez les personnes âgées vivant près de l'aéroport. A Amsterdam et Copenhague, on a mis en évidence une corrélation entre la consommation de médicaments et le nombre de consultations psychiatriques, et l'activité aéroportuaire.

■ En 1999, plus d'un vol intra-européen sur trois (46% en juin) a été retardé de plus de 15 minutes, le taux de retard a cru 4 fois plus vite que le trafic.

■ 350000 heures de vol sont perdues chaque année en Europe du fait des retards dus au fonctionnement des aéroports, à la gestion du trafic et à l'allongement des itinéraires : la surconsommation d'énergie qui en résulte est de l'ordre de 6 à 12%.

■ En 1999, les approches dangereuses entre avions ont augmenté de plus de 50% en France. Selon la Fédération Internationale des Pilotes de Ligne, citée par La Tribune, le nombre d'accidents aériens mortels devrait doubler d'ici à 2007 sur les vols commerciaux pour atteindre la moyenne d'un crash par semaine.

■ Pour les Amis de la Terre, la politique du transport aérien doit être abordée au plan national et non au plan régional. Des mesures locales de limitation des nuisances aériennes ne suffisent pas, c'est une politique nationale de régulation et de limitation du trafic qui doit être définie.

■ Selon Béatrice Schell, directrice de la fédération européenne Transport et Environnement, "le transport aérien se

développe 2 à 3 fois plus vite que les autres modes de transport parce qu'il est largement subventionné. Il est en effet exempté de taxes et ne couvre pas ses coûts environnementaux, et la construction des aéroports est elle aussi subventionnée". T&E a calculé que la non taxation du kérosène fait perdre 11 milliards d'euros par an à l'Europe.

■ Loyola de Palacio, commissaire européenne aux transports, a relancé l'idée d'une internalisation des coûts externes de l'avion, afin d'établir une égalité de traitement entre les différents modes de transport et lutter contre la pollution de l'air, l'effet de serre et l'appauvrissement de la couche d'ozone.

■ Plusieurs méthodes d'internalisation sont envisagées : taxation du kérosène au taux de 245 euros/1000 litres ; taxe sur la distance parcourue, modulée sur les caractéristiques écologiques de l'avion concerné ; taxe sur les atterrissages et décollages, sanctionnant la surconsommation et les nuisances spécifiques de ces phases de vol ; TVA européenne sur le prix des billets d'avion, de train et d'autocar, le train bénéficiant d'un taux réduit en raison de ses qualités environnementales.

■ L'abolition des ventes hors taxes au sein de l'Union Européenne a déjà eu un effet bénéfique : elle a entraîné pour Aéroports de Paris une perte de recette de 200 millions F par an (pour les seuls alcools, tabacs et parfums), que les voyageurs aériens devront assumer.

■ Dans le même esprit, Yves Egal, représentant de la FNAUT au COMUTA, propose d'interdire d'autres pratiques commerciales qui poussent artificiellement à la consommation de transport aérien. C'est le cas de l'attribution de "miles gratuits" à l'occasion de voyages professionnels, qui fidélise le voyageur au transport aérien au détriment du train.

■ La concurrence du TGV et des trains de nuit peut recentrer l'avion sur son domaine de pertinence : les distances de plus de 1000 km. Avant la mise en service d'Eurostar, la liaison aérienne Paris-Londres était la plus fréquentée du monde, avec un décollage toutes les 10 minutes dans chaque sens. Aujourd'hui 50 aller-retours subsistent, soit un décollage toutes les 30 minutes.

■ Une prédiction encourageante : selon l'aéroport de Marseille, le trafic Paris-Marseille / Avignon/Nîmes diminuera de 20% (750000 passagers par an) après la mise en service du TGV-Méditerranée en juin 2001. Le TGV-fret pourrait concurrencer l'avion lui aussi.

Un troisième aéroport parisien ?

En 1999, le trafic passagers de Roissy a augmenté de 13%, celui d'Orly de 1,6% seulement, soit au total 69 millions de passagers. Le trafic devrait atteindre 110 millions de passagers en 2010. 15 milliards d'investissements sont prévus à Roissy sur la période 2000-2004.

Selon Yves Cousquer, président d'Aéroports de Paris, 8 millions de passagers pourront être reportés sur le TGV et une partie du trafic transférée sur Lyon-Satolas, mais la réalisation d'un troisième aéroport parisien, de préférence au nord de Paris, semble inéluctable.

Avion et effet de serre

■ Le trafic aérien est responsable de 12% des émissions de CO2 provenant du secteur des transports (la route 87%), et de 3,5% de l'effet de serre.

■ Un avion Paris-New York émet autant de gaz à effet de serre par passager transporté qu'une famille du Bangladesh en un an. 2000 français se sont rendus à New York en avion afin de participer au dernier marathon.

Le ciel s'assombrit.



Photo : Marc Debrincat

Mesures concrètes ?

Partout en Europe, les riverains des aéroports souffrent du bruit et de la pollution de l'air. La contribution des transports aériens au changement climatique ne peut également plus être ignorée. Mais les objectifs environnementaux annoncés dans le protocole de Kyoto ne seront pas atteints pour les transports aériens avec le plan d'action qui est maintenant sur la table : nous avons besoin de mesures concrètes.

Paul de Clerck, coordinateur de la campagne internationale "Le vrai prix du transport aérien"

Brèves

Modernité

“Quelle est l'avancée majeure dans les transports terrestres” ? 54% des Français répondent le TGV, 19% les métros automatiques et nouveaux tramways, 7% les pistes cyclables et 20% seulement les autoroutes (sondage IPSOS) : l'opinion évolue plus vite que la classe politique...

Innovation ?

Fin 1999, la SNCF retardait d'une heure le deuxième TGV Grenoble-Paris de la journée (départ 7h10, arrivée 10h15), pourtant très pratique en cas de rendez-vous à Paris en fin de matinée, malgré les protestations de la FNAUT. Elle vient de créer une troisième relation matinale Grenoble-Paris (6h49-9h53) les mardis, mercredis et jeudis, “après une sérieuse enquête commerciale”, en la présentant comme une “innovation” ...

Subvention ?

Le service Autotrain de nuit de la SNCF perd de l'argent : 75 millions F en 1999. Sur 83 relations, 36 sont déficitaires. 44% du trafic se fait entre la région parisienne et la région Provence-Côte d'Azur, la clientèle concernée est, disons, ... aisée. Alors que la direction recherche des économies (les services Paris-Italie/Espagne seront supprimés et seul le site d'embarquement de Bercy sera maintenu en Ile de France), les syndicats ont eu la bonne idée : demander une subvention au ministère des Transports ! N'y a-t-il pas d'autres priorités pour garantir le droit au transport ?

Trop, c'est trop !

L'association Force Ouvrière Consommateurs part en guerre contre l'augmentation récente des péages autoroutiers (1,6%). Un morceau d'anthologie que Christian Gérondeau lui-même n'aurait pas osé signer ...

“Après l'augmentation de la taxe d'aménagement du territoire de 12,5%, le pire reste à venir avec une TVA à 20,6% au nom de l'harmonisation européenne. Trop, c'est trop !

La flambée continue du prix des carburants ! La surfiscalisation de la voiture au nom de l'air pur ! La répression autoroutière au nom de la très grande vitesse, et maintenant de la lutte contre l'effet de serre !

L'automobiliste, vache sacrée de l'Etat, va-t-il se laisser sacrifier ? Faut-il rappeler que derrière chaque automobiliste se cache un consommateur et que sommeille un électeur ?”

Les activités de la FNAUT

- François Jeannin a participé à une table-ronde sur la sécurité dans les transports publics réunie par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont rencontré Gilles Ricono, directeur du cabinet de Jean-Claude Gayssot. Ils ont présenté le point de vue de la FNAUT sur la loi Gayssot traitant de l'urbanisme et des transports.
- Le bureau de la FNAUT a reçu Christian Garnier, responsable du réseau “transport et développement durable” de France-Nature-Environnement et membre du Conseil National de l'Aménagement du Territoire.
- Jean Sivardière est intervenu au colloque organisé par Transports Avenir sur le thème “transport et développement durable sont-ils compatibles”.
- Abel Guggenheim a participé à un séminaire de l'INRETS sur la promotion des mobilités douces.
- La FNAUT a demandé à Jean-Claude Gayssot une étude de réouverture du tunnel de Sainte Marie aux Mines au trafic ferroviaire (voir p. 4).
- Claude Pierre dit Barrois représente la FNAUT dans le groupe de travail SNCF-usagers consacré à la sécurité dans les gares et dans les trains.
- Yves Egal a défendu le point de vue de la FNAUT lors d'une table-ronde sur le thème train et avion organisée par les Amis de la Terre et la Cité des Sciences et de l'Industrie.

Exemple à suivre

Jean-François Denoyer, militant de la FNAUT à Nantes, a publié dans Presse Océan une lettre concise et bien sentie. Il dénonçait les privilèges dont bénéficie le transport routier et réclamait des investissements ferroviaires massifs et rapides et un relèvement significatif de la fiscalité routière.

Ubuesque

La réouverture de la halte d'Hettange-Grande sur la ligne Thionville-Luxembourg a demandé plus de 5 ans de réflexion. Le montant total des travaux s'est élevé à 6 millions de F. Une moitié a été prise en charge par le fonds européen INTERREG ; l'autre moitié a été répartie entre la région Lorraine, la ville de Hettange-Grande, le Grand Duché de Luxembourg, l'Etat français, la ville de Thionville, le district rural de Cattenom et la SNCF.

Le montant particulièrement élevé de l'investissement méritait bien 5 ans de réflexion, un montage financier aussi sophistiqué ... et une inauguration par Jean-Claude Gayssot lui-même !

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ +3 points au département de l'Oise (préfecture, parquet, police, gendarmerie et conseil général), le premier à avoir signé un contrat de sécurité ferroviaire avec la SNCF : 76 emplois permettront de renforcer la présence humaine dans les trains et les gares afin d'enrayer l'augmentation de la délinquance ferroviaire.

▲ +3 points au Grand Conseil de Genève : il a demandé à l'unanimité la réouverture de la ligne du sud-Léman Evian-Saint Gingolph, dite du Tonkin.

▲ +2 points à Philippe Mottet, maire UDF d'Angoulême : il a eu la bonne idée d'organiser une journée sans voiture dans le centre-ville le dernier jour du Salon de la Bande Dessinée.

Punitions :

▼ - 2 points à la direction de la région SNCF de Poitou-Charentes. Aux 800 enseignants qui avaient réservé un train Corail pour “monter” à Paris pour une manif en mars dernier, elle a d'abord offert des autocars, puis finalement deux TGV : le surcoût était de 70000 F par rapport au Corail.

▼ - 3 points à Roger Meï, député-maire PC de Gardanne, petite ville industrielle et minière riveraine de la ligne Aix-Marseille. Prétextant une offre insuffisante de transport collectif, il revendique la gratuité de l'autoroute A52. Revendication perverse : la gratuité autoroutière décuplerait le trafic automobile, saturerait l'autoroute à son arrivée à Marseille et compromettrait la remise en service de la ligne Aubagne-Valdonne et la création d'une troisième voie entre Aubagne et Marseille.

BIEN DIT

► Fernand Braudel, historien : “l'unité de la France ne s'affirme vraiment ni avec Jeanne d'Arc, ni même complètement avec la révolution française, mais avec les tardives et miraculeuses liaisons par chemin de fer et avec l'extension de l'école primaire” (extrait de L'identité de la France).

MAL DIT

► Jacques Chirac, “satisfait et ému” lors de l'inauguration d'un tronçon de “l'autoroute des présidents” A89, il affirme : “il n'est pas vrai que notre pays soit saturé d'infrastructures, la couverture autoroutière nationale peut et doit être encore complétée”.

Actions en bref

Alsace

- L'association Florirail a attiré l'attention du conseil régional sur les dangers de la pollution de l'air dans la vallée du Florival, étroite et mal aérée et où la circulation automobile est de plus en plus dense : elle réclame que la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller intervienne dès le contrat de plan en cours de discussion.
- Le collectif Trans-Nord, qui regroupe 11 associations dont ASTUS, Piétons-67 et le CADR, a critiqué les conditions dans lesquelles s'est déroulée l'enquête publique sur le PDU de Strasbourg : diffusion confidentielle du dossier, pas de propositions nouvelles, pas de réunions d'information, pas de débats publics sur les projets routiers périphériques.

Centre

- Didier Grimault a été auditionné par la communauté de communes de l'agglomération orléanaise sur le projet de PDU : il a pu ainsi présenter une vue d'ensemble des analyses et des propositions de la FNAUT pour les déplacements urbains.
- La Ligue contre la Violence Routière du Loiret collabore avec la République du Centre pour la publication d'une rubrique pédagogique sur la sécurité routière : elle démontre que les mesures impopulaires, critiquées par le lobby routier au nom de la "liberté individuelle", sont en définitive les plus efficaces.
- L'UFC et la FNAUT 28 ont participé au comité de développement de la ligne TER Chartres-Courtalain mis en place par le conseil général, elles ont particulièrement insisté sur l'importance des correspondances vers Dreux, Orléans, Le Mans, Chateaudun/Tours.

Ile de France

- L'AUT a obtenu du maire de Paris la création d'une commission extra-municipale qui traitera de tous les modes de déplacement et de leur utilisation de la voirie.
- Sous l'impulsion d'Antoine Barbero, l'AUT s'est impliquée dans le processus de certification des services de métro (ligne 8) bus et tramway par l'AFNOR (marque NF services). Elle s'engage aujourd'hui dans le suivi de cette démarche en faisant appel à ses adhérents.
- L'association Promotram s'insurge contre le projet de tramway sur pneus sur la partie sud du boulevard des Maréchaux. Le tram sur pneus n'est

qu'un trolleybus guidé, de capacité très inférieure à celle du tramway classique, et ce maillon de 6,5 km entre les portes de Versailles et d'Ivry empêchera le développement ultérieur d'une ligne circulaire continue.

- L'association Cyclo-Trans-Europe, qui travaille à la promotion d'une véloroute Paris-Moscou, intervient aussi pour le prolongement de cette véloroute vers le sud, jusqu'à Orléans.

Limousin

- L'association pour le Désenclavement du Nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais déplore le blocage de la modernisation de la ligne Poitiers-Limoges. 120 millions F ont été alloués côté Limousin (60 Etat, 60 région) et seulement 60 côté Poitou-Charentes (30 Etat, 30 région), alors que la majorité des investissements sont prévus sur les 67 km situés en Poitou. Mais 393 millions ont été trouvés (dont 145 par l'Etat) pour moderniser 37 km de la RN147 parallèle ...

Midi-Pyrénées

- La FNAUT, la CFDT Cheminots et le groupe d'action municipale Albi-Autrement ont formé un collectif pour la modernisation de la voie ferrée Toulouse-Séverac le Château. Constatant que les décideurs de la région Midi-Pyrénées restent attachés au mythe du désenclavement et de la relance de l'emploi par l'autoroute, le collectif veut obtenir un rééquilibrage entre le rail et la route, à commencer par le développement du trafic ferroviaire sur l'axe Toulouse-Séverac-Clermont Ferrand.

Pays de la Loire

- L'association Place au Vélo distribue de faux PV aux automobilistes stationnés sur les bandes cyclables et les trottoirs de Nantes.
- La FNAUT Pays de la Loire est perplexe. Le TGV est dorénavant tracté par une locomotive diesel de Nantes aux Sables d'Olonne (ce "TGV du pauvre" n'apporte aucune réduction du temps de parcours) : pendant ce temps, en Pays de Loire et en Bretagne, des trains diesel circulent sur des lignes électrifiées ...

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- La FNAUT-PACA réclame des réouvertures de gares situées sur la ligne Paris-Marseille : la situation actuelle rejette vers l'automobile de nom-

fnaut infos nouvelle série
Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°85
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 12^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : **155 F**
Individuels, associatifs : **90 F (soutien 155)**

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : fnaut@wanadoo.fr
Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

breux travailleurs et scolaires se rendant quotidiennement à Avignon (les bus urbains sont paralysés par les embouteillages).

- **Les associations niçoises (FNAUT Alpes-Maritimes, AAR, GECF, ADEN, Tramophiles, ...) ont marqué un point décisif : le maire RPR de Nice, Jacques Peyrat, a écarté le tramway sur pneus au profit du tramway classique sur rails. Les associations doivent encore obtenir une bonne interconnexion entre tramway, TER et CP.**

● L'ADTC de Marseille estime indispensable et urgente une ligne TGV Aix-Fréjus pour délester la voie littorale.

- L'Association des Amis du Rail critique le réaménagement de la gare d'Antibes : ce rafistolage ne permet pas d'offrir aux voyageurs un accueil moderne et confortable.

Rhône-Alpes

- La FNAUT Rhône-Alpes, la FRAPNA et la Coordination Jura-Alpes-Méditerranée pour des alternatives aux liaisons autoroutières ont présenté ensemble des propositions pour le contrat de plan : électrification de la ligne du sillon alpin, réouverture de la ligne du sud Léman et de la ligne de la Bièvre reliant Grenoble à la vallée du Rhône, modernisation des liaisons Lyon-Roanne/Le Puy, contournement fret de Lyon par l'ouest.

- **L'association Alprail, présidée par Sig Maxwell et soutenue par le collectif franco-suisse pour une autre politique des transports (dont la FNAUT), vient de remporter une victoire : le Grand Conseil de Genève s'est prononcé à l'unanimité pour la construction, prévue depuis ... 1912, de la liaison La Praille-Eaux Vives (tunnel de 4,5 km) assurant la continuité ferroviaire entre Genève-Cornavin et Annemasse.**

Mobility 2000

Salon international de la mobilité et de l'environnement urbain, 7-8-9 juin 2000
Paris Expo, porte de Versailles

Dessertes périurbaines : il est temps d'agir !

Des centres urbains congestionnés et pollués, une périurbanisation diffuse génératrice de trafic automobile, des citoyens sensibilisés à la dégradation de leur cadre de vie, des expériences réussies de régionalisation des services ferroviaires, l'existence de nombreuses "étoiles ferroviaires" urbaines, l'urgence d'un développement durable : tout plaide en faveur d'un développement accéléré des dessertes périurbaines. Mais, à quelques exceptions près, force est de constater que d'évidentes opportunités ne sont pas exploitées : les usagers s'impatientent.

La mise en place de dessertes ferroviaires périurbaines performantes et bien commercialisées est un des outils fondamentaux disponibles pour venir à bout d'une crise urbaine qui s'aggrave.

Les avancées dans ce domaine sont rares en France : des réalisations déjà anciennes en Lorraine et dans le Nord Pas de Calais, dans un contexte démographique bien particulier (réseaux de villes) ; des progrès récents dus à des démarches pragmatiques de la SNCF ou de syndicats de transports (le RER "passe Clermont-Ferrand" décrit dans FNAUT-Infos n°81, l'optimisation de la desserte Lyon-Saint Etienne, la ligne C du métro toulousain, la desserte périurbaine de Rennes) ; quelques projets de train-tramway (Mulhouse, Strasbourg, Grenoble, Saint Etienne-Firminy).

Comme nous allons le montrer avec l'exemple de la région Pays de la Loire, on est loin d'une volonté systématique

de mise en valeur d'un réseau ferroviaire pourtant riche d'opportunités.

Un potentiel sous-utilisé

Dans les zones urbaines de l'Ouest français, quelle que soit la taille et le type de l'agglomération considérée, l'habitat en lotissement et propriété individuelle est désormais la règle (le département de la Vendée détiendrait le record en ce domaine).

L'urbanisation est articulée très étroitement autour des échangeurs autoroutiers et surtout des sorties des voies express gratuites, mises à la mode par le "plan routier breton" : nous sommes ici au pays du sénateur Jacques Oudin, chantre du surinvestissement routier ...

Les voiries sont saturées. Or, le plus souvent, des voies ferrées sillonnent les axes d'urbanisation, qui sont aussi ceux des déplacements liés à l'activité industrielle et au tourisme.

Une grande cause nationale ?

En 1997, le gouvernement annonçait son intention de réduire la mortalité routière de moitié en cinq ans. Deux ans plus tard, aucun progrès n'a été accompli : encore 8029 décès en 1999 dans un délai de 6 jours après l'accident (8487 dans un délai de 30 jours) dont 307 cyclistes et 466 cyclomotoristes, et 167572 blessés dont 31851 blessés graves.

Le nombre de tués a augmenté de 5,6% en 98 et diminué de 4,8% en 99, mais le triste bilan des week-ends de Pâques et du 1er mai - 188 tués et plus de 4000 blessés - montre que la tendance reste très défavorable.

Le ministre Jean-Claude Gaysot "appelle à une conduite apaisée" mais emploie-t-il les grands moyens ?

- 20000 conducteurs ont déjà été sanctionnés pour grand excès de vitesse (plus de 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée) mais (contrairement à l'alcoolémie excessive) la loi Gaysot n'a instauré le délit qu'en cas de récidive dans l'année ...

- Pour le pont du 8 mai, le ministre a décrété une "mobilisation exceptionnelle" des forces de l'ordre : pourquoi ne pas l'avoir fait avant, et régulièrement, car les opérations exceptionnelles sont peu utiles (encore 83 tués et 1847 blessés) ?

- Pourquoi cette volte-face du gouvernement sur le bridage de la vitesse des véhicules à la construction ? Le projet présenté en juin 99 a été retiré trois mois plus tard sans explication convaincante.

- Quand 8 millions de Français, en majorité adolescents et enfants, vont voir Taxi 2, ce film pernicieux qui fait l'apologie de la vitesse et encourage la délinquance routière sous le nez de gendarmes ridicules, seuls de rares journalistes osent protester.

Le gouvernement veut faire croire qu'il a fait le maximum pour enrayer la mortalité routière et se retranche derrière une soi-disant "exception culturelle française". Mais la liste est longue de toutes les pistes qui ont été laissées de côté. Pendant ce temps-là, les drames s'accumulent.

Et ils s'accumuleront tant que la crainte de déplaire à l'automobiliste l'emportera sur le courage politique.

Jacqueline Grimaud

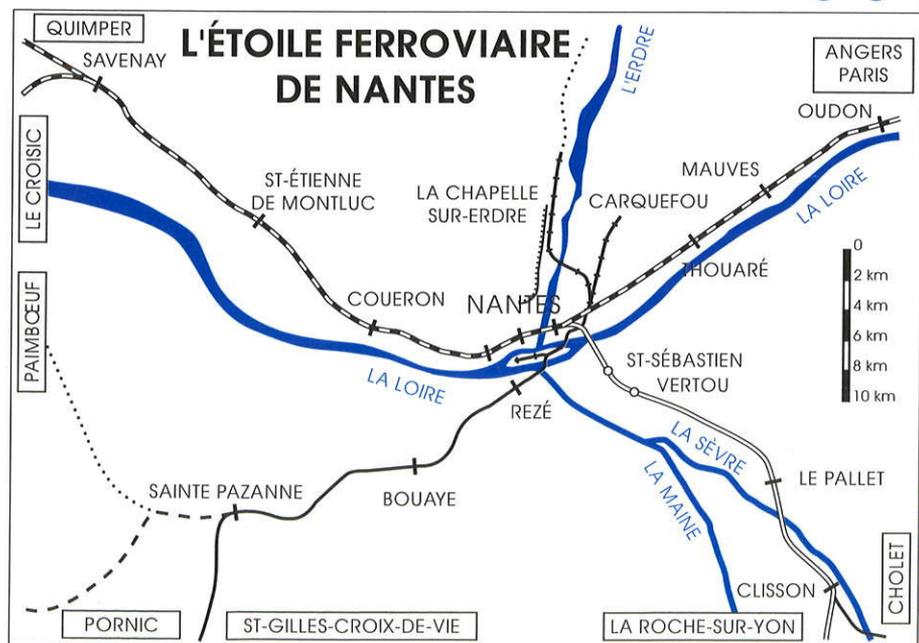


Illustration: Alain LeClerc

Train-tramway : le modèle de Karlsruhe

L'agglomération allemande de Karlsruhe (270000 habitants) a été la première à expérimenter, en 1992, la formule du train-tramway, ou tramway d'interconnexion, véhicule hybride qui peut circuler aussi bien sur un réseau de tramway urbain que sur un réseau ferroviaire régional et rend ainsi possible une desserte directe d'un hypercentre depuis des zones périurbaines distantes d'une quarantaine de kilomètres.

Le train-tramway de Karlsruhe parcourt déjà 370 kilomètres de lignes et, dès 2001, il circulera sur la totalité du réseau régional, soit environ 500 kilomètres. 500 millions F par an ont été investis depuis 10 ans. Train et train-tramway sont exploités en complémentarité, l'un par la DB, l'autre par le transporteur urbain.

Les autorités de Karlsruhe ont joué sur tous les paramètres de l'exploitation ferroviaire : suppression de la rupture de charge à la gare centrale de Karlsruhe, cadencement des services (typiquement 50 allers-retours quotidiens), étoffement en soirée et pendant les week-ends, modernisation du matériel roulant et tarification très incitative (en particulier pour les familles).

L'effet a été spectaculaire : dans certaines localités périphériques, la part de marché du transport public, qui était parfois inférieure à 10%, dépasse aujourd'hui 50%.

Le train-tramway est maintenant utilisé, avec le même succès, à Kassel, Sarrebruck et Manchester.

L'exemple de Nantes

L'"archipel nantais", agglomération de 600000 habitants désormais promue "métropole atlantique", a connu une forte expansion démographique à la fois de son centre et de sa deuxième couronne (lotissements). A quelques "déserts" près, son étoile ferroviaire à 6 branches traverse les zones d'habitat diffus qui se sont développées davantage en "doigts de gants" qu'en "tache d'huile", comme l'ont montré les recensements récents.

● La ligne est-ouest Le Croisic-Savenay-Nantes-Ancenis traverse l'axe majeur d'urbanisation et dessert une quinzaine de gares.

● Au sud-est, la ligne Nantes-Vertou-Clisson-La Roche sur Yon longe par le sud les lotissements et bourgs dont l'expansion démographique est alimentée par la mise à double voie de la RN 249 Nantes-Cholet.

● La ligne sud-ouest Nantes-Bouaye-Sainte Pazanne se sépare en trois branches Challans-Saint Gilles Croix de Vie, Pornic et Paimboeuf, dont la troi-

●●● Dessertes périurbaines :

sième est désaffectée, qui s'enroulent autour de zones d'habitat ou d'activités stimulées par la proximité de l'aéroport, les attraits du littoral et la sous-traitance des activités de l'estuaire.

● vers le nord, la ligne Nantes-Carquefou-La Chapelle sur Erdre (Chateaubriant), fermée en 1980, longe des zones d'habitat aisé, en croissance spectaculaire et desservies par un réseau autoroutier copieux (autoroute de contournement nord, boulevard périphérique, voie express vers Rennes).

Il y a 15 ans, l'extension du périmètre de transport urbain (autobus de la SEMITAN) a gelé la situation : aucune de ces voies ferrées n'a été valorisée par des services suburbains vraiment attractifs. Les seules innovations sont des initiatives très spécifiques, ou des retombeées d'autres opérations :

● la modernisation, à partir de 1999, de la desserte Nantes-Saint Nazaire (Métrocéane), mais sans affectation de matériel spécifique, sans cadencement horaire, sans coordination horaire avec les transports locaux (notamment ceux de Saint Brévin), sans promotion commerciale durable ;

● le renforcement de la liaison Nantes-Saint Gilles Croix de Vie grâce aux efforts de l'ASLO, association d'élus et professionnels favorables au chemin de fer moderne.

Pendant ce temps, entre Savenay et Ancenis, les services se sont dégradés (en particulier à Saint Herblain). Seul a été annoncé, par le district de Nantes et le conseil régional, un service Nantes-Vertou cadencé à l'heure, en même temps que le report de l'arrivée de la troisième ligne de tramway à Vertou.

A noter cependant que le billet unique d'agglomération (TAN-SNCF), vieille revendication de la FNAUT, est désormais une réalité.

Des causes multiples de stagnation

L'empilement des autorités organisatrices et les divergences politiques sont une raison majeure des retards observés dans les dessertes périurbaines. La région est dirigée par le RPR tendance "interventionniste" (Olivier Guichard et aujourd'hui François Fillon), généralement en bonne entente avec les cinq conseils généraux majoritairement de droite. Par contre les municipalités (Nantes, Angers, Le Mans, La Roche, Saint Nazaire, Fontenay-le-Comte) et les autorités supra-communales de Nantes et du Mans sont plutôt acquises à la gauche.

Les choix en matière d'infrastructures ou de services ferroviaires ont été le plus souvent des choix partisans, très lisibles par l'opinion publique mais pas toujours rationnels : le TGV tracté Nantes-Les Sables en est une bonne illustration. A Nantes, le développement du tramway, géré par les communes urbaines, et le report des dessertes périurbaines sont perçus par certains comme une mise à l'écart du conseil régional et de la SNCF.

La SNCF a aussi sa part de responsabilité. Depuis 1985, sa direction régionale s'est préoccupée quasi-exclusivement de l'essor du TGV, une réussite en matière d'aménagement du territoire. Mais le TGV n'a pas été conçu, entre Le Mans et Saint Nazaire, comme point d'appui des services TER. Quant aux autres dessertes, elles ont été négligées : en 1998, lors de la mise en place du schéma régional de transports, les lignes Nantes-Cholet et La Roche-Bressuire étaient menacées malgré les nombreuses interventions de la FNAUT.

A droite, la promotion du TGV a servi de politique ferroviaire jusqu'à l'expérimentation de la régionalisation, hésitante mais active désormais. Les élus de gauche n'ont pas manifesté une grande volonté régionale. Il faut aussi remarquer que le mouvement environnemental local s'est davantage concentré sur sa lutte contre le nucléaire (centrale du Carnet, abandonnée en 1997) ou contre les équipements industriels préjudiciables à l'environnement (extension du port de Saint Nazaire) que sur

Bientôt en France ?

Les associations de la FNAUT - de Lyon à Bordeaux et de Nantes à Nice - interviennent avec ténacité pour convaincre les élus de l'intérêt du train-tramway. Ainsi à Grenoble, l'ADTC a publié en 1998 un document approfondi sur le sujet mais accueilli avec des sourires par les élus. Aujourd'hui les élus ne jurent que par le train-tramway.

Les perspectives offertes par le train-tramway justifient la vigueur avec laquelle la FNAUT combat le tramway sur pneus, de capacité inférieure à celle du tramway classique et incapable d'utiliser le réseau ferroviaire.

En choisissant le pneu, les élus de Nancy, Caen et Clermont-Ferrand ont stupidement évacué le train-tramway. A Nice, le maire vient de choisir le tramway classique : il a explicitement justifié son choix par la capacité du tramway sur rail et sa compatibilité avec le système ferroviaire régional.

il est temps d'agir !

les dessertes périurbaines.

La FNAUT elle-même a été absorbée par les dossiers urbains (Nantes, Le Mans, ...), la sauvegarde des lignes locales existantes (Nantes-Cholet, Nantes-Pornic, La Roche-Bressuire) ou leur reconstruction (Cholet-Poitiers) et la transversale Nantes-Lyon.

Le périurbain tout de suite

Techniciens et décideurs connaissent aujourd'hui la demande sociale : accès facilité à l'hypercentre, desserte des zones d'activité suburbaines, rabattement sur les gares depuis les lotissements. Les infrastructures existent et n'exigent que des aménagements peu coûteux par rapport aux grands aménagements ferroviaires déjà réalisés (sans parler de la route ...) : nouveaux arrêts, voies de croisement ou d'évitement, électrification spécifique pour le train-tramway. Les matériels existents (anciens : RRR et automotrices électriques, ou nouveaux : X73500 et X72500) ou sont dans les cartons (train-tramway français, TER pendulaire).

Assez donc de ces études interminables ! Des décisions sont urgentes.

Il faut mettre en place des autorités uniques d'agglomérations élargies aux zones périurbaines, susceptibles de décider des investissements, de négocier avec RFF et la direction SNCF du Périurbain (garante de l'homogénéisation des matériels et des services), d'élaborer une politique commerciale (horaires pertinents, tarification, promotion) et d'assurer le suivi des décisions.

Des déplacements ou créations de gares sont à envisager pour tenir compte de l'évolution récente de l'urbanisation et de l'implantation des activités. La réversibilité du matériel devra être la règle, en particulier sur les lignes chargées. Enfin des services diamétraux sont utiles aux usagers, et générateurs d'économies pour l'exploitant.

Par ailleurs la FNAUT, forte d'une expérience passée, refuse toute aliénation de voies SNCF au profit du tramway purement urbain : ainsi l'extension du tramway nantais (ligne A) vers La Chapelle sur Erdre compromettrait le retour à une exploitation "classique" de Nantes-Chateaubriant.

L'axe Savenay-Ancenis, sur lequel les routes sont saturées, doit devenir l'épine dorsale de la desserte nantaise. Les services sont à cadencer à la demi-heure et un point d'arrêt central est à créer au croisement avec la ligne B de tramway. Une éventuelle saturation de cet axe utilisé par le TGV peut rendre nécessaire la

construction d'un contournement ferroviaire nord de Nantes.

La FNAUT préconise également une liaison diamétrale nord-sud entre Carquefou et Machecoul, à coordonner avec la desserte par la ligne B de tramway et les services régionaux Nantes-Pornic/Saint Gilles.

Le service Nantes-Vertou cadencé à l'heure, qui doit être bientôt mis en service, devra être étoffé et prolongé jusqu'à Clisson, voire Cholet, d'une part et Montaigu d'autre part.

Quant au train-tramway, associé au train classique, il est adapté à une desserte périurbaine utilisant l'ancienne ligne de Chateaubriant.

Le Mans

L'étoile ferroviaire de l'agglomération du Mans (225000 habitants), avec 5 branches et un contournement fret rare en France, est sous-employée pour la desserte périurbaine, squelettique en fréquence et en amplitude horaire. La SNCF ne s'intéresse qu'au TGV et aux trafics de fret, voitures et granulats.

■ Vers l'est, l'axe Le Mans-Connerré n'offre aucune perspective : 95 TGV par jour, en l'absence de contournement nord prévu pour le TGV-Ouest, occupent les meilleurs sillons horaires.

■ Vers Noyen au sud-ouest, le manque de garage en ligne oblige tous les trains à continuer jusqu'à Sablé.

■ Vers Alençon au nord, l'équipement est réduit à sa plus simple expression, la gare de Beaumont étant une simple halte desservie par autorail.

■ Vers Ecommoy au sud, la desserte est assurée par des autorails très lents, mais il existe des possibilités de développe-

Structurer l'urbanisation périurbaine

Le développement des dessertes ferroviaires périurbaines est d'autant plus urgent que l'éclatement urbain s'aggrave. Il doit permettre de polariser l'habitat et les zones d'activités et de commerces autour des gares et le long des axes lourds de transport.

Dans la seule région Pays de Loire, de telles possibilités doivent être exploitées à Nantes, mais aussi au Mans (encadré) à Angers, Laval, la Roche sur Yon, Cholet, Saint Nazaire, sans parler de la liaison Fontenay le Comte-Niort dont la FNAUT demande activement la réouverture peu coûteuse et riche d'avenir. ■

Jean-Bernard Lugadet, Jean-François Hogu, FNAUT-Pays de la Loire

ment immédiat car le personnel SNCF est toujours résent dans les gares.

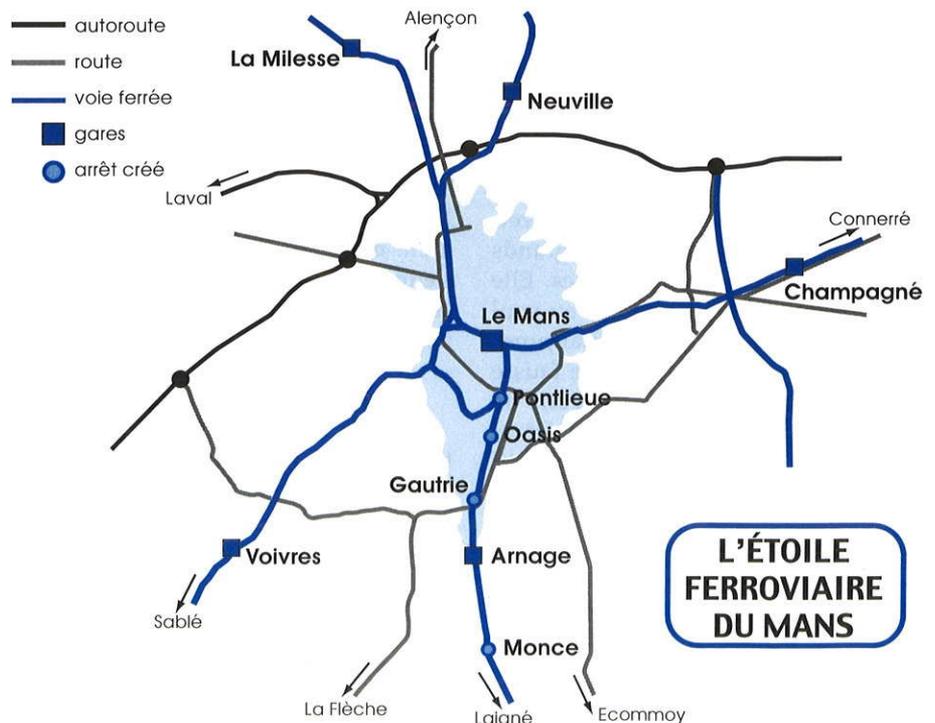
■ Enfin vers Sillé à l'ouest, il n'existe aucun service de proximité.

Urbanisation industrielle et résidentielle se concentrent principalement sur l'axe diamétral Connerré-Noyen, qui est le plus prometteur de l'étoile du Mans. A l'est, la desserte de Connerréville et Yvré relève du train-tramway.

L'axe nord-sud Beaumont-Ecommoy, le long duquel on construit l'autoroute A28, doit être modernisé et des arrêts supplémentaires créés en périphérie sud (Moncé, la Gautrie), dans le Mans-sud et dans la zone d'activités de La Chapelle Saint Aubin.

Enfin sur l'axe ouest, la halte de La Milesse, mal située, doit être déplacée à Saint Saturnin et un arrêt à l'hôpital du Mans est impératif pour valoriser le futur tramway. Le terminus des dessertes doit être reporté à l'est ou au sud afin de délester la gare du Mans, saturée aux heures de pointe.

Jean-François Hogu



Le TGV en débat

Faire passer des TGV Strasbourg-Lyon par Dijon est une énorme absurdité : la ligne Dijon-Mâcon est dès à présent presque saturée, et dédiée au fret dans le schéma européen du réseau fret. Le rebroussement à Dijon coûtera 15 minutes et, pour les TGV évitant Dijon, la circulation dans le secteur Perrigny-Gevrey sera lente sur plusieurs km.

Jacques Dautrevaux, 06 Saint André

La réutilisation du tronçon Auxonne-Saint Jean de Losne (15 km) d'une ancienne ligne stratégique à double voie permettrait de créer un "évite-Dijon". On pourrait ainsi, avant la réalisation de la branche sud du TGV Rhin-Rhône, reporter le trafic nord-sud de voyageurs ou de fret sur la ligne de la Bresse moins chargée que la ligne principale Dijon-Lyon, et raccourcir la distance Auxonne-Lyon d'une vingtaine de km.

Jean Rauss, 94 Sucy-en-Brie

La SNCF et RFF ne semblent pas se préoccuper des incidents graves pouvant entraîner la coupure prolongée d'une LGV : entre Lalpud et Marseille, il n'existe aucune liaison avec les lignes classiques traversées ou tangentées.

Pourquoi ne pas envisager des TER à grande vitesse Marseille-Montpellier desservant Aix-l'Arbois, Avignon, Nîmes et, grâce à de nouvelles haltes, Cavaillon et Salon ? Je m'étonne aussi de l'absence, hors deux TGV postaux Paris-Cavaillon, de projet de messagerie TGV sur l'axe Lille-Paris-Marseille.

Louis Armand, 34 Montpellier

Urbanisme et transports

Le dessin illustrant votre article sur la loi SRU publié dans FNAUT-Infos n°84 révèle un "coup de patte" de qualité mais je suis très réservé sur l'image qu'il donne de la problématique "urbanisme et transports".

Certes un urbanisme apte à une desserte performante par transport collectif nécessite une certaine densité. Mais cette densité n'est pas synonyme de grands ensembles aux formes répulsives. Elle n'est pas non plus réductible au seul habitat social. Laisser de tels amalgames se propager, c'est entretenir une fausse alternative entre habitat collectif de mauvaise qualité et individuel de rêve. Le vrai choix est entre habitat collectif de qualité ou individuel groupé et organisé, et habitat dispersé antinomique des déplacements de proximité, de la vie de quartier et d'une bonne desserte par transport collectif.

Bernard Schaefer, 94 Créteil

Le coin du voyageur

La région Pays de la Loire aura diffusé en 1999 trois plans différents de son réseau TER dans ses documents : un réseau à géométrie variable ...

Seul le plan donné dans le Guide Régional des Transports est correct (la ligne d'autocar Segré-Sablé n'y figurait pas avant l'intervention de la FNAUT).

Les lignes d'autocars Domfront-Laval, Segré-Sablé et Nantes-Châteaubriant ne figurent pas sur le plan donné dans le document RecruTER destiné aux jeunes de moins de 26 ans (à l'initiative de la région, un voyage gratuit leur est offert pour se rendre à un entretien d'embauche). Ces trois lignes ainsi que Laval-Angers ont été oubliées sur la carte des lignes TER illustrant le bilan de la régionalisation édité par la région.

A signaler qu'en gare de Laval, la carte TER date de 1993, et que la plupart des lignes régionales d'autocar (dont Laval-Nantes) en sont absentes.

Fabrice Eymon, FNAUT-Laval

La nouvelle relation Briançon-Valence présente trois horaires distincts selon les jours : semaine, vendredi, week-end, ce qui n'incite pas à l'utiliser. Et si un usager demande un billet Sisteron-Paris, la SNCF lui propose systématiquement un trajet via Marseille, plus long et plus cher que par Veynes et Grenoble ...

Yves Chevallier, CODEF Alpes Sud

Il faut réduire la longueur des trajets entre voirie urbaine et quais SNCF, en recherchant par exemple des possibilités d'entrée directe des bus et taxis sur la plate-forme des quais suivant le modèle londonien. A Nancy, le quai n°1 utilisé pour accueillir les trains de et vers Paris, avec correspondances quai à quai vers Epinal et Saint Dié, est proche de la voirie. Mais, lors de la démolition du tri postal, on a raté l'occasion d'installer à sa place une gare routière.

Bernard Ruffin, 84 Vedene

Une porte défectueuse de l'autorail X2217, circulant sur la ligne Nice-Breil, a été maintenue fermée pendant plusieurs mois avec du fil de fer ordinaire. A quand la modernisation de la ligne, votée depuis des années ?

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Je m'étonne que, dans vos conseils très judicieux pour voyager malin (FNAUT-Infos n°84), vous citiez la restauration ferroviaire sans signaler qu'elle est atroce et hors de prix. Pour voyager malin, apportez vos sandwiches !

Pierre Samuel, 92 Bourg-la-Reine

Voyager sans fumée

De nombreux voyageurs non-fumeurs (ou fumeurs occasionnels) se plaignent du non-respect de la loi Evin dans les gares et dans les trains : ils doivent remercier l'association nationale Les Droits des Non-fumeurs (DNF-anciennement Ligue Contre la Fumée du Tabac en Public) de ses interventions récentes auprès de la SNCF.

Fondée en 1973 et reconnue de mission d'utilité publique en 1990, cette association a beaucoup travaillé pour l'adoption de la loi Evin en 1991 et la publication de son décret d'application (décret Kouchner) en 1992.

Après de multiples interventions infructueuses, DNF a intenté deux actions en justice contre la SNCF et dans les deux cas, a obtenu satisfaction. En mai 1997, la SNCF a été condamnée, en première instance, à apposer une signalisation rappelant l'interdiction de fumer dans la gare de Paris-Lyon et à verser 10000 F d'amende à DNF. En septembre 1999, elle a été condamnée, en appel, à apposer une signalisation dans la gare de Lyon-Part Dieu et à verser une amende de 15000 F à DNF.

DNF sait aussi collaborer avec la SNCF pour informer les voyageurs (voir Permis à Points). L'amende pour non-respect de la loi Evin dans les gares ou dans les trains s'élève à 200 F hors frais de dossier.

■ Drogue et poison, la fumée du tabac tue prématurément un fumeur sur deux et, chaque année en France, environ 3000 non-fumeurs (fumeurs "passifs").

■ La fumée peut provoquer chez le non-fumeur des maux de tête, d'yeux, de gorge, et de sérieux troubles de santé. Les asthmatiques, insuffisants respiratoires, futurs bébés, enfants, personnes âgées, soit une personne sur quatre, sont les plus vulnérables.

■ La loi Evin vise à assurer la protection des non-fumeurs. Elle interdit de fumer dans tous les lieux fermés et couverts accueillant du public ou constituant des lieux de travail : écoles, universités, hôpitaux, gares et trains, restaurants, bureaux, ...

■ D'après la revue Santé magazine, les performances de la climatisation des TGV et trains Corail ne permettent pas de bien protéger les voyageurs contre la pollution par la fumée du tabac.

■ DNF défend les non-fumeurs (plus de 70% de la population française) qui doivent pouvoir participer à la vie sociale, et voyager, sans avoir à supporter la fumée des fumeurs. Pour adhérer, chèque de 100 F à l'ordre de DNF, à envoyer à M. Artiguelongue, Les Floralies, Les Romarins, 04800 Gréoux les Bains, tel/fax 04 92 78 11 44.

Pour voyager malin ... en avion

La FNAUT souhaite une modération du trafic aérien, dont l'impact environnemental est très lourd (voir notre dernier numéro). Cette position de principe ne l'empêche pas de défendre les voyageurs aériens et de traiter des litiges entre ces voyageurs et les différentes compagnies aériennes ou agences de voyages.

Les droits des usagers sont principalement traités dans la Convention de Varsovie de 1929, modifiée en 1955 et 1961. Les problèmes d'annulation de vols, de retards, de surréservation, de perte ou vol de bagages, ... font l'objet d'une réglementation précise sur laquelle la FNAUT peut s'appuyer pour assurer la défense des voyageurs.

Quelques conseils

- Si vous voyagez assez souvent en avion, vous pouvez obtenir des réductions sur les prix des billets plein tarif, ainsi que divers avantages (facilité d'accès à bord, assurances diverses, location de voiture, ...) grâce à différentes formules d'abonnement.

Adressez-vous à la compagnie aérienne ou à l'agence de votre choix qui vous permettra de choisir la formule la plus adaptée à vos besoins (réduction individuelle, familiale, jeune, ...). La plupart des compagnies propose un programme de fidélisation qui vous permet, en accumulant des points en fonction du nombre de kilomètres parcourus, d'obtenir des voyages gratuits.

- Avant votre départ, vérifiez sur votre billet d'avion, ou sur les autres documents de voyage, l'aéroport et l'aérogare de départ. Calculez également le temps nécessaire pour vous rendre à l'aéroport. Pour Roissy Charles-de-Gaulle, vous pouvez prendre le RER B et pour Orly, le RER C et Orlyval. Il existe aussi des bus et des navettes routières.

- Vous pouvez prendre votre bagage avec vous en cabine s'il n'est pas trop encombrant : vous éviterez ainsi de le faire enregistrer et de perdre du temps à l'arrivée. Attention : le bagage doit en général peser moins de 10 kg (ce poids limite dépend des compagnies) et le total

de ses trois dimensions ne doit pas dépasser 115 centimètres.

- Pour les bagages enregistrés, il est prudent de souscrire une assurance complémentaire si leur valeur dépasse le plafond légal de réparation, qui est de 140F/Kg. Il faut toujours enlever les étiquettes des précédents voyages et indiquer sur chaque bagage son nom et son adresse pour limiter les risques d'incident.

- Pour les personnes ayant certaines difficultés de déplacement (âge, maladie, handicap, ...), il existe dans la plupart des aéroports un service gratuit d'assistance : chaises roulantes, service d'accompagnement, ...

- Photocopiez votre billet avant le départ pour faciliter vos démarches en cas de perte d'un billet régulier. Faites une déclaration auprès d'un commissariat de police en cas de vol de votre billet. Vous pouvez également souscrire une assurance vous garantissant contre ces risques, car tous les billets n'ouvrent pas forcément droit à un remboursement en cas de perte (billet charter par exemple).

Mésaventures

- En raison d'une grève du personnel au sol d'Air France, le vol Paris - Ajaccio utilisé par Mme V est arrivé avec 5 heures de retard à Figari. Mme V a été transportée en car jusqu'à Ajaccio. Elle demandait une indemnisation car, en raison d'une mauvaise organisation de la compagnie, aucune boisson n'avait été distribuée alors qu'elle était accompagnée d'enfants en bas âge et qu'il faisait chaud (mois de juin). De plus elle avait perdu presque une journée de vacances sur les 4 jours pris. Grâce à l'intervention de la FNAUT, elle a obtenu 1600 F sous forme de bons voyage.

- Mme F et son ami devaient emprunter le vol Paris - Barcelone - Valencia de la compagnie Ibéria de 21h30. Arrivés à l'aéroport, ils constatent que le vol n'est pas affiché. Ils se renseignent auprès de la compagnie : celle-ci avait contacté à deux reprises l'agence Nouvelles Frontières pour l'avertir d'un changement d'horaire, mais l'agence n'avait pas prévenu les passagers. Mme F et son ami ont pu heureusement prendre un avion une heure plus tard. Ils se sont adressés à Nouvelles Frontières pour un dédommagement : un chèque de 488 F correspondant à 25% du prix de leur billet leur a été adressé par l'agence de voyage.

Vanessa Korb, service juridique

Pour vous informer avant votre départ

Transports ferroviaires non SNCF

Pour les Chemins de Fer de Provence (ligne Nice-Digne, exploitée par la CFTA), téléphonez au 04 97 03 80 80 (Nice) ou au 04 92 31 01 58 (Digne) pour obtenir des informations. Pour les Chemins de Fer de la Corse, téléphonez à Ajaccio au 04 95 23 11 03, ou au 04 95 22 21 94 (Transports Collectifs Ajacciens).

Pour les autres lignes (Carhaix-Guigamp-Paimpol, ligne du Morvan, ligne Salbris-Luçay le Mâle dite du Blanc-Argent), téléphonez à la SNCF.

Attention - Le "guide national des transports complémentaires" du réseau SNCF (services routiers interurbains de voyageurs, chemins de fer secondaires, services de navigation et informations sur les réseaux urbains) sera retiré de la vente publique à la fin de cette année : il ne sera dorénavant diffusé qu'à l'intérieur de la SNCF.

Transport aérien

Sur le site Internet de la Direction Générale de l'Aviation Civile (<http://www.dgac.fr/index.htm>), on peut consulter le guide du passager aérien. Pour les vols au départ de Paris, notamment en cas de grèves, on peut téléphoner aux aéroports (24h sur 24) :

Aéroport de Roissy : 01 48 62 22 80

Aéroport d'Orly : 01 49 75 15 15

ou aux compagnies aériennes :

Air France : 0 802 802 802

<http://www.airfrance.fr>

AOM : 0 803 00 12 34

Air Liberté : 0 803 805 805.

Intermodal : www.horaires.com

Le site <http://www.horaires.com> donne accès à un guide de voyage en transports publics. Il rassemble des informations sur tous les modes de transport en France et vers l'étranger : urbain, car, train, avion, bateau.

Un guide des gares

130 gares sont décrites dans ce guide destiné aux voyageurs et aux amoureux des gares : histoire, architecture, services proposés, artistes qu'elles ont inspirés. La France des Gares, Guides Gallimard, 260 pages, 155 F.



Sécurité routière

Incompétence et négligence

■ La Ligue Contre la Violence Routière (LCVR) accuse le gouvernement "d'incompétence et de négligence" : "qu'attend-il pour équiper les forces de police de ces radars portatifs qui ne valent pas plus de 30000 F pièce ? La police doit faire des opérations coup de poing aléatoires pour casser le sentiment d'impunité qui règne aujourd'hui chez les automobilistes. Un expert a calculé qu'une infraction sur 5000 est sanctionnée".

■ La LCVR dénonce la notion de "violence involontaire" sur la route (*est-ce involontairement que l'on roule à 80 km/h en ville ?*) et le laxisme des tribunaux. Récemment une automobiliste en excès de vitesse et qui avait tué deux piétons a été relaxée : le Procureur de la République n'a même pas fait appel de cette décision. La Justice a démissionné.

■ Le 5 avril, un motard de 22 ans a été contrôlé à 246 km/h sur la voie express Nantes-Pornic, limitée à 110 km/h. Il ne risque qu'une suspension de permis de deux mois minimum, un retrait de 4 points et une amende de 5000 F.

■ En 98 et 99, la circulation a augmenté de 4%. Peut-on espérer une amélioration du bilan routier alors que les pouvoirs publics ne cessent d'encourager la circulation routière ? 80% des crédits "déplacements" des contrats de plan sont attribués à la route, et la première initiative de Laurent Fabius a consisté à faire baisser le prix de l'essence ...

■ D'après la Direction des Transports Terrestres, 60% des chauffeurs routiers travaillent plus de 50 heures par semaine, et 24% plus de 60 heures.

Vitesse, alcool, drogue

■ Selon l'INRETS, 40% des automobilistes d'Europe occidentale déclarent dépasser assez souvent, souvent ou très souvent les limites légales de vitesse. Les conducteurs de voitures rapides ont 2 fois plus d'accidents que les autres.

■ D'après la Prévention Routière, en permanence sur nos routes, 2 à 3% des conducteurs ont une alcoolémie supérieure au seuil légal ; les nuits de week-end, ce pourcentage est décuplé.

■ Selon la direction de la Sécurité Routière, 5 à 8% des conducteurs impliqués dans des accidents mortels de la circulation sont sous l'emprise de la drogue. Lors d'un contrôle récent, un conducteur de car en montagne et un chauffeur routier transportant des matières dangereuses ont reconnu fumer en moyenne trois joints de cannabis par jour.

Bons points

■ Les femmes conduisent mieux (ou moins mal) que les hommes : elles ont 2,5 fois moins de points retirés de leur permis et sont 6,2 fois moins condamnées pour délit que les hommes.

■ Le réseau des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (A5, A6, A36) a récemment conduit une expérience intéressante : à leur arrivée au péage de sortie, les automobilistes et chauffeurs routiers étaient informés de leur vitesse moyenne depuis leur entrée sur le réseau.

■ La Prévention Routière a décerné sa dixième écharpe d'or à la ville de Chelles (Seine et Marne) qui a développé l'éducation routière dans les écoles, réalisé 150 aménagements de voirie et mis au point un plan de déplacements.

Platanes

■ En 1999, 80% des accidents corporels se sont produits sur des routes droites. Dans plus de 95% des cas, la chaussée était en bon état et bien aménagée.

■ Georges Pompidou disait : "la sauvegarde des arbres plantés le long des routes est essentielle à la beauté de notre pays". Mais le conseil général du Gers veut, comme celui du Calvados, faire abattre des "platanes meurtriers". Alain Benedetti, directeur de cabinet du préfet du Gers, a cependant déclaré avec bon sens : "les arbres ne sont pas impliqués. C'est le comportement des conducteurs qui est important, les automobilistes doivent comprendre qu'on ne peut pas rouler aussi vite".

Contradiction interne

■ La Prévention Routière sollicite le soutien du public à ses actions éducatives. Mais elle joint à ses envois une proposition d'abonnement à Auto-Moto, revue dans laquelle elle publie une rubrique et qui se présente comme "le magazine qui vous ouvre toutes grandes les portes de l'univers automobile pour votre plus grand plaisir : essais comparatifs, voitures de rêve, sports mécaniques". Une lecture éducative ? Un abonnement à la Vie du Rail serait plus judicieux ...

Pas de portable au volant !

Téléphoner en roulant multiplie par 6 le risque d'accident (distraction, champ visuel rétréci, réflexes ralentis).

Une infraction peut coûter désormais 1000 F (contravention de deuxième classe). 40% des utilisateurs de portables continuent à téléphoner au volant.

Incredible mais vrai : la Cour de Cassation au secours des chauffards !

A la veille de trois week-ends meurtriers, la Cour de Cassation a rendu un arrêt annulant la condamnation d'un chauffard, surpris à 211 km/h, à deux mois de prison avec sursis et six mois de suspension du permis de conduire. Motif invoqué : "le seul fait de dépasser la vitesse autorisée ne constitue pas un comportement exposant directement autrui à un risque immédiat".

Cet arrêt affligeant, anti-pédagogique et pour tout dire irresponsable, signifie en clair que la vitesse n'est dangereuse que si elle cause quelques morts ... Triste exemple d'inconscience de magistrats complètement déconnectés de la réalité sociale et vivant dans leur bulle juridique.

Grâce à la caution de la Cour de Cassation, les chauffards pourront continuer à dire que "ce n'est pas la vitesse qui tue" : la "sottise motorisée", selon l'expression de Bruno Frappat (La Croix), a de beaux jours devant elle.

Drogue au volant

Selon la direction de la Sécurité Routière, 5 à 8% des conducteurs impliqués dans des accidents mortels de la circulation sont sous l'emprise de la drogue. Lors d'un contrôle récent, un conducteur de car en montagne et un chauffeur routier transportant des matières dangereuses ont reconnu fumer en moyenne trois joints de cannabis par jour.

Publicité automobile

Une amérindienne vieille et pauvre veut faire sécher son linge : il lui suffit de s'installer au bord d'une route et d'attendre le souffle d'une Renault Laguna lancée à vive allure !

Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la sécurité routière manifestement dépassée par la situation, ne trouve rien à redire à cette publicité citée par Robert Belleret (*Le Monde*).

Taxi 2

Geneviève Jurgensen (*La Croix* du 22 avril) cite ces deux chiffres : la campagne de la Sécurité Routière, filmée par Raymond Depardon, a coûté 3 millions de francs, et une chaîne privée a offert 10 millions de francs d'espace publicitaire ; Taxi 2, le film pousse-au-crime de Luc Besson, a bénéficié d'un budget de 100 millions de francs (*un cameraman a été tué lors du tournage*).

Brèves

Innovation ratée

Le projet de Transrapid (ligne Hambourg-Berlin, 300 km en 1h) a été abandonné en raison de son coût bien trop élevé, au profit de l'ICE, le TGV allemand. Commentaire de Christian Scasso, directeur de la revue Le Rail : "la grande vitesse sur rail classique a porté un coup fatal à la sustentation magnétique comme elle le fit, en son temps, à l'aérotrain de Bertin en France".

Obésité

Philippe Froguel, chef du service de génétique des maladies multifactorielles de l'Institut Pasteur de Lille : "les populations occidentales consomment moins de calories et de graisses en l'an 2000 qu'en 1960 mais l'obésité se développe. Le seul facteur parfaitement corrélé à l'augmentation de l'obésité aux USA est l'extension du parc automobile, cela est sans doute vrai aussi en France".

Invasion

Le train-tramway allemand assure la liaison Sarreguemines-Sarrebruck. Des trains régionaux suisses relient Laufenburg à Mulhouse en transitant par Bâle. A la rentrée, de tels trains vont assurer la liaison Genève-Bellegarde à l'intention des travailleurs frontaliers, à raison de 5 AR par jour. Si ça continue ...

On n'arrête pas le progrès

Le site Internet du ministère de l'Équipement et des Transports (www.equipement.gouv.fr) présente "les tramways du 21ème siècle". Après le Citadis d'Alstom "à la ligne futuriste" et circulant sur deux rails viennent les tramways sur pneus, guidés par un seul rail. Encore plus fort, le Civis "qui n'a même plus besoin de rail" : "sécurité garantie pour les piétons et les cyclistes qui traversent les voies et coût réduit pour les municipalités".

C'est bien connu, des centaines de piétons et cyclistes sont écrasés chaque année par les tramways sur rails. Et si on supprimait les bus, on ferait encore plus d'économies ...

La FNAUT sur INTERNET

Le site de la FNAUT a été récemment enrichi et sa présentation améliorée. Vous y trouverez des informations sur nos activités, nos prises de position les plus récentes et des liens utiles.

<http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

Les activités de la FNAUT

- Simone Bigorgne a participé à plusieurs réunions de travail, présidées par Dominique Voynet, sur le projet de réforme des enquêtes publiques.
- Jacqueline Grimaud a représenté la FNAUT dans les réunions de préparation de la "Journée sans ma Voiture" au ministère de l'Environnement, et dans les réunions de préparation de la Semaine du Transport Public.
- Le bureau de la FNAUT a reçu Sylvain Godinot, nouvel animateur du Réseau Action Climat.
- La FNAUT est intervenue auprès de la Commission Nationale du Débat Public pour appuyer le tracé 4A de la branche sud du TGV Rhin-Rhône, complété par un raccordement de Dole à la ligne nouvelle.
- Jacques Silhol a exposé le point de vue de la FNAUT sur les PDU lors du colloque de l'association AGIR pour le Transport Public, à Sophia Antipolis.
- Jean Sivardière a rencontré Elisabeth Borne, conseillère du premier Ministre, pour lui présenter les réactions de la FNAUT à la politique du gouvernement. Il a rencontré à nouveau Gilles Ricono, directeur de cabinet de Jean-Claude Gayssot, à propos des PDU, de la sécurité routière, des autoroutes et du fret.
- La FNAUT, FNE, le RAC et les Amis de la Nature ont soutenu l'action, coordonnée par les Amis de la Terre, contre les vols nocturnes qui perturbent 500000 riverains d'aéroports.

BIEN DIT

■ **Antoine Waechter**, président du Mouvement Ecologique Indépendant : "les ouragans qui sèment la désolation dans de nombreuses régions du globe et viennent de balayer la France, et le pétrole qui souille nos côtes ont un point commun, la voiture, à laquelle le siècle qui s'achève a tout sacrifié : la stabilité du climat, la vie de la mer, l'air des villes, des centaines de milliers d'hectares d'espace fertile et jusqu'au droit de chacun à un minimum de silence. Les négociations des contrats de plan démontrent que la classe politique française n'a rien retenu de cette leçon. Une fois de plus l'essentiel des moyens sera consacré à la route, c'est-à-dire à semer les prochaines tempêtes et les prochaines marées noires".

MAL DIT

■ **Jean-Claude Gayssot** veut faire plaisir à tout le monde : "il faut à la fois des routes, des autoroutes et des TGV. Les autoroutes ne sont pas nécessairement néfastes pour l'environnement".

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ **+3 points** au **Philippe Marini**, sénateur-maire RPR de Compiègne : invoquant "l'impérieuse nécessité de réagir contre l'insécurité routière" (en augmentation de 10% dans le département de l'Oise), il a interdit la vente de boissons alcoolisées dans les stations-service de la ville.

▲ **+2 points** à **Daniel Maleval**, chef de gare de Lyon-Perrache soucieux des voyageurs. En collaboration avec l'association Droits des Non Fumeurs-Rhône Alpes, il a mené pendant six semaines, fin 1999, une action intelligente de sensibilisation des voyageurs aux dangers du tabac pour les non-fumeurs. Les premières contraventions (200 F) ont été dressées en mars 2000.

Punitions :

▼ **- 2 points** à **Jean-Louis Vernet**, président de l'université de Toulon, pour obscurantisme : il refuse le passage du tramway à travers le campus. Il n'a jamais visité le campus de Grenoble ...

▼ **- 5 points** à **Gilles de Robien**, maire UDF d'Amiens. Sa ville ne compte pas le moindre couloir réservé aux bus, les retards provoqués par les embouteillages (et la montée obligatoire des usagers par la porte avant) peuvent aller jusqu'à 40 minutes et les bus doivent depuis peu contourner le centre piétonnier en empruntant de petites rues encombrées (cette situation a motivé, pour partie, la longue grève des conducteurs survenue en mars dernier). Et si on confisquait la voiture de fonction de M. de Robien ?

BETISIER

■ **Jacques Chaban-Delmas**, ancien maire de Bordeaux (pendant 48 ans) : "en 1954, j'avais supprimé le tramway. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le nouveau tramway va provoquer les pires difficultés de circulation". En l'an 2000, M. Chaban-Delmas ne réfléchit pas davantage qu'il y a un demi-siècle.

■ **Eric Besson**, député-maire PS de Donzère (Drôme). Fin 99, après le blocage des automobilistes sur l'autoroute A7 par la neige, il avait trouvé la solution : "ce corridor nord-sud se bouche facilement. Pendant 60 jours par an, les jours d'affluence et quand les conditions météo sont mauvaises, il faut interdire les poids lourds ou les mettre sur les trains". Et dès que le soleil revient, on les remet sur la route !

Actions en bref

Aquitaine

● La manifestation organisée à Bedous le 7 mai à l'appel du collectif Alternatives Pyrénéennes et de nombreuses associations nationales - WWF, FNE, Greenpeace, FNAUT, Mountain Wilderness, ... - a rassemblé 4000 participants opposés à la poursuite des travaux routiers de la vallée d'Aspe, qui illustre les incohérences de la politique du gouvernement.

● 15 jours plus tard, 7000 personnes ont manifesté à Canfranc, à l'appel du CREFCO et du CRELOC, pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, dont l'étude SYSTRAJLR confirme la pertinence (devis raisonnable de 580 millions F pour la France et 1300 pour l'Espagne soit au total le coût du tunnel routier du Somport ; capacité de 3 millions de tonnes et 400000 voyageurs par an).

● Lors du sommet franco-espagnol du 23 mai, les deux ministres des Transports "ont décidé de tout mettre en oeuvre pour rouvrir aux trafics voyageurs et fret la ligne Saragosse-Canfranc". C'est une victoire pour le CRELOC qui a mené le combat pour la réouverture avec détermination depuis 25 ans.

Auvergne

● L'Association des Usagers des Transports d'Auvergne a vivement critiqué le choix du tramway sur pneus par les élus du SMTC de Clermont-Ferrand. Elle a souligné les incertitudes relatives aux coûts d'exploitation et à la durée de vie du matériel, son manque de capacité et son incompatibilité avec le réseau ferré régional : "les transports sont un enjeu trop vital pour qu'on s'amuse à expérimenter sur des axes lourds tels que l'axe nord-sud de Clermont". L'AUT critique aussi le PDU de Clermont, qui ne s'intéresse qu'à

la préservation de l'hypercentre et fait l'impasse sur les déplacements générés par les zones périurbaines. Enfin l'association dénonce le manque de démocratie : le vote du SMTC a été acquis par 10 voix "pour" seulement sur 24, et la population n'a pas été consultée.

● L'AUT-Auvergne, appuyée par de nombreux élus, a retenu le train corail Le Cévenol pendant dix minutes pour protester contre la fermeture partielle de la gare de Brassac-les-Mines (15000 habitants), 13ème gare d'Auvergne par son trafic et fréquentée par 500 usagers quotidiens (qui paient depuis 1995 une surtaxe locale pour financer la rénovation de la gare). Au lieu de les écouter, la SNCF a porté plainte contre les manifestants (le train arrêté avait déjà 10 minutes de retard, il en avait une heure la semaine suivante).

Basse Normandie

● L'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes, qui a obtenu un programme de modernisation de la ligne comprenant un raccordement à Folligny vers Granville et une future desserte ferrée du Mont Saint Michel, refuse un passage systématique des relations Caen-Rennes par Granville en 3h05 au détriment de relations Normandie-Bretagne rapides (2h35), fréquentes et donnant de bonnes correspondances à Rennes. L'ADPCR a élaboré une grille horaire exploitant au mieux la modernisation de la ligne, permettant une utilisation rationnelle du matériel et maximisant l'effet réseau. Elle refuse que la ligne soit un cul-de-sac de la région Basse-Normandie et demande qu'elle devienne une grande transversale voyageurs et fret.

Centre

● L'association Environnement et Sécurité Routière poursuit une double action : intervention auprès des élus de Touraine (renforcement de la signalisation, ralentisseurs, réfection des trottoirs et pistes cyclables) et pédagogie (vitesse, alcool). Elle dénonce les affirmations trompeuses ("platanes dangereux") et rappelle qu'il est aussi dangereux de fumer au volant (distraction, assoupissement) que d'y téléphoner avec un mobile.

Lorraine

● Après avoir défendu le projet d'axe ferroviaire fret Longwy-Conflans-

Lérouville-Toul destiné à délester la ligne Metz-Nancy et retenu dans le contrat de plan, la FNAUT-Lorraine propose, dans le même esprit, un axe fret alternatif à la ligne Nancy-Dijon proche de la saturation, suivant l'itinéraire Toul-Blainville-Epinal-Vaivre-Gray-Saint Jean de Losne évitant à la fois Nancy et Dijon. Ce nouvel itinéraire pourrait être utilisé par les trains de voyageurs Lorraine-Bourgogne-Sud Est pour éviter le rebroussement de Nancy et mieux desservir les Vosges. L'électrification du tronçon Chalin-drey-Gray permettrait elle aussi au trafic de fret d'éviter Dijon.

Picardie

● L'Association pour l'Amélioration du Transport Ferroviaire (ATF) apprécie le renforcement récent de la desserte sur la ligne Paris-Laon, qu'elle réclamait de longue date. L'ATF poursuit son action pour obtenir la gratuité des parkings pour les voyageurs munis d'un billet, l'indemnisation des retards (les trains ne sont plus classés "grandes lignes"), l'extension des plages horaires d'ouverture des gares pour assurer la sécurité des voyageurs, la création d'un titre régional social de transport. Elle demande enfin une liaison entre la ligne Paris-Laon et l'aéroport de Roissy.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA travaille au sein de l'association Le Pilote qui regroupe la totalité des autorités organisatrices et exploitants des Bouches du Rhône et collecte puis diffuse, via des serveurs, toutes les informations disponibles sur les lignes et les horaires.

● La FNAUT-PACA dénonce quelques incohérences : au moment où la gare d'Aubagne était rénovée et organisée en pôle intermodal, le conseil général des Bouches du Rhône a augmenté la fréquence des autocars Aubagne-Marseille par autoroute ; la SNCF a créé un nouveau train TER Marseille-Avignon pour les déplacements domicile-travail : il circule du lundi au jeudi, mais pas le vendredi.

● La FNAUT-PACA, l'AFITRAC (Briançon) et ABOUTIR (Montgenèvre) militent pour que le projet de tunnel ferroviaire du Montgenèvre ne soit pas occulté par le projet Lyon-Turin dont il est complémentaire et non concurrent car dix fois moins coûteux. ABOUTIR a organisé à Briançon une présentation par le député Christian Kert de son rapport sur la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires (le rapport critique le tunnel monotube de Rueil sur l'A86 et les modalités de réouverture du tunnel du Mont-Blanc).

fnaut infos nouvelle série
Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°86
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 12^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien 155)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
© : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : fnaut@wanadoo.fr

Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

L'avenir du fret ferroviaire : imposer une stratégie de rupture

La SNCF doit doubler son transport de fret en dix ans : l'objectif lancé par le ministre Jean-Claude Gayssot est à la fois ambitieux et insuffisant pour faire progresser la part de marché du rail. Seule une véritable stratégie de rupture avec la politique des transports suivie jusqu'à aujourd'hui peut préserver l'avenir : apurement des dettes de la SNCF et de RFF, harmonisation de la concurrence rail-route, financement d'investissements ferroviaires massifs et mutation des opérateurs ferroviaires.

Aujourd'hui à son apogée, la route domine le marché du fret. Mais la saturation des infrastructures routières existantes, la volonté d'en construire de nouvelles (de plus en plus coûteuses et difficiles à insérer dans les territoires), et la multiplication des nuisances atteignent des proportions insupportables : la situation ne peut perdurer - et a fortiori se détériorer - sans porter gravement atteinte à l'économie, à la vie sociale et à l'environnement.

Coûts externes

À la demande de l'Union Européenne, les cabinets Infra de Zürich et IWW de Karlsruhe ont évalué les coûts externes des différents modes de transport. Ces coûts représentent 7,8% du PIB des pays concernés (2,5% selon une évaluation plus ancienne de l'OCDE) et sont laissés à la charge de la collectivité ou des générations futures. 57% d'entre eux sont dus à l'automobi-

le, 29,4% au camion, 6% à l'avion, 1,9% au train et 0,5% à la voie d'eau.

Le Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon donne des estimations des coûts externes du transport de fret : 100 (unité arbitraire) par tonne-kilomètre pour l'avion, 43 pour la route, 9 pour le rail et 7 pour la voie d'eau.

L'accroissement des parts de marché du rail, sans lequel l'Europe ne pourra respecter les engagements pris lors de la conférence de Kyoto sur l'effet de serre, est donc une nécessité vitale reconnue par tous. Mais comment parvenir au rééquilibrage entre rail et route ? Il s'agit d'un véritable défi !

- Depuis vingt ans, la régression du rail dans tous les pays européens est une tendance lourde. Le rail n'assure plus que 6% du transport des voyageurs et 15% du transport de fret (25% en France).

- Le doublement du fret ferroviaire en France, proposé par le ministre Jean-Claude Gayssot, est un objectif très ambitieux : la SNCF ne prévoit qu'une

Occasion à saisir

La présidence de l'Union Européenne par la France pendant le deuxième semestre 2000 doit être l'occasion pour notre pays de peser énergiquement sur la politique des transports afin de traduire concrètement les discours à la mode sur le développement durable.

- La contribution de l'Union au financement des grandes infrastructures doit être intensifiée et bénéficier pour l'essentiel à la mise en place d'un réseau européen de lignes ferroviaires à grande vitesse et d'un réseau européen de transport combiné basé sur la rénovation des lignes existantes et la suppression des points de saturation.

- Dans le secteur du transport routier des marchandises, il faut parvenir rapidement à une harmonisation réglementaire (vitesses et charges autorisées), sociale (temps de travail des chauffeurs) et fiscale (redevance écologique), afin de maîtriser la circulation des camions et faire payer au transport routier ce qu'il coûte à la collectivité (et en particulier dans un pays de transit comme le nôtre) en termes d'infrastructures, d'accidents et de nuisances.

- L'Union Européenne doit introduire une taxation du kérosène et une écotaxe sur les émissions polluantes des avions, afin de supprimer une grave distorsion de concurrence entre le transport aérien et le transport ferroviaire. Les vols nocturnes à l'intérieur du territoire de l'Union doivent être strictement limités.

- Enfin la politique européenne des transports doit contribuer à une amélioration de la sécurité routière en s'attaquant aux problèmes de fond tels que le bridage des moteurs, et au renforcement de la lutte contre l'effet de serre.

Le gouvernement français a souvent souligné la difficulté pour la France de prendre des mesures, telles que l'augmentation du prix du gazole, isolées du contexte européen : on comprendrait mal qu'il ne cherche pas aujourd'hui à entraîner ses partenaires vers des décisions attendues avec impatience par l'opinion.

Simone Bigorgne



L'avenir du fret ferroviaire

augmentation de 15% en trois ans et certains services du ministère de l'Équipement (SES) n'envisagent un doublement que sur vingt ans.

• Compte-tenu de l'évolution prévisible du trafic de fret tous modes (+60% en dix ans et nettement plus en trafic international), un doublement ne permettrait qu'un maintien des parts de marché du rail. Sans inflexion fondamentale, il faut donc s'attendre à une augmentation du trafic routier.

Le saviez-vous ?

■ D'après des experts de l'université de Cambridge, un poids lourd de 40 tonnes détériore autant de revêtements routiers que 163.840 voitures.

■ La SNCF fait circuler chaque jour 15000 trains, dont 3000 trains de fret (dont 25% de combiné rail/route).

■ On transporte en France 400 millions de tonnes de granulats par an, chaque million de tonnes transporté par route engendre la circulation de 80000 camions. La SNCF, qui offre aux carriers une réduction de 25 à 30%, espère capter un trafic nouveau de 15 millions de tonnes : 1200000 circulations de camions en moins ... Selon Fret-SNCF, le rail est compétitif sur 50 km et pas seulement sur longues distances.

■ Une étude SNCF-RFF (*rapport Gérin*) a montré que le noeud ferroviaire lyonnais était encombré par 300 circulations parasites (machines haut-le-pied, rames vides) et que sa capacité pouvait être augmentée de 20% par un plan de transport plus rigoureux.

■ Depuis 1995, la société des Voies Ferrées des Landes sous-traite les dessertes terminales fret sur les branches de l'étoile ferroviaire de Mont de Marsan, que la SNCF voulait abandonner. Le trafic a augmenté de 230%.

■ La "Redevance Poids Lourds" suisse est appliquée que le véhicule soit chargé ou non. Les entreprises suisses ont commencé à optimiser leur logistique pour mieux remplir leurs camions et pensent pouvoir réduire de 25% le nombre de leurs circulations.

■ Depuis la récente ouverture du tunnel ferroviaire de la Vereina, le distributeur Coop ravitaille la vallée de l'Engadine (Suisse) par un train complet quotidien de conteneurs réfrigérés.

■ La Commission de Bruxelles a autorisé le gouvernement danois à subventionner le transport ferroviaire de fret en compensation de la non-prise en compte des coûts externes dans la tarification de la route.

Libéralisation ?

La libéralisation ferroviaire est aujourd'hui acceptée par tous les états de l'Union Européenne. C'est un processus irréversible en cours de mise en oeuvre via le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF). Ainsi le groupe chimique allemand BASF vient de créer sa propre compagnie ferroviaire de fret : ses trains sont pilotés par des conducteurs d'une société privée, ils circulent entre la Suisse et l'Allemagne.

La libéralisation peut-elle se traduire par une progression du fret ferroviaire ?

La concurrence intramodale (entre opérateurs ferroviaires) est un facteur indéniable d'amélioration de la qualité de service et des prix. Selon Bruxelles, elle permettra au rail de reprendre des parts de marché : cette affirmation péremptoire a des limites évidentes.

• La concurrence ne résoud pas le manque d'interopérabilité qui passe au contraire par une coopération entre les réseaux nationaux. Elle n'apporte pas aux réseaux les capacités nécessaires pour absorber un surplus de trafic.

• L'absence d'harmonisation de la concurrence entre transporteurs routiers se traduit par des prix de marché inférieurs aux coûts pour la collectivité. Ce subventionnement du développement économique par le secteur du transport limite la compétitivité du rail.

• La concurrence a par ailleurs des effets pervers. Comme dans le transport aérien, elle implique une consommation élevée de sillons devenus rares. Elle s'exerce surtout sur les trafics les plus rentables et peut se traduire par un simple transfert d'activités de nouveaux entrants sans gain global de trafic pour le rail. Cet écrémage conduirait les réseaux actuels à se recentrer sur ces trafics les plus rentables, au détriment d'une desserte plus large du territoire.

A débattre

Quatre questions difficiles concernant le fret ferroviaire seront abordées prochainement dans FNAUT-Infos :

• la SNCF doit-elle filialiser son activité fret comme le réclament unanimement les chargeurs ?

• le développement du fret ferroviaire passe-t-il nécessairement par une mutation technologique (*par exemple l'attelage automatique*) ?

• la libéralisation peut-elle jouer un rôle bénéfique pour le trafic diffus ?

• quel est le créneau du ferroutage (*autoroute ferroviaire ou transport accompagné des camions*) ?

• Enfin la concurrence existante n'a pas produit de résultats probants. Sur les corridors de fret, la coopération (*freightways*) a été plus efficace que la concurrence (*freeways*).

En résumé, la concurrence entre opérateurs ferroviaires n'a d'intérêt que si elle joue dans un secteur des transports préalablement harmonisé et entre des réseaux revitalisés et responsabilisés, et si on ne l'oppose pas à la nécessaire coopération entre réseaux. Elle n'est pas la panacée : la gravité de la situation actuelle implique des interventions d'une autre ampleur.

Une stratégie de rupture

La disproportion actuelle des rôles de la route et du rail et les intérêts mis en jeu sont tels que le marché, même assaini, jouera en faveur de la route.

• Les transporteurs routiers, qui veulent sauvegarder et développer leurs activités, et les industriels, qui bénéficient du bas prix du transport, sont des alliés objectifs puissants.

• Entre 1970 et 1998, on a construit par an en moyenne 1180 km d'autoroutes en Europe occidentale, tandis qu'on supprimait 572 km de voies ferrées. Le développement inconsidéré des infrastructures routières perdure en France.

• Le mode routier dominant, menacé malgré tout par la congestion routière, cherche à exploiter les possibilités du rail pour survivre.

• Les investissements ferroviaires accusent un retard considérable : les performances de nombreuses lignes se sont dégradées, des points de saturation sont apparus, le parc de matériel roulant a vieilli et est devenu insuffisant. 180 locomotives fret commandées en 1998 seront livrées seulement en 2001.

• Contrairement à la route qui peut réagir rapidement aux fluctuations du trafic, le mode ferroviaire ne peut s'adapter que lentement : matériel roulant et moyens humains s'amortissent sur plus de trente ans.

L'exemple à suivre

Face à l'abus de position dominante de la route et à ses conséquences néfastes pour la collectivité, l'opinion publique attend qu'une volonté politique forte se manifeste et impose une stratégie de rupture avec la politique actuelle (*voir ci-contre*).

L'exemple à suivre est la démarche intelligente de la Suisse : elle libéralise son transport ferroviaire, mais elle rééquilibre la concurrence avec la route à l'avantage du rail et investit massivement dans l'infrastructure ferroviaire.

Jean Sivardière

Les propositions de la FNAUT

Apurer le passé

Il faut tout d'abord délivrer le rail des conséquences de la politique de déclin qui a prévalu pendant des dizaines d'années, c'est-à-dire :

- apurer progressivement les dettes de RFF et de la SNCF ;
- dégager les moyens financiers d'une remise à niveau du réseau ferré, en programmant un plan exceptionnel d'investissements ;
- investir rapidement en matériel roulant, locomotives et wagons, et en embranchements particuliers.

Harmoniser la concurrence intermodale

En France et en Europe :

- il faut mettre fin au dumping économique, écologique et social routier en améliorant les conditions de formation et de travail des chauffeurs (*certaines pays européens autorisent 70 heures de travail par semaine*) et en réprimant la fraude sur la législation du travail, le code de la route et les règles de chargement et d'entretien des camions ;
- des règles de concurrence rail-route plus saines doivent être établies en intégrant les coûts externes (congestion, accidents, nuisances, effet de serre) dans les tarifications des deux modes.

Tant que cette harmonisation de la concurrence rail-route ne sera pas effective, les états doivent donner des compensations financières immédiates aux modes les moins polluants.

Le rôle souhaitable de l'Union Européenne

L'«Eurovignette» doit être transformée en un instrument efficace ayant une double vocation :

- inciter au report sur le rail des transports à longue distance par une taxe progressive sur les transports routiers sur plus de 1000 kilomètres ;
- faire subventionner par la route les nouvelles traversées ferroviaires alpines et pyrénéennes, suivant le modèle accepté pour la Suisse.

L'Union Européenne doit également :

- favoriser la mise en place du RTEFF, notamment en cofinçant à hauteur de 25% les investissements de désaturation, et l'interopérabilité ;
- rendre obligatoire la tarification du RTEFF au coût marginal social dans tous les états de l'Union ;
- impulser une politique de coopération entre les gestionnaires des infrastruc-

tures et les exploitants au niveau européen, en particulier la mise à disposition de sillons européens performants dont l'exploitation, concurrentielle ou partenariale, puisse se développer rapidement ;

- subventionner une politique européenne de recherche et développement associant les industries ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les exploitants.

Mutation nécessaire des opérateurs ferroviaires

Assainir les conditions de concurrence et investir ne suffit pas : il faut aussi que les exploitants accomplissent un effort fondamental d'adaptation de leur mode de fonctionnement et des rapports qu'ils entretiennent entre eux et avec les gestionnaires d'infrastructures.

Pour la SNCF, cet effort doit concerner : la fiabilité des acheminements (ponctualité, traçabilité des expéditions, continuité du service) ; la qualité de la logistique ; la productivité.

Insistons sur quelques points qui paraissent fondamentaux.

- La SNCF doit renforcer sa gestion par activités, tout en préservant la possibilité d'économies d'échelle en faisant jouer la synergie entre activités.
- La politique du groupe SNCF doit être résolument orientée vers le développement du ferroviaire.
- La SNCF doit mieux appréhender les évolutions de trafic et s'y adapter avec plus de souplesse.
- Elle doit réviser systématiquement ses plans de transports afin d'optimiser l'utilisation des sillons disponibles dans les zones saturées, et rechercher des itinéraires alternatifs pour le fret afin d'économiser ces sillons.
- En liaison avec RFF, la SNCF doit définir ses priorités (affectation des sillons, investissements) en s'ouvrant davantage aux souhaits de ses clients, voyageurs et chargeurs, qui doivent être associés aux grands arbitrages bien davantage qu'aujourd'hui.
- La recherche d'itinéraires alternatifs, de même que le suivi des volets ferroviaires des contrats de plan pour en accélérer la mise en oeuvre, exigent des moyens d'études supplémentaires.
- Enfin le renouveau des relations sociales implique des réglementations et des pratiques nouvelles (accords contractuels entre partenaires sociaux) : une série de grèves à répétition comme en 1998 serait fatale au fret ferroviaire.

Le coup râté de Laurent Fabius

Selon Pierre Terzian, éditeur de Pétrostratégies, en 1974, au lendemain du premier choc pétrolier, avec une heure de salaire minimum garanti, on pouvait acheter 3 litres d'essence TTC. En 1999, on pouvait en acheter 6,8 litres. Cette estimation confirme celle de Beauvais-Consultants (voir FNAUT-Infos n°85) : **l'essence coûte environ deux fois moins cher qu'il y a 25 ans.**

Un rien démagogue, Laurent Fabius ne veut pas le savoir : "mon rôle est de faire le maximum pour que les automobilistes ne soient pas considérés comme des vaches à lait". Sa première initiative publique de ministre des Finances a consisté à interpellé - sans succès - les responsables de l'industrie pétrolière, accusés de répercuter tardivement une baisse (éphémère) du prix du pétrole importé sur les prix à la pompe, et de s'en mettre plein les poches.

Le ministre s'est fourvoyé, car les prix sont durablement à la hausse : en un an, le baril est passé de 10 à 30 dollars. Lionel Stoleru, ancien secrétaire d'Etat et professeur d'économie, l'a rappelé sèchement à l'ordre (Le Monde du 1er juin 2000) : "ce sont l'offre et la demande, et non le ministre des Finances, qui fixent les prix sur un marché libre". Il a ajouté : "non seulement il y a d'autres priorités (chômage, exclusion) que le prix de l'essence mais, surtout, les enjeux du développement durable conduisent plutôt à l'augmenter qu'à le baisser. Tout concourt à faire du pétrole une denrée rare, donc chère. Un jour ou l'autre, l'écotaxe s'imposera comme un moyen d'économiser l'énergie".

L'initiative de M. Fabius était dangereuse. Michel-Edouard Leclerc s'est félicité de voir que "Laurent Fabius se préoccupe des automobilistes" et a souhaité, comme Robert Hue et d'autres avant lui, ... que le ministre baisse la fiscalité sur les carburants. Denis Baupin, porte-parole des Verts, leur a bien répondu : "toute incitation à augmenter l'usage de la voiture et du camion constituerait une hérésie sanitaire et environnementale".

D'après USA Today (mars 2000), le prix de l'essence est à son plus haut niveau aux Etats-Unis (+ 50% en un an) et les californiens abandonnent de plus en plus leur voiture pour se rendre à leur travail : la fréquentation de certaines gares de banlieue de Los Angeles a augmenté subitement de 25%. Quant à la SNCF, elle estime que la hausse du prix de l'essence explique le tiers de la croissance récente de son trafic.

Jean Sivardière

Libéraliser le rail, une fausse piste ?

Selon le rapport Bergougnoux sur les services publics en réseau, "on se dirige, pour le transport international de marchandises vers un réseau transeuropéen ouvert à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Les régions seront plus ou moins tentées d'obtenir de l'Etat la possibilité de choisir leur prestataire de transport ferroviaire".

Les témoignages et opinions ci-dessous relancent le débat sur le thème difficile de la libéralisation du rail (FNAUT-Infos n°79).

Archaïsme ferroviaire

La région lilloise fournit des exemples de ces lignes régionales à faible trafic que la SNCF fragilise en les exploitant de manière routinière voire archaïque, dissuasive pour l'utilisateur et coûteuse pour le contribuable.

La ligne Lille-Orchies via Ascq dessert une zone semi-urbanisée de la périphérie de Lille. Elle est parcourue par 3 trains TER quotidiens et 4 des 7 points d'arrêts entre Ascq et Orchies ne sont desservis qu'une fois par jour (*on a connu, sur d'autres lignes, des arrêts desservis dans un seul sens*). Bien sûr la fréquentation est très faible : 4 à 5 voyageurs par train, parfois aucun.

Voilà des années que la SNCF a proposé la mise sur route des 3 TER : le Conseil régional, alors présidé par Marie-Christine Blandin, a refusé et continue à en assumer le coût exorbitant. Or, depuis le 28-11-99, du fait de l'application de "nouvelles règles de sécurité", au demeurant justifiées, concernant les manoeuvres de refoulement en gare d'Ascq, le trajet Lille-Orchies, long de 27 km, demande maintenant 8 à 20 mn de plus, soit respectivement 1h06, 56 mn et 1h10 ...

Des travaux évitant cet allongement des temps de parcours seraient trop coûteux. La seule alternative à une mise sur route est une relance de la ligne : trains fréquents, arrêts (éventuellement facultatifs) dans chaque commune, tarifs attractifs et intégrés dans ceux du réseau de bus qui dessert la même zone.

Etudes et discussions durent depuis plusieurs années mais elles ne débouchent pas malgré le récent rachat par la SNCF de Via-GTI, qui exploite le réseau urbain. La situation est figée et le gaspillage financier se poursuit dans l'indifférence générale. La ligne Lille-Comines subit un sort à peu près identique.

Marc Parmentier, Union des Voyageurs du Nord

Un risque pour l'utilisateur

L'abandon des lignes dites "secondaires" par la SNCF selon un processus bien connu (*les trains y roulent parfois moins vite qu'avant la guerre 39-45*) a amené la FNAUT, lors du colloque sur les lignes ferroviaires régionales qu'elle

a organisé à Tours en 1992, à préconiser leur exploitation par des opérateurs spécialisés tels que la CFTA. Cette démarche privilégie une solution ferroviaire préférable au transfert sur route ou à l'abandon. Il convient cependant d'en mesurer les limites et les risques.

Les règles d'exploitation et les pratiques commerciales d'un exploitant "privé" (*non SNCF*) pourraient être adaptées aux particularités des lignes secondaires, ce qui permettrait d'en améliorer le rapport recettes/dépenses. Une collectivité devant assurer l'équilibre financier de l'exploitation, un exploitant "privé" serait placé contractuellement sous contrôle public (qualité de service, budget, règles de sécurité, statut social des personnels).

Cependant, quel que soit l'exploitant, la remise à niveau de l'infrastructure (voie, passages à niveau, ouvrages d'art) serait un préalable indispensable.

Si, après quelques expériences réussies, l'exploitation des lignes secondaires par des opérateurs "privés" se généralisait, on pourrait craindre une balkanisation du réseau : hétérogénéité de l'information, de la tarification, de la billetterie et remise en cause des correspondances.

Enfin une "privatisation" des lignes secondaires pourrait dériver vers sa généralisation à des services à rentabilité plus élevée : TER, TRN et TGV. Faut-il s'engager sur cette piste dangereuse ?

François Jeannin, FNAUT-Franche Comté

Un nouveau monopole ?

On s'oriente peu à peu vers une libéralisation du transport ferroviaire avec de grands groupes européens, mais on laisse crever les petites lignes voyageurs et marchandises qui auraient besoin de renouveau sur le modèle des "short lines" de la plupart des pays européens ou américains.

Afin d'éviter une dérive vers l'utilisation de conducteurs d'origines diverses et exploités à la mode routière, on peut certes envisager des trains privés de fret conduits par des agents SNCF bien formés à la sécurité, payés correctement et soumis à des conditions de travail décentes.

Mais il faut faire redescendre sur terre les rêveurs qui voient dans la libéralisation "à l'européenne" le remède à tous les maux : sur les lignes saturées (*par exemple la grande ceinture parisienne ou l'axe Thionville-Dijon*), un train privé subira les mêmes aléas de circulation qu'un train SNCF.

Après le monopole de la SNCF, attention à ne pas faire le lit d'un nouveau monopole, celui de Vivendi-Connex sur les lignes voyageurs secondaires voire régionales. Il faut favoriser la reprise de ces lignes par de petites compagnies locales créées éventuellement avec le concours de cheminots.

Hervé Ubelmann, 92 Colombes

Et le voyageur modeste ?

Le responsable "stratégie internationale" de la SNCF se félicite qu'à l'image d'Eurostar et Thalys, les GIE existant avec nos voisins suisses, italiens et espagnols se transforment en sociétés commerciales : une amélioration spectaculaire de l'offre, permettant au train de surpasser la voiture et l'avion, est promise au voyageur d'affaires et au touriste solvable.

On s'en réjouirait sans réticences si ces progrès annoncés ne risquaient pas de pénaliser les voyageurs modestes qui ont besoin de se rendre à l'étranger mais sont alors soumis à une tarification spéciale, majorée bien sûr. Certains jours de congés, les trains de nuit France-Italie sont complets mais les voyageurs titulaires de réductions sociales (familles nombreuses, ...) et d'abonnements commerciaux en sont exclus.

Les voyageurs modestes devront-ils se contenter de l'avion, de la voiture, ou encore renoncer à leur déplacement ?

L'exemple de la relation TGV Toulouse-Paris par Bordeaux est instructif. Sa création a entraîné la dégradation de la liaison classique en Corail par Limoges, dont la durée s'est allongée, sans parvenir à freiner l'essor impressionnant de la concurrence aérienne. La concurrence directe et exclusive avec l'avion n'est peut-être pas toujours la stratégie gagnante du rail.

Jean-Olivier Mallet, 31 Toulouse



photo : Marc Debrincat

Tarifs SNCF

Un senior se rendant de Paris à Frasnay (438 km) paie 141 F. S'il va jusqu'à Vallorbe, il paie 275 F, soit 134 F pour les 24km supplémentaires. De même, s'il va de Paris à Bellegarde (593 km), il paie 176 F. S'il va jusqu'à Genève, il paie 270F, soit 94 F pour 33 km supplémentaires. Mieux vaut passer la frontière à pied pour ne pas se faire arnaquer. Le même senior allant de Paris à Lyon (512km) paie 159 F. S'il va de Sens à Lyon (113km de moins), il paie 146 F, soit seulement 13 F de moins. La SNCF fait donc payer l'étranger pour la France, la province pour Paris et l'usager du train classique pour celui du TGV. Bientôt seuls les parisiens prendront le train et n'iront qu'en France par le TGV, beaucoup de gares fermeront.

Gérard Dorlé, 77 Fontainebleau

TGV obligatoire

L'hiver dernier, le TER 97067 de 9h13 Poitiers-Bordeaux du vendredi a été scindé à Angoulême. Le TER partant de Poitiers arrive à Angoulême à 19h08 alors que le TER pour Bordeaux est parti à 19h02. Il fallait 2h sans changement pour aller d'Anché à Coutras, il faut maintenant plus de 4h avec deux changements : TER jusqu'à Poitiers, TGV jusqu'à Bordeaux, enfin TER en direction d'Angoulême.

Mauricette Ringuet, Ceaux en Couhé

TER archaïque

Cannes-Vintimille est la ligne de banlieue la plus fréquentée en province, son potentiel de clientèle est comparable à celui du RER C. Pourtant des trous de deux heures sans train persistent en milieu de matinée ou d'après-midi sous prétexte de travaux d'entretien, alors que la ligne dispose d'une installation permanente de contresens : arrête-t-on le RER C deux heures par jour ? Les cadences sont à 35 minutes en pointe, elles sont irrégulières dans la journée et squelettiques en soirée. Des arrêts de plusieurs dizaines de minutes sont souvent imposés à Nice. Les trains sont bondés et, en cas de pannes, les rames sont ramenées de 4 à 2 voitures. La fraude, très importante, fausse les statistiques de fréquentation et sert de prétexte pour refuser une meilleure accessibilité aux gares : il arrive qu'un simple grillage sépare la rue du quai, mais il faut "se farcir" une passerelle et un passage souterrain pour accéder au quai. De quoi être jaloux des parisiens ...

Jean Michel Pascal, FNAUT 06

La branche Sud du TGV Rhin-Rhône répond à une quadruple nécessité : améliorer les performances des trains de voyageurs sur les axes Strasbourg-Lyon et Metz-Lyon ; offrir un itinéraire alternatif à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon dont la saturation est prévisible après la mise en service prochaine du TGV Méditerranée ; augmenter la capacité du réseau pour rendre possible un doublement du trafic de fret sur l'axe nord-sud (et du même coup rendre inutiles les autoroutes A32 en Lorraine et A51 dans les Alpes) ; enfin rééquilibrer l'espace français trop polarisé sur la région parisienne.

- Le principe d'une ligne mixte est séduisant techniquement et économiquement (il aurait dû être retenu pour la branche Est car le fret doit fortement augmenter à l'avenir aussi sur l'axe Rhin-Rhône). Une ligne à 4 voies (2 pour les voyageurs, 2 pour le fret) doit être envisagée.

Compte tenu de l'échéance prévisible de la branche sud (2020 ?), la ligne du pied du Jura, déjà électrifiée, doit être mise à niveau et davantage utilisée pour le trafic de fret.

- 3 variantes (A, B et C, voir carte) ont été proposées par RFF pour raccorder les branches Est et Sud.

Dans les variantes A et B, la desserte de Dole par des TGV Strasbourg-Lyon suppose la création d'une gare nouvelle au croisement de la branche sud et de la ligne Dijon-Dole. La proposition initiale de la FNAUT (triangle A + C, cf. FNAUT-Infos n°83) implique des difficultés environnementales et un surcoût financier élevé.

La FNAUT propose donc une desserte de la gare actuelle de Dole par des TGV Strasbourg-Lyon s'arrêtant à Besançon-Viotte et empruntant la ligne classique Besançon-Dole puis un raccordement court à la branche sud, qui peut alors être tracée dans la variante A.

- En accord avec RFF, la FNAUT considère que le choix du tracé de la branche Sud est à effectuer entre les hypothèses 1 (Mâcon) et 4 (Bourg-Est).

Le tracé 1 est le plus court, donc le moins coûteux, mais il ne permet pas de décharger efficacement la ligne à grande

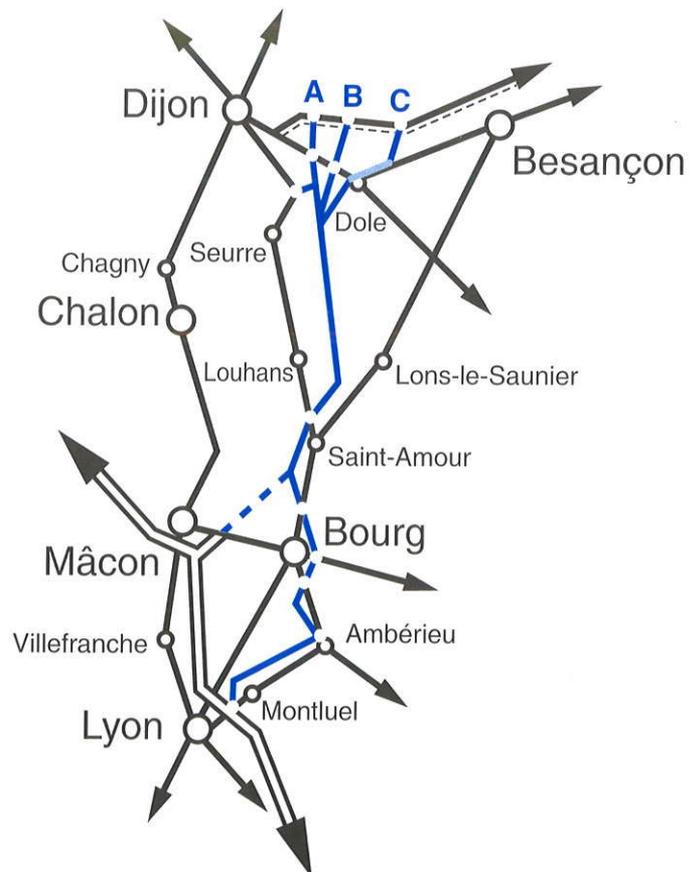
vitesse Paris-Lyon, et il ne constitue pas un véritable itinéraire alternatif nord-sud pour le fret.

Malgré son coût plus élevé, le tracé 4 semble plus performant. Il offre les meilleures relations entre Paris/Dijon/Metz/Strasbourg et Bourg/Genève/Alpes du Nord. Il dessert bien la gare de Bourg par un crochet "à l'allemande" (une gare nouvelle à Bourg est donc à exclure). Enfin il contribue le mieux à désaturer les lignes et noeuds ferroviaires (ligne PLM, Dijon, Lyon, Bourg) et il raccourcit l'accès des trains de fret à l'Italie par la ligne de Modane.

Après concertation avec ses associations d'Alsace, de Franche Comté, de Bourgogne et Rhône-Alpes, la FNAUT recommande donc le tracé 4A complété par un raccordement de Dole à ce tracé. La FNAUT émet également des réserves sur la desserte de Lons le Saunier et Louhans par une gare nouvelle située en rase campagne à mi-chemin de ces localités : cette solution "picarde" impliquerait la dégradation de la desserte classique de Lons.

Pour plus de détails, se reporter au Cahier d'Acteur de la FNAUT publié par la Commission Particulière du Débat Public, 15 rue Gambetta, 25013 Besançon cedex 6.

Internet : <http://www.tgvbranchesud.org>
François Jeannin et Jacques Fontaine



Pollution automobile

■ Selon Airparif, la qualité de l'air en Ile de France s'est détériorée au cours de l'année 1999 : 13 pics de pollution à l'ozone ont été enregistrés.

■ Il est aujourd'hui établi que l'inhalation ou l'ingestion de particules diesel favorise les allergies.

■ La Direction de l'Action Sanitaire et Sociale de Paris a lancé une étude pour dépister l'asthme chez 8000 enfants exposés aux panaches de fumée des locomotives diesel de la gare de l'Est. Commentaire du Quotidien du Médecin : les effets inflammatoires, voire cancérigènes, liés au diesel viennent essentiellement des automobiles qui n'ont ni pot catalytique ni filtre.

■ Candidat maire de Paris, Philippe Séguin se préoccupe de la pollution (Libération du 18-04-2000). "Après une séance photo à vélo", il s'est intéressé lui aussi à la pollution par les fumées au diesel des locomotives de la SNCF. Sa conclusion (logique) : il faut électrifier. Pas un mot sur l'automobile ...

■ En Ile de France, l'automobile occupe 94% de l'espace public, les piétons 2%, les bus 2% et les cyclistes 1%.

■ De nombreuses grandes villes italiennes - Milan, Rome, Florence, ... - ont mis sur pied un programme d'interdiction hebdomadaire de la circulation dans leurs centres.

Les enfants et la bagnole

■ En cas d'alerte à la pollution de niveau 2, les enfants ont interdiction de courir pendant les récréations afin de préserver leur santé : s'ils ne respectent pas l'interdiction, ils sont punis. Pendant ce temps, les automobilistes sont autorisés à circuler. En cas d'alerte de niveau 3, les enfants sont consignés dans les classes pendant les récréations : cela s'est déjà produit plusieurs fois à Paris depuis le début de l'année 2000.

■ Encore une nuisance de l'automobile dont le coût social n'a pas été évalué. D'après l'INSERM, le nombre d'enfants obèses a doublé en France en dix ans et représente 12% des 5-12 ans. Causes : alimentation trop riche et immobilité - télévision, ordinateur, automobile. Remède proposé : créer des espaces de jeu et assurer la possibilité de circuler à pied ou à vélo dans les villes.

■ En 1971, en Grande-Bretagne, 7 enfants de 7 ans sur 10 se rendaient seuls à l'école : aujourd'hui, moins de 1 sur 10 (source : ANATEEP). L'évolution est sans doute la même en France.

Le vélo, c'est sérieux

■ Un jeune cycliste chef d'entreprise, avec ses 35 employés, a raflé à la Poste allemande 80% du marché de la distribution express du courrier et des petits colis dans une ville allemande de 35000 habitants (*der Spiegel*, 12-7-99). Son explication : "le vélo est tout simplement plus rapide et plus souple".



Illustration : Anthony Gambus

■ Selon des chercheurs de l'université de Staffordshire (GB), le marché européen du tourisme à bicyclette représente un potentiel considérable pour le développement économique rural : le long de la piste cyclable Donau-Radweg en Autriche, 80% des séjours d'une nuit dans les hôtels sont dûs à des cyclistes.

■ D'après le cabinet IVU de Berlin, le rayon d'attraction d'une gare ferroviaire est de 800 mètres pour un piéton, il est de 2,4 km pour un cycliste. Or, en Ile de France, 40% des banlieusards habitent à plus d'un kilomètre d'une gare : il est donc essentiel d'offrir aux cyclistes des parkings de grande capacité et sécurisés au voisinage des gares.

■ A Strasbourg, les déplacements professionnels se font à vélo. De plus en plus d'entreprises louent des vélos à Vélocation, un service de la communauté urbaine, au prix attractif de 500 F par vélo et par an, maintenance et petites réparations comprises. Un cadenas est fourni : en cas de vol du vélo, il en coûte

300 F à l'utilisateur. Parmi les 20 entreprises séduites par cette formule, on trouve deux banques, des administrations, France 3, les dernières Nouvelles d'Alsace. Un abonnement de travail de 50 F par semaine ou 150 F par mois (ramené à 100 F pour les étudiants) est également proposé aux particuliers.

■ Le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU), implanté à Lyon, prend au sérieux la bicyclette : il est équipé de parkings et de douches pour permettre à ses employés de venir travailler en vélo. Aux Pays-Bas, la plupart des entreprises possèdent de tels équipements, pour lesquels elles peuvent obtenir des subventions des pouvoirs publics.

■ D'après le professeur Paul Bouvier, de l'université de Genève, l'usage de la bicyclette permet de prévenir les maladies cardio-vasculaires, mais aussi les affections des membres inférieurs : "c'est le vélo qui supporte le poids du corps, laissant aux jambes la liberté de se mouvoir avec légèreté. Les personnes qui se sont toujours déplacées à vélo conservent dans leur vieillesse une grande souplesse des hanches".

■ Selon Isabelle Lesens, le vélo offre à de nombreuses personnes handicapées une possibilité de mobilité autonome. Hémiplégiques en tricycle n'usant que de leur jambe valide, amputés d'une jambe, personnes ne supportant pas la station debout seraient, sans le vélo, condamnés aux béquilles ou à la chaise roulante.

■ Dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, 130 millions de F seront consacrés aux véloroutes par le ministère de l'Environnement et le ministère de la Jeunesse et des Sports.

■ Le taux de TVA a été réduit de 17% (Luxembourg), 17,5% (Pays-Bas) et 21% (Belgique) à 6% pour la réparation de vélos : cette expérience est encouragée par l'Union Européenne.

En Italie, la position hégémonique de la

voiture est très marquée. Rome n'échappe pas à la règle, avec quelques nuances tout de même.

Les grandes artères sont peut-être pires qu'en France, à cause des nuées polluantes et bruyantes de scooters. Mais de nombreuses places et rues sont dédiées aux piétons : elles sont très animées et les commerçants riverains ne semblent pas s'en plaindre.

Quant aux voies de desserte, elles ne fonctionnent pas comme celles des grandes villes françaises. Elles sont en majorité pavées et sans trottoir. Les voitures sont garées le long des bâtiments et les piétons marchent au milieu

Un piéton à Rome

de la rue. Après une semaine de marche dans ces conditions, je

suis obligé de reconnaître que la situation du piéton romain n'est pas si dramatique.

Les piétons ne ressentent pas de pression gênante de la part des automobilistes, qui ralentissent et roulent au pas sans trop s'approcher d'eux, sans klaxonner, tandis que les piétons n'abusent pas de leur droit de se trouver au milieu de la chaussée.

Un arrangement "à l'italienne" impossible à transposer en France ? Quoi qu'il en soit, ces rues sans bitume et sans mobilier urbain ont un charme et une certaine beauté qui fait rêver.

Jacques Hennebert, Rue de l'Avenir

Brèves

Revirement (bis)

Après ceux de Lyon (voir *FNAUT-Infos* n°83), les commerçants d'Orléans succombent à leur tour aux charmes du tramway : après avoir protesté avec virulence contre la première ligne, ils réclament aujourd'hui le passage de la seconde devant leur vitrine.

Induction et évaporation

Une étude réalisée aux USA en 1997 par Mark Hansen et Yuanlin Huang a démontré qu'au bout de 5 ans, le trafic observé sur les nouvelles autoroutes urbaines est, à 90%, un trafic induit par la création de ces infrastructures.

En Angleterre, le cabinet UCL a démontré qu'inversement, la suppression d'une voirie automobile, ou la réduction de sa capacité au bénéfice des piétons, cyclistes et transports collectifs, ne provoque pas le chaos annoncé : 14 à 25% du trafic ne se reporte pas sur les voiries voisines et "s'évapore". La Direction Générale de l'Environnement de Bruxelles vient de lancer une étude pour vérifier ces observations.

Incohérence

L'exemple de Lille démontre de manière éclatante que le développement des infrastructures de transport public ne suffit pas à endiguer l'invasion automobile. Malgré 45 kilomètres de métro, 19 de tramway et 120 de voies SNCF périurbaines, le taux d'utilisation du transport public n'y est que de 10% des déplacements mécanisés et la circulation y reste pléthorique. Il fallait s'y attendre : l'intermodalité est défectueuse, les bus sont englués dans les embouteillages, et on a construit trop de parkings et trop de grandes voiries.

Un vrai choix

Le conseil régional du Centre, alors présidé par Michel Sapin, a choisi. La réouverture de la ligne Orléans-Chartres (420 millions de F) a été explicitement préférée à la transformation de la RN 134 parallèle en 2 fois 2 voies.

Contre-offensive !

Si les trains suisses envahissent la France (*FNAUT-Infos* n°86), la réciprocité est vraie désormais : la ligne Besançon-Le Locle, très menacée, est relancée par la région Franche-Comté, et les autorails de la SNCF iront jusqu'à La Chaux-de-Fonds (Jura suisse).

Les activités de la FNAUT

- La FNAUT a présenté ses propositions à Bernard Seligmann (CGPC), chargé par Jean-Claude Gayssot d'une mission de réflexion sur l'aide financière de l'Etat aux transports collectifs des villes de province.
- Laurent Lopez (MDB), Jean Macheras (AUT-Ile de France) et Jean Sivardièrre sont intervenus lors du colloque de Rue de l'Avenir sur la complémentarité entre vélo et transport collectif.
- L'AFVAC participe, avec 12 autres associations, au collectif "arrêtons le massacre sur la route".
- Jean Sivardièrre a rencontré Didier Piardon, secrétaire général de la commission Mauroy sur la décentralisation. Il lui a présenté les propositions de la FNAUT : fin du cumul des mandats, élection des autorités intercommunales au suffrage universel, limitation du rôle des départements, renforcement des contre-pouvoirs (chambres régionales des comptes, commissaires-enquêteurs, associations), référendum local.
- Au salon Mobicity, la FNAUT a tenu un stand et Simone Bigorgne a participé au jury du grand prix de la communication, attribué à la ville de Besançon pour ses actions de promotion des transports publics.

La fédération européenne Transport et Environnement, dont la FNAUT est membre, a présenté à la présidence européenne, assumée pour six mois par la France, un remarquable ensemble de recommandations.

BETISIER

► **Le Crédit Mutuel**, "la banque à qui parler" mais qui ferait mieux de se taire. Dans son magazine, elle vante bêtement l'automobile, "lère au hit parade des inventions du siècle". "Qui d'entre nous imaginerait aujourd'hui vivre sans voiture ? L'auto, c'est désormais comme boire et manger, c'est indispensable. Elle fait partie des éléments constitutifs incontournables de notre cadre de vie, elle cristallise l'avènement d'un nouvel art de vivre".

► **Gilles de Robien**, maire UDF d'Amiens : "le tramway est ringuard".

Plus vite, plus cher ?

Selon l'Association Des Voyageurs (CLCV), le ralentissement du TGV Sud-Est pendant les travaux en cours aurait dû entraîner "logiquement" une réduction des tarifs. Après les travaux, le TGV roulera à 300 km/h au lieu de 270 auparavant (+10%, soit un gain de temps de 10 minutes entre Paris et Lyon) : faudra-t-il "logiquement" augmenter les tarifs de 10% ?

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ + 2 points à **René Salomon**, président du Tribunal de Grande Instance de Marseille : pendant les audiences du Tribunal de Police, il fait diffuser un film montrant les conséquences des accidents de la route.

▲ + 2 points à **Eric de Montgolfier**, Procureur de la République à Nice. Il n'a pas hésité à aller personnellement verbaliser des automobilistes stationnant en double file.

▲ +2 points à **Jean-Louis Bernard**, député UDF du Loiret. Il vient de proposer l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs : cette mesure permettrait de mieux lutter contre le vol, et de verbaliser plus facilement les propriétaires responsables de nuisances sonores insupportables.

Punitions :

▼ - 4 points à **Henry Chabert**, député RPR de Lyon. Il appuie les promoteurs immobiliers qui souhaitent être autorisés à construire davantage de parkings dans les nouveaux immeubles de bureaux que le plafond imposé par le PDU, soit 1 place pour 300 m² de bureaux. Avec bon sens et courage, Christian Philip, président du SYTRAL et prix Orange de la FNAUT, préconise au contraire un abaissement du plafond près des axes lourds de transport collectif.

▼ - 4 points à **Michel Vauzelle**, président de la région PACA : "il faut désenclaver le dossier de l'A51 du débat politique pour le placer sur le terrain économique et technique". L'auteur de cette belle formule, qui n'a évidemment jamais lu le rapport de la Cour des Comptes sur le système autoroutier, s'est empressé d'approuver le projet d'autoroute A51 et de choisir le tracé est par Gap, encore plus stupide techniquement et économiquement que le tracé ouest par Lus.

BIEN DIT

■ **Dominique Voynet**, ministre de l'Environnement : "la journée "En ville sans ma voiture" n'est pas une fin en soi, mais un événement déclencheur, une piqûre de rappel, l'occasion d'une prise de conscience de l'urgence de la situation. Elle accélère les expérimentations et donc les décisions. Son succès atteste que la mobilité urbaine est devenue une préoccupation primordiale".

Actions en bref

Ile de France

- L'AUT-Ile de France dénonce la mauvaise qualité de la ligne de métro n°8, qui vient pourtant d'être certifiée NF Services : saleté des rames, informations manquantes, pluie sur les quais de la station Concorde ... "La RATP doit se ressaisir si elle ne veut pas discréditer la valeur de son assurance qualité".
- L'AUT apprécie la répartition des crédits du contrat de plan : 70% pour les transports collectifs, 30% pour les routes. Elle dénonce cependant le choix aventureux du "faux tramway" pour équiper le tronçon sud des Maréchaux à l'économie et sans gêner les voitures : "un trolleybus qui n'ose pas dire son nom retenu sans étude économique et urbanistique sérieuse et sans concertation".
- L'AFVAC Ile de France dénonce le laxisme des pouvoirs publics face à l'insécurité routière : 60% des sanctions pour excès de vitesse ne sont pas appliquées.

Pays de la Loire

- Au cours du débat sur le TGV-Ouest, la FNAUT Pays de la Loire s'est démarquée clairement des groupes de pression opposés au rail et des dogmatiques anti-TGV, rejetant une option pendulaire inefficace sur une ligne classique très fréquentée telle que le Mans-Rennes. Elle approuve les choix du ministre : contournement du Mans et fuseau B4 passant à un km de Sablé avec raccordement vers Angers. Elle regrette cependant que le projet néglige l'articulation nécessaire entre TGV et services interrégionaux et régionaux, ignore l'existence des goulets d'étranglement du réseau classique et ne s'intéresse pas au transport du fret sur les lignes nou-

velles ou libérées : elle demande un deuxième raccordement à Sablé permettant de créer une relation TGV intrarégionale Angers-Laval-Rennes.

- La FNAUT Pays de la Loire a présenté un programme de développement des transports ferroviaires régionaux partant d'un double constat : l'insuffisance de certaines dessertes est criante (pas de relation directe rapide Le Mans-Angers-Nantes en fin d'après-midi, des horaires squelettiques sur La Roche-Bressuire, ...) ; le matériel dort sur des voies de garage aux heures creuses alors qu'il pourrait circuler à un coût marginal faible. L'association demande une modernisation des infrastructures (certains postes d'aiguillage datent d'avant-guerre), un quasi-cadencement des dessertes et l'introduction sur certaines lignes d'autorails légers conduits par un seul agent.
- La FNAUT Pays de la Loire s'oppose à la construction d'un troisième pont sur la Loire en aval de Nantes.

Poitou-Charentes

- La FNAUT-Poitou-Charentes et la FNAUT Pays de la Loire soutiennent le projet de TGV-Aquitaine mais demandent que cet investissement ne se réalise pas au détriment de la modernisation de la ligne Poitiers-Limoges et soit au contraire un point d'appui pour la remise en service de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges.
- Michel Etourneau (AUT-Poitou-Charentes) et Laurent Lopez (MDB) sont intervenus lors du premier Forum National des PDU à La Rochelle.

Provence-Alpes-côte d'Azur

- La FNAUT-PACA s'inquiète de l'augmentation du nombre des agressions dont les voyageurs sont victimes dans les gares et les trains : +20% en un an. Elle rappelle que les "économies" de personnel signifient aussi dégradations coûteuses, fraude et perte de la clientèle découragée par le manque de présence humaine et l'insécurité. Elle cite l'exemple d'Amsterdam qui a réintroduit des receveurs sur ses lignes de tramway.

CONGRES de la FNAUT

Le 12ème congrès de la FNAUT aura lieu à Orléans, les samedi 28 et dimanche 29 octobre 2000. Programme : bilan des plans de déplacements urbains et des contrats de plan Etat-régions, débat sur la sécurité des déplacements, attribution des prix Orange et Citron (nous attendons vos suggestions par lettre, fax ou e-mail). Le vendredi 27, visite du tramway d'Orléans. Dossier préparatoire et formulaire d'inscription sont disponibles au siège.

- Les associations niçoises de la FNAUT critiquent le tracé du futur tramway niçois qui ignore les gares (SNCF, CP) et dont le passage par l'avenue Borri-glione est encore écarté pour ménager les automobilistes et les commerçants : l'université de Valrose, la faculté de médecine, un collège, la sécurité sociale et le centre des impôts ne seraient pas desservis.
- Au cours d'une rencontre avec Jean-Claude Gayssot, l'AAR a reconnu l'effort budgétaire prévu par l'Etat en faveur du rail mais déploré la lenteur de la réalisation des travaux prévus sur la ligne de Breil.
- Le Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence déplore que la modernisation de la ligne Nice-Digne ne figure pas au contrat de plan Etat-région et que les 50 millions F promis par l'Etat ne soient toujours pas versés malgré la cession à la ville de Nice des terrains de la gare du Sud, qui lui a rapporté 80 millions.

Avis aux usagers du TGV Nord Europe

En juillet 99, suite à un recours déposé par l'ASSUT-Nord, le Conseil d'Etat a annulé la tarification en vigueur sur le TGV Nord Europe de mai 93 à mai 94 et contraire au cahier des charges de la SNCF alors en vigueur (FNAUT-Infos n°80).

L'ASSUT-Nord ayant souhaité une procédure amiable de réparation plutôt qu'une intervention des tribunaux, la SNCF vient de reconnaître que les usagers concernés ont subi un préjudice : après étude personnalisée de chaque dossier, une compensation financière leur sera accordée sous forme de Bons Voyages non nominatifs.

Les usagers concernés sont invités à adresser leur demande écrite avant le 30 novembre 2000, accompagnée des titres de transport ou de tout autre justificatif prouvant l'utilisation du TGV Nord Europe entre le 23 mai 93 et le 29 mai 94, à la SNCF, Direction des Activités Voyageurs, porte 09. 33 avenue Charles Saint Venant, 59043 Lille cedex.

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°87
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^e

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés, organismes,
Etranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien 155)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
© : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : fnaut@wanadoo.fr
Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

18-24 septembre 2000

**Semaine
du Transport
Public**

Organisée par le
Comité de Promo-
tion du Transport
Public dont la
FNAUT est membre,
elle aura lieu cette
année du 18 au 24
septembre. La "jour-
née sans ma voiture"
aura lieu le vendredi 22 septembre.

Vélo : un problème culturel ... chez les élus

Le vélo présente des avantages - économiques, écologiques et sociaux - pour ses usagers comme pour la collectivité, aujourd'hui reconnus par tous. Pourtant, il reste le parent pauvre dans la panoplie des moyens de transports urbains : il jouit d'une bonne image de marque dans l'opinion, il est dorénavant présent dans les discours, mais les décisions ne suivent pas sur le terrain.

Sur les 27 PDU adoptés ou en voie de l'être avant la date limite du 30 juin 2000 (27 sur les 65 rendus obligatoires par la loi sur l'air), beaucoup envisagent des aménagements cyclables, mais 10 seulement prévoient un financement spécifique, à vrai dire bien modeste : de 4 millions de F, autant dire rien du tout, à 100 millions, à peine le prix d'un kilomètre de tramway.

Et dans les quelques villes françaises qui ont déjà mis en place des aménagements cyclables (à l'exception notable de Strasbourg, où le vélo n'a jamais subi le déclin qu'il a connu ailleurs), la baisse de la pratique cycliste a été enrayée mais ses progrès restent très modestes car les efforts en faveur des cyclistes, quoi qu'en pensent leurs élus, sont eux-mêmes restés très modestes.

Cette situation est paradoxale car les moyens financiers nécessaires à une politique vélo ambitieuse sont dérisoires si on les compare aux crédits affectés aux transports collectifs ou engloutis dans les incessants (et inutiles) travaux de voirie. De plus les investissements pour le vélo sont aisément modifiables en cas d'erreur de conception, ce qui permet d'expérimenter, et ce sont les plus rentables en termes de transfert modal !

Une culture à changer

L'usage du vélo, comme celui du transport collectif, n'est pas une affaire de chromosomes ou de particularismes culturels : les changements de comportement sont directement liés aux efforts des aménageurs. A Genève, une ville bien française, l'usage du vélo a doublé en dix ans parce qu'on en a eu la volonté politique : en espérer autant en France n'a donc rien d'utopique.

C'est bien un changement culturel chez les élus qui est indispensable, puisque l'obstacle n'est manifestement ni financier ni social. L'obstacle, c'est l'archaïsme (l'auto, c'est le progrès ; le vélo, c'est un retour en arrière), le mépris (le vélo, c'est bon pour les étudiants pauvres et les marginaux autophobes), le scepticisme (le vélo c'est bon pour les Hollandais, ça ne prendra jamais en France - mais on disait aussi : le tramway, c'est bon pour les Suisses), l'ignorance (le vélo ne crée pas d'emplois), la confusion entre la pratique du vélo pour les loisirs et sa pratique pour les déplacements urbains quotidiens, ou encore l'opportunisme politique (des bouts de pistes cyclables, cela permet d'être bien perçu des écologistes naïfs).

Le vélo, c'est sérieux

Le cycliste est un citoyen à part entière et doit d'autant plus être respecté qu'en choisissant un mode de transport peu encombrant et sans nuisances, il fait faire de sensibles économies à la collectivité. Le vélo doit être conçu et traité comme un moyen de transport de masse.

- L'aménagement cyclable d'une ville ne doit pas être bricolé, mais conçu globalement : il faut bien sûr des itinéraires sécurisés (bien insérés dans la voirie) ● ● ●

Adieu vignette

Confronté au mécontentement des automobilistes suite à la hausse du prix des carburants, le gouvernement s'en est tiré avec habileté mais sans gloire.

Le prix de l'essence n'a rien d'intolérable : rapporté au niveau de vie des Français, il a diminué de moitié entre 1974 et 1998. Son évolution récente pénalise cependant une catégorie sociale bien particulière : les ménages modestes et captifs de l'automobile.

Les mesures fiscales introduites par Laurent Fabius - baisse de l'impôt sur le revenu, allègement de la CSG, baisse de la TIPP sur le fioul domestique - bénéficient en priorité aux ménages modestes, et rien n'empêchait M. Fabius de les accoucher pour aider ces ménages à mieux encaisser la hausse du prix de l'essence.

Mais, par électoralisme, pour faire plaisir à tous les automobilistes, le gouvernement a préféré supprimer la vignette, symbole à leurs yeux de "l'automobile vache à lait de l'Etat".

Or cette mesure est à la fois injuste car elle favorise les propriétaires aisés de grosses cylindrées qui payaient une vignette élevée, anti-écologique car elle va réduire le coût d'utilisation de l'automobile, et très coûteuse pour l'Etat (13,5 milliards F par an, soit 200 km de TGV).

On notera à cette occasion que le gouvernement et les hommes politiques s'inquiètent moins des ménages modestes quand ce sont les tarifs des transports publics qui augmentent : deux poids, deux mesures.

Certes le gouvernement n'a touché que marginalement à la TIPP (dont le poids est proportionnel au kilométrage parcouru) contre l'avis du ministre Jean-Claude Gayssot.

Il n'en reste pas moins que la suppression de la vignette a créé un choc psychologique très dangereux : elle confortera les automobilistes dans leur certitude d'être injustement taxés. Le gouvernement a préféré la démagogie à la pédagogie.

Le gouvernement a aussi décidé qu'une pause sera observée en 2001 dans le plan de rattrapage de l'écart de taxation entre gazole et supercarburant : un autre cadeau aux automobilistes, accordé quelques jours avant l'ouverture, à Lyon, de la conférence mondiale préparatoire sur le réchauffement climatique ... au cours de laquelle le gouvernement français s'apprêtait à réaffirmer son attachement au développement durable.

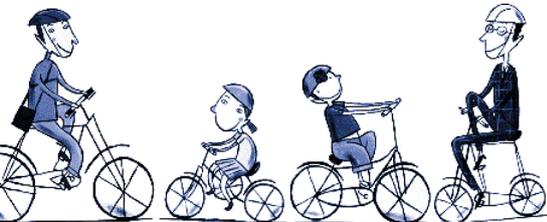


générale, bien revêtus, bien nettoyés et bien entretenus), mais aussi une bonne signalisation, un stationnement facile et sécurisé, un environnement de qualité (du silence, de la verdure), et surtout pas de détours dissuasifs.

Il faut au contraire exploiter toutes les possibilités de raccourcis : création de contre-sens cyclables dans les rues à sens unique et ouverture des couloirs de bus aux cyclistes partout où ces mesures sont possibles. Tout cela exige de grandes compétences et ne doit pas être confié au premier technicien venu, comme c'est encore trop souvent le cas.

- Il faut aussi proposer au candidat cycliste des facilités intermodales (*train + vélo*), des services de location bon marché, des vélos de fonction et des aménagements dans les entreprises (*parkings, vestiaires, douches*) et des conseils (*comment choisir son vélo, où le faire entretenir et réparer, comment s'habiller par temps de pluie, quels itinéraires choisir, comment rouler en minimisant les risques d'accident*).

- Enfin le vélo ne doit pas apparaître comme un gadget sur lequel Monsieur le Maire fait l'effort de monter une fois par an, lors de la fête du vélo, juste au moment où arrive le photographe du journal local. Le vélo sera d'autant plus crédibilisé aux yeux du public que les élus montreront l'exemple en utilisant



un vélo pour leurs déplacements urbains, au moins de temps en temps : on en est loin ...

Mais comment convaincre les élus de prendre le vélo au sérieux ?

L'expérience montre que les propositions sectorielles alternatives à l'automobile (marche à pied, vélo, transport collectif) sont difficilement prises en compte par les élus, qui cherchent souvent à les opposer entre elles soit pour ne rien décider, soit pour satisfaire les uns au détriment des autres tout en ménageant l'automobile. Il faut donc présenter aux élus une vision intermodale plus crédible, intégrant ces propositions sectorielles et garantissant leur cohérence au sein d'un projet global.

Les exemples de l'ADTC (*association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise*), de l'ANDE (*associa-*

Le vélo, un transport de masse

L'expérience montre que le vélo, trop souvent considéré comme un mode accessoire ou un simple complément au transport collectif, peut devenir un moyen de transport de masse : à Fribourg-en-Brisgau (Allemagne), il y a davantage de cyclistes que d'usagers des bus et tramways. Pourtant la pratique du vélo-moyen de transport, contrairement à celle du transport collectif, ne décolle pas en France. Comment expliquer cette autre exception française ?

Quand on veut lancer ou relancer un produit, on met le paquet : on pense à son habillage et à son environnement, on surveille la concurrence, on fait de la publicité au moment opportun et on la répète.

C'est ce qui est fait pour l'automobile. Une industrie puissante s'est constituée. Un code de la route a été mis au point. On adapte et on étend sans cesse le réseau routier. On oblige les promoteurs à créer des parkings. Des milliers d'ingénieurs, des services entiers dans les ministères, des auto-écoles, un réseau de stations-service, des associations influentes, des revues sont au service des automobilistes. Les innovations techniques et les idées de marketing se succèdent : les voitures électriques bénéficient de toutes les sollicitudes - parkings spéciaux, avantages fiscaux, promotion par les ministres eux-mêmes. La publicité automobile est omniprésente.

Plus récemment, dans des proportions plus modestes, le transport collectif a mobilisé à son tour les énergies des chercheurs, des industriels, des exploitants et des décideurs politiques, et sa fréquentation augmente, parfois même de manière spectaculaire comme dans les nouveaux tramways et le TGV.

Une explosion de la pratique cycliste est possible elle aussi, on l'a déjà observée lors de circonstances particulières : à Paris lors des grèves de la fin 1995, les beaux jours sur les pistes cyclables de

loisir partout en France. Mais que fait-on pour promouvoir le vélo ?

Il est clair que le vélo n'est pas une préoccupation prioritaire des décideurs. Et tant qu'il ne sera pas considéré comme ayant droit à tous les égards et méritant tous les moyens, tant qu'on dira à son sujet "s'il reste de la place" ou "à chaque fois que possible", tant qu'on fera les choses par petits bouts, le vélo fera du sur place.

Pour que la pratique du vélo se développe, il faut un corps professionnel spécialisé (*il commence à peine à se constituer*), une prise en charge par les services de l'Etat (*elle apparaît timidement*), des associations vigoureuses (*cela démarre*), une volonté politique au plus haut niveau.

Mais aujourd'hui, on ne trouve encore ni autorité, ni même instance de coordination, à la bonne échelle : dans combien de régions ou de départements existe-t-il un service vélo ? Il en existe bien pour les routes et les transports publics ... Combien de collectivités ont une politique vélo claire, suivie, offensive ? tout au plus quelques villes, quelques départements. Où est la réflexion théorique ? Où sont les incitations financières ?

Ainsi, malgré les aspirations exprimées par le public, la pratique du vélo stagne logiquement : pour qu'elle s'amplifie, il faudrait qu'on le veuille.

Isabelle Lesens, Vélo-Conseil

tion nantaise de défense de l'environnement) ou encore de Toulon-Var-Déplacements sont instructifs. Ces associations ont obtenu depuis 25 ans des succès importants précisément parce qu'elles ont su faire travailler ensemble des citoyens ayant des préoccupations et des approches diverses mais complémentaires et qui ont acquis peu à peu une culture commune : elles ont pu ainsi présenter un front commun face aux élus. Elles ont montré, en travaillant sur le vélo, le bus ou le tramway, le stationnement, la qualité de l'air, le bruit, l'urbanisme, ... que tous ces problèmes sont liés et doivent être pris en compte simultanément, dans une vision globale de la ville.

On peut citer aussi le cas de l'association suisse Transport et Environnement, dont les groupes locaux se préoccupent à la fois de mobilité douce, de modération de la circulation, de sécurité routière et de transport collectif.

Front commun

Une influence plus décisive du mouvement associatif passe donc par un dialogue et une collaboration plus intense entre les associations locales et nationales de piétons, de cyclistes, de handicapés, d'usagers des transports collectifs (dont les intérêts convergent - voir FNAUT-Infos n°79), de militants de la sécurité routière, de défenseurs de l'environnement urbain ; et par la création d'associations multimodales dans les villes où le mouvement associatif est encore absent ou peu développé.

Le ressembllement de toutes les associations est essentiel pour faire émerger un lobby multimodal moteur des alternatives à la voiture. Seule l'union fera la force face à un lobby automobile toujours redoutable.

Jean Sivardière et Yves Choquet, ANDE-Nantes



SNCF : la galère des cyclistes

L'attitude de la SNCF vis-à-vis des cyclistes qui souhaitent voyager avec leur vélo a déjà été évoquée dans FNAUT-Infos (n°69, 79, 82). Deux possibilités leur sont offertes :

- le transport gratuit du vélo en bagage à main, disposé dans une housse (de 120 cm par 90 cm maximum), les deux roues démontées, et déposé dans l'espace bagages du train ;
- le transport gratuit du vélo non démonté dans un petit nombre de trains GL (grandes lignes) et TER.

Sur le terrain, c'est la galère ...

Première difficulté : l'accès aux informations sur le transport des vélos non démontés, et leur manque de fiabilité.

- Le guide national Train + Vélo est bien fait mais incomplet : certains trains GL autorisés n'y figurent pas.
- Dans beaucoup de régions, les trains TER sont autorisés mais le Guide du Voyageur ne donne aucune précision. C'est le cas en Rhône-Alpes, où pourtant tous les TER sont autorisés : le Guide ne précise pas si un train est un GL ou un TER de Rhône-Alpes ou d'une région voisine, et s'il est autorisé ou non.
- Les fiches horaires et Internet n'indiquent pas tous les trains autorisés, et certains TER autorisés sont parfois mentionnés comme étant interdits (ou *réci-proquement*).
- Dans les gares, il est très rare que des informations sur les trains autorisés soient affichées. Les agents d'accueil et les guichetiers sont très mal informés. Quand ils sont incapables de vous renseigner, il arrive qu'ils vous disent : "venez avec votre vélo, vous verrez bien". Mais que faire si le contrôleur vous refuse l'accès au train ? On ne peut, en une minute, démonter un vélo et le placer sous housse (à supposer qu'on en ait emporté une). Et si on monte sans être vu du contrôleur, on risque d'être verbalisé malgré sa bonne foi.

Deuxième difficulté : le faible nombre des trains autorisés au transport des vélos non démontés. Cette situation est très contraignante pour le cycliste, surtout s'il doit effectuer une correspondance. La contrainte est accentuée par le très faible nombre de places vélos dans certains trains (parfois 2 ou 3, parfois même aucune). Quand un service TER est assuré par un autocar, le transport des vélos est exclu. Ainsi le voyage Grenoble-Digne est impossible. Au Danemark, on peut mettre son vélo non démonté dans la soute des autocars assurant des services régionaux ...

Troisième difficulté, qui contribue à l'exaspération du cycliste : dans les trains autorisés aux vélos non démontés, l'emplacement réservé est difficilement accessible. Dans les trains sans fourgon, une fois franchies les (hautes) marches du train, il faut se contorsionner pour accéder au "recoin vélos" et on risque d'endommager les garde-boues. Dans les voitures "demi-fourgon", la porte latérale est souvent verrouillée : il faudrait qu'elle puisse être ouverte par les voyageurs, ou qu'elle soit systématiquement ouverte par le contrôleur.

Enfin, dans certains trains, les vélos suspendus ne sont pas maintenus droits par une glissière, les crochets eux-mêmes peuvent coulisser et pivoter sur leur support : les vélos cognent les uns contre les autres ou contre la paroi de la voiture, les roues se voilent.

Une autre difficulté attend le cycliste transportant son vélo sous housse, une formule bien moins pratique qu'il n'y paraît. En pratique, il faut démonter les deux roues du vélo, ce qui oblige à manipuler la chaîne et le dérailleur, et le cas échéant le porte-bagages et le garde-boue. Le vélo sous housse peut être difficile à caser dans la soute d'un autocar. Enfin la housse est un objet lourd et encombrant qui ne rentre pas dans une sacoche de vélo : qu'en faire une fois arrivé à la gare de destination ?

Ainsi la SNCF fait le maximum pour dissuader les cyclistes, en particulier les cyclotouristes, d'emmener avec eux leur vélo, démonté ou non. Les conflits avec les contrôleurs sont nombreux, et elle se prive d'un utile complément de clientèle.

Vélos : sur les voitures ou dans les trains ?

De nombreux cyclotouristes et vacanciers souhaitent emporter leurs vélos avec eux. Les responsables de la DB l'ont bien compris : ils ont massivement modifié l'aménagement de leur matériel roulant, et les voyageurs peuvent monter avec leur vélos dans 60% des trains de grandes lignes.

Mais un an après avoir organisé, en septembre 1999, un colloque sur la complémentarité train-vélo, la SNCF suit la voie inverse : le nombre des trains accessibles aux vélos stagne, et la capacité des trains autorisés diminue, les fourgons étant remplacés par des compartiments, d'accès difficile, contenant au maximum 6 vélos.

C'est le cas du train Paris-Bâle de 7h34. Le 12 août dernier, en plus d'un groupe de 14 cyclistes du MDB, 19 cyclistes individuels souhaitaient emprunter ce train, le seul autorisé aux cyclistes de la journée.

En Allemagne, Suisse, Autriche, Pays-Bas, Danemark, les trains sont remplis de bicyclettes. Mais les rares trains français autorisés aux vélos sont pris d'assaut ... et de nombreux cyclotouristes et vacanciers prennent leur voiture faute de pouvoir transporter leur bicyclette par le train, et viennent grossir les bouchons routiers.

Abel Guggenheim, MDB

Publications du CERTU

Le CERTU vient de publier ses "Recommandations pour les aménagements cyclables". Ce guide de référence, basé sur l'expérience de plusieurs villes et départements, rappelle le contexte législatif et réglementaire, décrit les différents types d'aménagements pouvant composer un itinéraire cyclable et discute le traitement des carrefours et la signalisation routière. Il aborde enfin le stationnement des vélos et les actions favorisant la complémentarité entre vélo et transport collectif (150 F).

Signalons également un document bien illustré de 12 pages sur la transformation possible des grandes voiries en "boulevards urbains" réconciliant vie locale et circulation (30F).

Commande par courrier : CERTU, 9 rue Juliette Récamier, 69456 Lyon Cedex 06. Frais de port forfaitaires 20F. Chèques à l'ordre du Trésor Public.



Transportés... comme du bétail

photo :

TGV à petite vitesse

Selon la préfecture de l'Ain, la liaison TGV Paris-Genève par la ligne des Carpathes Bourg-Bellegarde est prévue - si tout se déroule sans incident - pour la fin 2006 : comme le TGV-Est ! Il ne s'agit pourtant que de la simple réouverture et de l'électrification d'une ligne existante, sans modification du tracé (et non du projet pharaonique de LGV Mâcon-Genève, heureusement abandonné). Que se passera-t-il si l'hypothèque de différentes variantes d'aménagement (shunts, tunnels, viaducs), susceptibles de doubler le coût du projet, n'est pas rapidement levée ? S'agit-il d'un nouveau serpent de mer ? Il est temps qu'on nous explique pourquoi des projets ferroviaires depuis longtemps à l'étude se concrétisent si lentement, même lorsqu'ils sont parfaitement réalistes : insuffisance de moyens des services d'études, manque de volonté politique ?

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Troisième niveau

Un nouveau cadre juridique doit définir les conditions d'exploitation des lignes ferroviaires de "troisième niveau" (autres que LGV et grandes lignes classiques) : aucun transfert sur route, aucune fermeture ou réouverture de ligne ne devrait intervenir sans appel d'offre préalable auprès des exploitants ferroviaires français ou étrangers autres que la SNCF.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Prix de l'essence

Comme les Automobile-Clubs, certaines associations de consommateurs ont soutenu les pressions de Laurent Fabius sur les pétroliers pour qu'ils baissent le prix de l'essence à la pompe, ajoutant qu'une réduction des taxes était également souhaitable, comme s'il s'agissait d'un revenu indû de l'Etat.

C'est tromper le public, car l'automobile impose de lourdes charges à la collectivité et il faut bien les payer, sous forme de taxes sur l'essence ou à travers les impôts et les contributions sociales. Le seul problème est de savoir qui doit les payer. Il serait équitable que l'automobiliste soulage le contribuable : pourquoi ceux qui roulent peu ou pas du tout devraient-ils payer pour ceux qui roulent beaucoup ?

Baisser la TIPP ou le prix de la vignette ne changerait rien au prix de construction et d'entretien de notre réseau routier (deux fois plus dense que ceux de nos voisins européens) ou au coût des accidents (deux fois plus nombreux qu'en Grande-Bretagne). Et si on imposait aux pétroliers la fin du dégazage sauvage, l'utilisation de navires à double coque et l'embauche de marins payés correctement, l'essence serait plus chère.

L'automobile est coûteuse, et le seul moyen de faire baisser son coût, c'est de s'en servir le moins possible. Si les automobilistes étaient mieux informés des coûts de l'automobile, et en supportaient une plus grande part, ils en modèreraient l'usage et réclameraient des transports publics crédibles et un urbanisme qui rende la voiture moins nécessaire.

Jean Dreyer, FNAUT-Alsace

Des élus qui se moquent du peuple

Le 23 mars dernier, le Syndicat Mixte des Transports en Commun clermontois a décidé que seuls les systèmes sur pneus seraient pris en compte lors de l'appel d'offres du futur tramway.

L'exclusion du rail prouve que le président du SMTC et maire de Clermont-Ferrand, Serge Godart (PS), redoutait une mise en concurrence claire et loyale entre le fer et le pneu, qui aurait pu voir, à nouveau, la victoire du fer. Pour éviter ce risque, on a disqualifié un concurrent.

Sur le fond, la décision est aberrante. On ne pourra jamais disposer d'un train-tramway efficace sur l'axe majeur nord-sud Riom-Clermont-Cournon, seul capable d'endiguer la marée automobile sur l'ensemble de l'agglomération. En jouant au "trolleybus au prix du tramway", on ne libèrera de la voiture que la place de Jaude : la "bagnole" continuera à régner sur la périphérie et la pollution s'aggravera.

Quant à la forme, elle est révoltante. Sur les 16 membres du SMTC (sur 24) présents au début de la réunion, 6 se sont absentés avant le vote, alléguant d'autres obligations. Le préfet du Puy-de-Dôme, que nous avons interrogé, n'a pu que constater la légalité de la délibération : le quorum s'apprécie au moment où le président ouvre la discussion sur un point à l'ordre du jour, non au moment du vote.

La vraie raison du départ des 6 élus était, bien entendu, d'éviter d'avoir à prendre une position contraire à leurs convictions et d'esquiver ainsi une crise politique. Les élections municipales sont proches et, pour figurer en bonne place sur sa liste, il faut être bien sage avec le seigneur du lieu. Triste exemple de manque de courage politique, de servilité et de mépris de la démocratie.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Une gare TGV efficace en Champagne-Ardenne ?

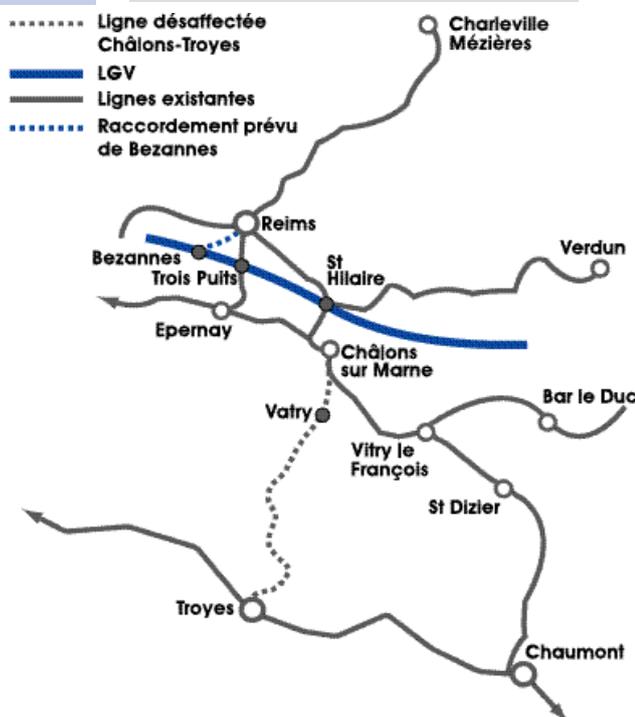
La région Champagne-Ardenne, qui retarde le lancement du TGV-Est, aurait pu invoquer une bonne raison : la nécessité de rectifier l'absurde positionnement de sa gare TGV à Bezannes, accessible aux seuls rémois par une navette coûteuse et sans autre utilité. Cette gare mal située n'est pas porteuse pour le TGV, et encore moins pour la région qu'elle prétend irriguer.

Une gare TGV efficace doit pouvoir en effet irradier l'effet TGV au plus profond de la région : cela impose une connexion directe au réseau TER. Deux sites sont possibles avec le tracé retenu pour la ligne nouvelle : Trois-Puits sur la ligne Epernay-Reims, et Saint Hilaire sur la ligne Châlons-Reims.

Aux Champardennais de choisir le meilleur des deux, le but final étant d'"approcher" au mieux de la gare TGV, par TER, les grandes villes de la région :

tout d'abord Charleville, Reims, Châlons et Troyes (une dorsale champenoise) qui ne possèdent actuellement entre elles que des liaisons partielles et peu fréquentes ; mais aussi, à l'est de la région, Vitry-le-François, Saint Dizier et Chaumont, sans oublier Verdun et Bar-le-Duc en Lorraine. Rappelons qu'il existe une ligne ferroviaire Châlons-Troyes fermée au trafic voyageurs. Sa réouverture permettrait à la région de bénéficier d'une sorte de "Métrolor" qui lui fait défaut aujourd'hui et qui pourrait desservir la gare TGV ainsi que la plate-forme aéroportuaire de Vitry.

Jean Boudaille, François Collart pour la FNAUT Champagne Ardenne et la FNAUT Lorraine



Tarifs internationaux

Pour me rendre de Paris à Pise, où réside une partie de ma famille, je suis contraint désormais de passer par Vintimille, et non plus par Modane, afin de bénéficier de la réduction commerciale Fréquence sur le territoire français, et de pouvoir ainsi choisir le train et non la voiture ou l'avion que les réseaux ferroviaires cherchent précisément à concurrencer ... en théorie.

Pour la même raison, une mère de famille nombreuse accompagnée de ses enfants et se rendant d'Avignon à Bruxelles doit changer de train à Lille : elle ne peut utiliser le TGV direct Marseille-Bruxelles qui s'arrête en Avignon.

Jean-Olivier Mallet, 31 Toulouse

SNCF : chasse aux cyclistes

Le 31 juillet, partant en randonnée à vélo, je suis monté dans le train Grenoble-Nantes de 7h15 autorisé au transport gratuit des vélos jusqu'à Lyon d'après la fiche horaire. Je me suis fait virer brutalement par le contrôleur qui disposait d'informations contraires : "seul maître à bord", il devait "garantir la sécurité" (mon vélo risquait sans doute de faire dérailler le train). J'ai donc pris le train suivant, ... et raté ma correspondance. Commentaire d'un jeune allemand, victime du même contrôleur : "à la SNCF, ils sont pire qu'à la DB".

Jean Sivardière, 38 Saint Egrève

Grèves exaspérantes

L'horaire d'été indispose les cheminots : n'est-ce pas plutôt l'horaire d'hiver qui les avantage ? Sur la ligne Lyon-Saint Etienne, les machines sont trop vieilles : pourquoi ne se réjouissent-ils pas qu'elles soient prochainement remplacées ? Pensent-ils être les seuls à se plaindre de l'état de leurs outils de travail ? J'enseigne dans une école où les fenêtres ferment mal, où les plafonds tombent, où on croise parfois des rats dans la cour : voilà de bons motifs de grève. Il nous arrive de nous révolter, mais pas au détriment des enfants dont nous avons la charge.

Les cheminots prennent en otage la tranche la plus éprouvée de la population. Un jour de grève, un train est parti de Saint Etienne si surchargé qu'une jeune fille a été prise d'un malaise. Ce jour-là, le contrôleur a éjecté des jeunes qui s'étaient installés en première classe. Au retour de Lyon, les usagers ont dû attendre un car : plus de 2h de trajet ...

Nathalie Grivet-Seyve, 42 Saint Etienne

Restauration ferroviaire

Un moment menacée par la rupture de l'accord Wagons Lits-SNCF, la restauration ferroviaire est un atout majeur du rail. A la différence de l'automobile et de l'avion, qui ne propose que des repas à la place qu'à partir des moyens courriers, le train offre cet avantage exceptionnel de pouvoir "se rendre" au restaurant ou au bar, de couper un long voyage par une détente, ou d'être servi à la place lors des ventes ambulantes si appréciées des voyageurs âgés, et de gagner du temps. Moins soignée en France qu'en Suisse ou en Allemagne, la restauration ferroviaire a accompli récemment d'indéniables progrès et baissé ses prix. Au pays de la gastronomie, il aurait été regrettable de n'offrir au voyageur que des automates qui auraient craché leurs gobelets et leurs barres de chocolat coupe-faim.

Jean-François Troin, FNAUT-Centre

La SNCF, RFF, Via GTI

La création de RFF est une excellente chose. Malheureusement cette institution est composée essentiellement de responsables issus de la SNCF : la situation ne s'améliorera pas tant que son recrutement ne sera pas diversifié. Par ailleurs la reprise de l'entreprise routière Via GTI par la SNCF ne présage rien de bon pour un certain nombre de dessertes ferroviaires.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Tabac, route et rail

Comme le téléphone portable, la cigarette est dangereuse : souvent j'ai dû manoeuvrer pour éviter une auto dont le conducteur ne maîtrisait pas simultanément son volant et son brandon. J'ai même croisé, sur la RN 10 à une heure de pointe, un conducteur le téléphone dans la main droite, la cigarette dans la gauche, le volant tenu avec le coude gauche. Le tabac est donc bien la principale drogue au volant, dangereuse autant par l'inhibition des gestes que parce qu'elle retrécit le jugement.

La tabagie dans les bus et les trains contribue à leur désaffection. Interpellés à ce sujet, les contrôleurs SNCF répondent qu'ils ne sont pas chargés de faire la police. Pourtant la loi de ... 1860 sur la "police des chemins de fer" interdit de fumer dans l'enceinte du chemin de fer et dans les trains, sauf les salles et compartiments fumeurs (et encore : *sauf si le train est engagé dans un tunnel - sic*).

J-Georges de Chevry, 09 Saverdun

Trains de nuit

Ses décisions concernant ses 67 trains de nuit montrent que, si la SNCF a fait des progrès incontestables depuis la lointaine "affaire Socrate", elle a encore du chemin à faire.

Afin de renforcer la sécurité (les trains de nuit transportent 4 millions de voyageurs par an, et on y recense 1500 vols et 50 actes de violence en moyenne), la SNCF va supprimer prochainement 300 arrêts intermédiaires (entre 0h30 et 5h30) dans de petites gares souvent mal desservies par ailleurs. Des délinquants profitent en effet de ces arrêts pour monter incognito à bord puis descendre à un arrêt suivant sans être inquiétés.

Mais ces arrêts (déjà supprimés à Avignon, Orange, Arles) sont nécessaires aux habitants des petites villes concernées : comment seront-ils acheminés dans d'autres gares, comme l'envisage la SNCF sans préciser davantage ? Les usagers ont déjà protesté à Bar sur Aube (relation Paris-Bâle) et à Carnoules (Metz-Nice). Le train de nuit Nantes-Bordeaux part à 23h20 : supprimera-t-on les arrêts à La Roche sur Yon, La Rochelle, Rochefort et Saintes ?

La sécurité des voyageurs passe par la mise en service d'un matériel mieux conçu et par le renforcement de la présence humaine à bord et dans les gares. Les suppressions d'arrêts ne sont-elles pas le prélude à la suppression de certains trains, la SNCF pouvant alors récupérer des sillons au profit des trains de fret ?

Simone Bigorgne

Solution de facilité

Dans le problème difficile de la lutte contre la fraude et la délinquance, on choisit trop volontiers la solution de facilité : pendant que la SNCF supprime des arrêts, les transporteurs urbains et les élus imposent la montée systématique des usagers par la porte avant des autobus, ce qui diminue la vitesse commerciale et le confort. Lutter contre la fraude et l'insécurité ne doit pas pénaliser l'usager.

Eric Marchandise, 75 Paris

La suppression d'arrêts intermédiaires des trains de nuit sous prétexte de sécurité est stupéfiante. Comme trop souvent, on traite les effets et non les causes ; on ne soigne pas le malade, on le tue. Certains clients étant éliminés, la fréquentation deviendra trop faible et on supprimera du personnel, des gares, des lignes. Les transversales sont particulièrement menacées.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Service auto-train

Jean-Jacques Filleul, député PS et président du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, vient de proposer, après les syndicats de la SNCF, que l'Etat subventionne le service auto-train de la SNCF, afin d'en réduire le prix proposé au public et d'en élargir la clientèle : une fausse bonne idée.

- La SNCF n'a jamais cherché à moderniser le service auto-train pour le rendre plus attractif et en abaisser les coûts d'exploitation : c'est d'abord à elle de prendre l'initiative, comme elle l'a fait récemment avec un certain succès pour la restauration ferroviaire.

- Pour le mettre à la portée des ménages modestes sans qu'il pèse sur les comptes de la SNCF, il faudrait subventionner le service auto-train à un taux de l'ordre de 50%, le prix du transport des voyageurs eux-mêmes étant déjà élevé. Le coût pour le contribuable serait supérieur à 100 millions F par an.

- La SNCF transporte chaque année 250000 voitures sur une douzaine d'itinéraires. Le trafic étant saisonnier, cela représente au mieux 200 voitures par jour et par itinéraire. Un doublement de la clientèle n'aurait donc à court terme qu'un effet marginal sur le volume de la circulation routière, la sécurité et la pollution. Et, très vite, la capacité libérée sur les routes serait investie par de nouveaux automobilistes ...

- Compte tenu de la congestion du réseau ferré lors des grandes migrations saisonnières, multiplier les services auto-train ne pourrait se faire qu'en limitant le nombre des trains ordinaires, de voyageurs ou de fret.

Il y a mieux à faire de l'argent public que de subventionner le service auto-train. Mieux vaut aider la SNCF à développer les trains de nuit, qui participent à l'aménagement du territoire et permettent de réduire les nuisances de l'avion, ou à reconquérir la clientèle des groupes, en particulier d'enfants, ce qui améliorerait sensiblement la sécurité routière (et pourquoi ne pas subventionner le transport accompagné des vélos ? la SNCF envisage de la faire payer 60 F).

Jean Sivardière

Sécurité routière

Contrairement à une croyance générale, les grands week-ends ne sont pas plus dangereux que les jours ordinaires. La plupart des accidents mortels ont lieu à moins de 30 km du lieu de résidence, au cours de trajets répétitifs.

Bien dit

▶ **Jean-Pascal Assailly**, psychologue : "dès lors que l'on a fait de la vitesse une valeur sociale, il ne faut pas s'étonner que les gens la reproduisent au volant. La diminution du nombre d'accidents passe aussi par une moindre utilisation de l'automobile".

▶ **Jack Short**, secrétaire général de la conférence européenne des ministres des Transports : "La probabilité qu'un conducteur européen soit victime au cours de sa vie d'un grave accident de la route est de 1 sur 20. Le problème doit être traité comme un problème de société, sous la responsabilité du premier ministre. Il faut cesser de dire que seule une minorité d'automobilistes conduit mal : beaucoup de français conduisent de manière agressive, incivique, négligente et dangereuse".

Des élus trop pressés

Nos élus devraient s'attacher à montrer le bon exemple : ce n'est pas le cas.

✕ Président de l'Assemblée Nationale, **Raymond Forni** (PS) s'est vu infliger récemment une suspension de permis d'un mois sur le territoire suisse à la suite d'un excès de vitesse : il roulait à 141 km/h à l'entrée d'un tunnel où la vitesse est limitée à 80 km/h. M. Forni avait pourtant voté la loi Gayssot sur le délit de grande vitesse (au moins 50 km/h de plus que la vitesse limite). On attend encore ses excuses publiques.

✕ Conseillère régionale UDF de Basse Normandie, responsable d'un accident mortel, **Anne-Marie Cousin** a écopé de 3 mois de prison avec sursis et 8 mois de suspension de permis pour défaut de maîtrise de la vitesse de son véhicule et homicide involontaire. Dans certains pays, un(e) élu(e) démissionne pour moins que cela.

Recours amiable

La FNAUT Pays de la Loire a déposé début juin un recours amiable contre le décret de Jean-Claude Gayssot retranchant du réseau ferré national le tronçon Ambrières-La Chapelle Anthenaise (34 kilomètres) de l'ancien itinéraire Caen-Fiers-Mayenne-Laval.

Ce retranchement est le prélude au déclassement, à l'aliénation et à la destruction de l'emprise, en particulier au bénéfice d'une nouvelle pénétrante routière projetée à Mayenne.

Le trafic fret Laval-Mayenne a été supprimé en 1992. L'autocar de substitution, mis en place en 1971, exige 40 minutes contre 32 pour l'autorail de l'époque (moins de 25 avec un autorail moderne). La gare de Mayenne, aujourd'hui isolée du réseau ferré, reste le deuxième point de vente SNCF du département.

Au moment où l'on vante les qualités écologiques du rail et où l'on cherche à valoriser les infrastructures existantes, la liaison Laval-Mayenne pourrait être exploitée de manière économique par une entreprise spécialisée telle que la CFTA, qui a fait ses preuves en Bretagne.

La ligne pourrait par ailleurs desservir le centre de stockage des déchets de Mayenne, dont l'ouverture va générer un important trafic routier depuis les départements voisins, une usure des routes et des nuisances.

Enfin une voie routière rapide (2 fois 2 voies) est en projet sur l'itinéraire Laval-Mayenne : les coûts sociaux n'ont pas été évalués et aucune alternative n'a été envisagée, contrairement aux exigences de la LOTI.

Se basant sur le coût de rénovation de la ligne Angers-Cholet, de caractéristiques semblables, la FNAUT estime à 64 millions F le coût de réouverture de la liaison Laval-Mayenne - à comparer aux 154 millions dépensés pour les 7,7 kilomètres de la seule déviation routière de Louverne (qui a doublé un tronçon existant de voie rapide ...).

En contestant la décision du ministre, la FNAUT ne fait pas une "crise de passivité" : elle milite pour le respect de l'environnement et l'optimisation des dépenses publiques.

Fabrice Eymon, FNAUT-Mayenne



Autocars dangereux

Le 11 juillet dernier, un autocar à deux étages transportant un groupe de scouts d'Auvergne en Belgique s'est renversé sur l'autoroute A71 : 2 morts, 50 blessés dont 5 graves. Le chauffeur n'avait pas respecté les temps de repos et s'était assoupi, il roulait à 120 km/h lors de l'accident. Le même jour, les gendarmes ont arrêté un autocar de 59 places allant des Hauts Alpes à Paris et transportant une colonie de vacances (70 enfants et 20 accompagnateurs).

Ces deux informations démontrent, une fois de plus, que l'autocar est inadapté au transport à longue distance. Sa sécurité est très inférieure à celle du train, même s'il circule sur une infrastructure performante. Dans les deux cas, le coût du transport par autocar aurait été sensiblement augmenté par un respect des réglementations.

Début août, en Côte d'Or, 200 autocars ont été contrôlés en une nuit : 6% des conducteurs étaient en infraction.

Brèves

La CGT a des idées

Selon la CGT Rhône-Alpes, le passage des camions devra être interdit au trafic international dans le tunnel du Mont Blanc après sa réouverture, ainsi qu'au col du Montgenèvre.

La CGT est opposée au doublement des autoroutes A7, A8 et A9 et à l'achèvement de l'A51. S'adressant au ministre Jean-Claude Gayssot, elle affirme sans hésitation qu'"un changement culturel est impératif".

Effets pervers

Malgré l'opposition de la DRIRE, du Parc Régional des Volcans et de nombreux scientifiques, le préfet du Puy de Dôme Didier Cultioux a autorisé l'ouverture d'une carrière de graviers, nécessaires à la construction de l'A89, à 1500 du gour de Tazenat, une curiosité vulcanologique de premier plan. Encore un effet pervers des autoroutes !

Où s'arrêtera-t-on ?

Il y a quelques années, Charles Pasqua, ministre RPR de l'Aménagement du Territoire, voulait mettre chaque Français à moins d'une demi-heure d'un échangeur autoroutier. Aujourd'hui François Fillon, président RPR de la région Pays de la Loire, affirme : "tout territoire de la région doit être à moins d'un quart d'heure d'une 2 fois 2 voies".

Camouflet

L'association Nord-Nature a obtenu l'annulation du schéma directeur de l'agglomération lilloise : d'après le Monde, il s'agit d'un véritable camouflet pour les élus. Le tribunal administratif a en effet reconnu que le contournement autoroutier sud mettrait en péril les champs captants, soit 35% des réserves en eau de l'agglomération.

Vieux clou rouillé

Le Comité Action Deux-Roues de Strasbourg a décerné son "prix citron" à la Direction Régionale de l'Équipement pour son intention de construire un parking de 250 places (hors véhicules de service) pour 340 fonctionnaires en même temps que son nouveau bâtiment qui sera situé à proximité d'une station de tramway. Certains services de l'Etat ont encore quelques progrès à faire en matière de cohérence et de développement durable ...

Les activités de la FNAUT

• Simone Bigorgne, Marc Debrincat et François Jeannin ont participé à une rencontre organisée à Lille par l'association britannique Railway Development Society. Les discussions ont porté sur la tarification Eurostar, le transport de fret et la politique ferroviaire européenne.

• Le bureau a reçu Vincent Acker, président de la fédération Pour la Cité Humaine- Les Droits du Piéton. La collaboration entre la FNAUT et les Piétons, présents dans une quinzaine de villes françaises, sera renforcée.

• La FNAUT a demandé à Claude Martinand, président de RFF, de décréter un moratoire sur les retranchements de lignes désaffectées du réseau national afin de préserver l'avenir. De nombreuses lignes peuvent en effet être réutilisées pour des services urbains ou régionaux de voyageurs, des dessertes touristiques, des dessertes fret à courte ou longue distance (déchets, bois), ou encore offrir des itinéraires de secours ou être intégrées dans des itinéraires fret bis.

• Le MDB et la FNAUT ont protesté auprès de la SNCF contre ses projets concernant les cyclistes : 5 places seulement pour les vélos dans la future voiture "multiservices", accessibilité difficile, réservation obligatoire et payante (60 F) inadaptée aux pratiques des cyclotouristes.

Bêtisier

✕ *Annie Deschamps, première adjointe au maire de Grenoble, commente ainsi le projet de rocade nord (un tunnel de plus de 5 km sous la ville, évalué à la bagatelle de 3 ou 4 milliards F, qui créerait un raccourci automobile formidable entre les zones est et ouest de l'agglomération) : "il ne faut pas parler de nouvelle infrastructure routière à son sujet, c'est seulement le bouclage de la rocade sud".*



Grand prix de la langue de bois

✕ *Jean Glavany, ministre de l'Agriculture et de la Pêche. En réponse à un journaliste d'Aujourd'hui (25 juillet 2000), il affirme dans la même phrase qu'il faut réduire les taxes sur les produits pétroliers pour aider "les couches populaires", et "faire attention aux effets écologiques de la fiscalité des carburants afin de protéger l'atmosphère et la couche d'ozone". C'est bien connu, baisser le prix de l'essence est la seule manière d'aider les ménages défavorisés, et parler de l'environnement suffit à le protéger.*

PERMIS A POINTS

Récompenses :

▲ + 3 points aux 13 emplois-jeunes travaillant à la gare de l'Est, qui ont eu l'idée d'apprendre le langage des signes. Encouragés par la SNCF, ils accueillent et renseignent aujourd'hui les sourds et mal-entendants (entre 8% et 10% des voyageurs souffrent d'un handicap auditif).

▲ +2 points à Michel Delebarre, président PS de la région Nord-Pas de Calais : il a réclamé une taxation supplémentaire des produits pétroliers pour financer le réseau TER.

▲ +1 point à la revue *Détours en France*. Son numéro de mars 2000 à la description de circuits de randonnée conçus pour les marcheurs et cyclotouristes arrivant en Ile de France en train.

Punitions :

▼ - 2 points à la SNCF, qui veut défermer la ligne Verdun-Lérouville alors qu'elle aurait pu accueillir une gare Meuse du TGV Est et la raccorder directement à Verdun et Bar-le-Duc.

▼ - 3 points aux agents de conduite SNCF de Miramas en grève qui, en juin dernier, ont bloqué des trains toute une nuit (dont un train transportant 100 malades graves à Lourdes).

BIEN DIT

► *Gabriel Ullmann, président de la commission d'enquête sur le PDU de Grenoble : "un commissaire-enquêteur doit donner, en toute indépendance, un avis personnel et motivé sur le projet soumis à enquête. Depuis peu, une forte tendance se développe chez les élus pour remettre en cause les conclusions des commissaires-enquêteurs quand elles ne vont pas dans le sens du maître d'ouvrage. Cette attitude s'inscrit dans un contexte plus général visant à museler les collaborateurs du service public pouvant gêner certaines décisions politiques : juges d'instruction ou magistrats de la Cour des Comptes. Il s'agit là d'un affaiblissement de la démocratie qui ne peut que préoccuper le citoyen".*



Prix de l'humour

La ville de Millau (Aveyron) a baptisé "Georges Pompidou" une voie réservée aux bus et aux cars, qui se termine par un feu leur donnant priori-

Alsace

- La FNAUT-Alsace apprécie les analyses du PDU de Strasbourg, qui recommande explicitement une densification de l'habitat et des activités dans le centre de l'agglomération et les centres secondaires, et autour des stations de transport collectif. Mais le document ignore le transit et la distribution des marchandises ainsi que les modes doux, et il s'aligne sur le Dossier de Voiries d'Agglomération (DVA) piloté par l'Etat.
- L'association Florirail représente les usagers au comité de pilotage nommé pour étudier "la faisabilité d'une réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller au trafic voyageurs". Compte tenu de la faible distance Guebwiller-Mulhouse, l'association estime qu'une rupture de charge à Bollwiller serait dissuasive et préconise le recours au train-tramway.

Aquitaine

- Le Collectif Alternatives Pyrénéennes dénonce les contradictions du gouvernement : alors que les ministres J.C. Gaysot et D. Voynet affirment que "la RN 134 n'a pas vocation à être le support d'un itinéraire de grand transit international", alors que la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse semble acquise, les travaux routiers continuent dans la vallée d'Aspe selon le projet défini il y a dix ans, au mépris d'un environnement irremplaçable.

Basse Normandie

- 700 personnes ont emprunté le train spécial à vapeur affrété le 10 juin par l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes. Le 6 mai, elle avait organisé une 5ème manifestation en gare de Folli-

gny pour obtenir le rétablissement de correspondances entre des trains Paris-Granville et Caen-Rennes et une meilleure desserte du Mont Saint Michel : la SNCF privilégie une liaison Rennes-Le Mont par 12 autocars quotidiens des Courriers Bretons, du groupe Via-GTI qu'elle vient de racheter. L'ADPCR s'inquiète par ailleurs du projet de liaison périurbaine Lisieux-Caen-Bayeux-Lison : les horaires sont déterminés à partir des roulements de matériel et de personnel, et non à partir des besoins des usagers.

Lorraine

- Les membres des Droits du Piéton, de la FNAUT-Lorraine et de trois autres associations de Nancy distribuent aux automobilistes en stationnement illicite des "contraventions citoyennes" afin de défendre "l'espace vital des piétons". Les associations craignent que le laxisme de la municipalité ne s'aggrave à l'approche de la période électorale.

Pays de la Loire

- La FNAUT-Pays de la Loire critique le PDU d'Angers, très peu ambitieux et établi sans concertation. Sur trois lignes prévues de TCSP, une seule doit passer par la gare SNCF. Pas de schéma piétonnier reliant les principaux équipements de l'hypercentre. La mise en sens unique des boulevards va les transformer en anneaux de vitesse et renforcera la coupure entre l'hypercentre et les autres quartiers d'Angers. Les voies ferrées existantes ne sont pas exploitées pour créer des dessertes périurbaines. Aucun projet intermodal n'est lancé et l'utilité de la rocade sud reste à démontrer.
- **La FNAUT-Pays de la Loire a enfin obtenu que la ligne Nantes-Pornic, qui irrigue le pays de Retz, soit ouverte toute l'année au service voyageurs, et non seulement l'été, à partir d'octobre 2001. C'est le résultat de vingt ans d'efforts militants**

Poitou-Charentes

- L'AUT-Vendée a organisé, en juillet dernier, à l'intention des élus et acteurs économiques (industrie, commerce, tourisme) des Deux-Sèvres et du Sud de la Vendée, un voyage en autorail X73500 sur la ligne Tours-Chinon. Cette ligne, dont l'exploitation répond bien aux attentes des usagers, présente des similitudes intéressantes avec la ligne Fontenay-Niort dont l'AUT réclame la réouverture.

- DARLY, Protraly, Trans2000, Lyon-Tramway et la FNAUT ont réussi à obtenir une étude officielle du projet de train-tramway Meyzieu-Arbresle passant par les gares de La Part-Dieu et Saint Paul et utilisant les lignes de l'ouest lyonnais et du CFEL.
- Après avoir encouragé la relance du trolleybus à Saint Etienne, l'ADTLS (Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud) défend le projet d'électrification de la ligne Firminy-Saint Etienne, de pôle d'échange de Firminy et de desserte ferroviaire cadencée Firminy-Lyon.
- La municipalité grenobloise tardant à combler un hiatus dans l'itinéraire cyclable campus-hypercentre, l'ADTC s'est chargée du travail et a dénoncé à cette occasion le décalage entre les promesses faites aux cyclistes et les réalisations de terrain.
- L'ADTC a déposé un recours gracieux auprès du SMTC de l'agglomération grenobloise pour non-respect par le PDU de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- La FNAUT-74 propose un cadencement des relations ferroviaires Anney-Genève Eaux-Vives via La Roche sur Foron et Annemasse : le trajet de 67 km est possible en une heure.
- La FNAUT a soutenu la manifestation organisée à Ambérieu, en juin, par les syndicats de cheminots en faveur des investissements ferroviaires (ligne du Tonkin et projet Lyon-Turin) et du transport combiné rail-route.
- Lors d'une rencontre d'associations savoyardes avec Jean-Claude Gaysot, Pierre Loridon a attiré l'attention sur les possibilités offertes par l'itinéraire ferroviaire direct et à double voie (sauf sur 70 km entre Mouchard et Vallorbe) Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brigue-Simplon, ainsi que par la ligne Nice-Coni, pour le transport international du fret entre la France et l'Italie.
- A l'occasion de l'inauguration du dernier tronçon de l'autoroute de Maurienne A43, l'association Réagir a manifesté, le 11 juillet dernier, en faveur du rail et du ferroutage.

En ville sans ma moto

C'est à la demande de l'association Réseau Vert et du Mouvement de Défense de la Bicyclette que les motos et scooters ont été exclus des périmètres réservés aux piétons, cyclistes, patineurs et trottineurs lors de la "journée sans ma voiture" du 22 septembre dernier.

Cette disposition a été incluse dans le cahier des charges de la "journée" par le ministère de l'Environnement et sera donc reconduite.

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°88
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^e

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 155 F
Individuels, associatifs : 90 F (soutien 155)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : fnaut@wanadoo.fr

Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

Les visages de la FNAUT :

les usagers au coeur des débats et des décisions

Association de consommateurs (de kilomètres), la FNAUT représente et défend les usagers des transports collectifs, les piétons, les cyclistes et les handicapés, et milite pour une meilleure sécurité des déplacements de tous. Association de défense de l'environnement, elle travaille à la protection du cadre de vie urbain et rural contre les nuisances générées par les différents modes de transport. Intégrant ces préoccupations de terrain, elle est aussi un groupe de pression d'intérêt général soucieux d'économie des transports, d'urbanisme et d'aménagement du territoire, de la sauvegarde de l'environnement global, du développement soutenable, de l'utilisation de l'argent public et de la démocratie.

Une fois n'est pas coutume, notre dossier mensuel sera consacré à ... la FNAUT. Il nous a semblé utile, en effet, de présenter une vue d'ensemble de ses préoccupations et de ses activités, qui en font une organisation originale, à la fois association de consommateurs, association de défense de l'environnement et du cadre de vie, enfin groupe de pression cherchant à promouvoir une politique des transports dégagée de l'influence des lobbies corporatistes et conforme à l'intérêt général.

Diversité et cohérence

La FNAUT regroupe près de 150 associations, soit au total plus de 30000 personnes, dont la variété peut déconcerter. On y trouve en effet des associations d'usagers des transports collectifs urbains, ferroviaires ou routiers ; des

associations de piétons, de cyclistes, de handicapés ; des associations de familles de victimes d'accidents de la route et de militants contre la violence routière ; enfin des associations de défenseurs du cadre de vie urbain, de riverains de grands axes de circulation (voiries urbaines, corridors à camions) et d'opposants à la construction de routes, d'autoroutes et d'aéroports.

Toutes ces associations ne se sont pas rassemblées par hasard : elles partagent, à partir d'expériences de terrain diversifiées mais convergentes, la conviction que les problèmes auxquels elles s'attaquent (difficultés de déplacement des personnes non-motorisées, insécurité routière, nuisances, ...) sont les conséquences indissociables de l'actuelle politique des transports, et elles défendent une même alternative globale à cette politique, dont les mots-clés sont : droit au transport, sécurité des

Fantasmies et illusions

Selon Daniel Augello, délégué à la politique Transports de Renault : "à travers les PDU, les pouvoirs publics s'apprêtent à rendre l'usage de l'automobile de plus en plus difficile, jusqu'à ce qu'il devienne un véritable enfer. C'est du nivellement par le bas".

L'Auto-Journal s'insurge lui aussi : "avec les PDU, le pire est à craindre. On veut nuire à l'automobile, dégoûter l'automobiliste. L'usage de l'automobile en ville va devenir un véritable calvaire. La liberté de choix du mode de transport est gravement mise en péril."

Ces affirmations ridicules, qui méritaient de figurer à notre bétisier, relèvent évidemment du fantasmie : les "accros" de l'automobile n'ont, hélas, pas grand chose à craindre des PDU.

A l'inverse, certains élus locaux se bercent d'illusions. Le GART, généralement plus clairvoyant, affirme que "les orientations des PDU respectent globalement la loi sur l'air, leurs objectifs sont ambitieux et chiffrés". Il ajoute même : "nos PDU sont novateurs et placent la France à la pointe de l'Europe".

Dominique Voynet - qui a sévèrement rappelé à l'ordre les élus - est plus proche de la réalité : "force est de constater que, dans la plupart des PDU, les déplacements automobiles continuent à augmenter, même s'ils le font à un rythme ralenti". Certes les PDU prévoient généralement une réduction de la part modale de la voiture, mais :

- cette réduction annoncée est souvent de la poudre aux yeux (le GART souhaite lui-même qu'on limite davantage le stationnement central) ;
- elle concerne le coeur des agglomérations, et non l'ensemble des bassins de vie, zones périurbaines comprises.

Le GART approuve la construction de rocade destinées à dévier le trafic de transit, alors qu'elles vont engloutir des milliards au détriment des transports collectifs. Comme le dit Bernard Préal (Bipe-Conseil) : "il y a un piège à vouloir à tout prix sauver la ville de l'automobile, à en limiter l'accès. La réalisation de rocades et autres voies express incite en effet les habitants à s'installer toujours plus loin, à l'extérieur de ces voies de contournement, aboutissant à la construction de villes à l'américaine".

Jean Sivardière



déplacements, protection du cadre de vie, développement soutenable.

Relais de toutes ces associations, la FNAUT est donc une **association spécialisée**, membre d'Initiative Transport Europe. Mais elle a sa place parmi les **associations agréées de consommateurs**, et parmi les **associations environnementalistes** : elle est membre de France-Nature-Environnement, du Réseau Action Climat, de CIPRA-France, de la fédération européenne Transport et Environnement, et travaille aussi avec les Amis de la Terre et Agir pour l'Environnement. La FNAUT est donc un interlocuteur naturel du ministère de l'Équipement et des Transports, du secrétariat d'État à la Consommation et du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Défense globale

Défendre les usagers des transports collectifs consiste bien entendu à lutter contre les tarifications abusives ou les défauts de qualité de service. La FNAUT assure ainsi un relais entre les usagers et les médiateurs de la SNCF et de la RATP, ainsi que les compagnies aériennes et maritimes, et propose une aide juridique aux victimes d'accidents.

Mais cette indispensable démarche "consommériste" est accompa-

Pour l'histoire

La FNAUT a été créée en juin 1978, à la suite d'une longue concertation entre associations au cours de quatre "conventions des usagers des transports" réunies à Grenoble fin 1975, puis à Cannes et à Paris. Deux chartes adoptées par ces conventions, relatives l'une aux transports urbains et l'autre aux transports interurbains, ont défini sa doctrine : pour l'essentiel, ces "textes fondateurs" sont encore d'actualité.

A l'origine, notre fédération ne regroupait qu'une vingtaine d'associations. Ses débuts ont été difficiles : pas de local, pas de secrétariat, un budget dérisoire. Elle a cependant réussi, peu à peu, à se faire connaître, et reconnaître par ses partenaires, en particulier grâce aux efforts de son président jusqu'en 1992, Maurice-Henri Plantier.

Dès 1980, elle a mis au point un "schéma ferroviaire national" rassemblant ses propositions pour la modernisation et l'étoffement du réseau ferroviaire français (texte publié par la revue Transports Urbains n°47).

La FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son conseil national, qui est son "parlement", se réunit tous les trois mois et son bureau chaque mois. Elle bénéficie des avis des experts membres de son conseil scientifique.

Elle a organisé à Tours, en 1992, un colloque sur les lignes ferroviaires régionales et à Lyon, en 1999, un colloque sur les lignes ferroviaires interrégionales.

● ● ● Les visages de la FNAUT :

gnée d'interventions plus techniques sur les méthodes d'exploitation, les matériels roulants et les infrastructures.

- Nos associations ont beaucoup œuvré pour l'accessibilité des tramways puis des bus aux handicapés, et donc à toutes les personnes à mobilité réduite.

- La FNAUT s'intéresse à l'innovation dans les transports et recommande les techniques classiques aux performances éprouvées. Elle donne son point de vue sur les matériels routiers et ferroviaires : mode de propulsion ; accessibilité, confort, espace disponible pour les enfants, les handicapés, les cyclistes.

- Elle se positionne également dans les débats sur les tracés des lignes à grande vitesse et l'implantation des gares nouvelles, qui ont des conséquences cruciales pour les voyageurs.

Autrement dit, elle cherche à faire de l'usager plus qu'un consommateur : un véritable acteur.

Une vision intermodale

Dès sa création, la FNAUT s'est intéressée aussi aux "modes doux" ainsi qu'à l'automobile et au transport de fret, car tous les trafics interfèrent.

- Le transport collectif ne dessert pas les zones peu denses. Il n'est pas la seule alternative à l'usage de l'automobile en ville. Les piétons et, de plus en plus, les cyclistes sont aussi des usagers des transports collectifs.

- Marche à pied et vélo ont un rôle décisif à jouer pour limiter l'asphyxie de la voirie par les voitures. La nécessaire redistribution de l'espace public urbain, objet central des plans de déplacements urbains, doit se faire en tenant compte de tous les usagers de la rue.

- Le problème dramatique de l'insécurité routière ne peut pas être abordé indépendamment de la politique des transports. Des mesures spécifiques sont nécessaires (surveillance, sanctions, ralentisseurs, zones 30, ...) mais il faut aussi absorber le maximum de trafic routier par les modes alternatifs, et ne pas hésiter à remettre en cause les rôles de l'automobile et du camion.

Environnement

Les membres de la FNAUT veulent se déplacer dans de bonnes conditions, mais ce sont des consommateurs responsables : ils se préoccupent aussi de l'impact de leur comportement sur l'environnement local et global.

Le cadre de vie urbain et l'environnement rural constituent donc logiquement le deuxième volet des préoccupa-

tions de notre fédération. Ses associations combattent les nuisances des trafics routiers le long des grandes artères urbaines, dans les vallées alpines, vosgiennes et pyrénéennes, et des avions au voisinage des aéroports. Elles combattent aussi les projets de nouvelles infrastructures autoroutières ou aéroportuaires, dont la réalisation ne fait qu'induire de nouveaux trafics.

Bien entendu il ne s'agit pas de détourner les nuisances chez le voisin : il s'agit de les réduire à la source, en favorisant les modes de transports les plus respectueux de l'environnement.

Une autre politique

Promouvoir le service public, la sécurité et l'environnement, c'est aller au-delà de la "défense des usagers et des riverains", donc intervenir dans le champ de la politique générale des transports : économie, urbanisme, fiscalité, utilisation de l'argent public, démocratie. La FNAUT le fait de manière pragmatique, sans a priori idéologique, sans sectarisme à l'égard de tel ou tel mode de transport et avec une volonté de dialogue constructif avec tous les décideurs, quelle que soit leur appartenance politique.

Depuis sa création, la FNAUT est d'ailleurs restée strictement indépendante des partis, y compris des écologistes qui appuient souvent ses propositions, des syndicats, des entreprises de transport, des industriels, des techniciens, de l'administration et des élus.

La FNAUT n'est pas seulement une association de "défense" des usagers et de l'environnement : **elle revendique légitimement que l'usager et l'habitant soient mis au coeur des débats et des décisions les concernant**, qu'ils puissent intervenir sur les causes, en amont des décisions, et pas seulement sur les effets en aval, par exemple la gestion des nui-

Créneau naturel

La politique proposée par la FNAUT repose sur un principe simple. Chaque mode de transport possède un créneau naturel à l'intérieur duquel il est efficace techniquement, mais il ne doit pas en sortir. Ainsi l'automobile est adaptée à la desserte des zones rurales ainsi qu'aux déplacements urbains diffus ou à caractère exceptionnel ou urgent. Mais son usage aujourd'hui généralisé et excessif est source de difficultés graves dont les "automobilistes obligés" sont les premiers à faire les frais.

les usagers au coeur des débats

sances. Ainsi tous les grands projets à caractère national, y compris les projets déjà lancés (A51, Seine-Nord, TGV Rhin-Rhône, ...), doivent être soumis à la Commission Nationale du Débat Public, et les grands projets locaux (TCSP et rocadés urbaines) doivent faire l'objet de référendums.

Démarche pédagogique

Au risque d'apparaître comme "ringarde", la FNAUT réclame la préservation des emprises ferroviaires inutilisées, fait la promotion du vélo et critique les "innovations" à la mode, tramway sur pneus ou voiture électrique, présentées comme des solutions-miracles alors que leur créneau est en réalité très étroit.

Au risque d'être cataloguée "à droite" par les syndicats et "à gauche" par les libéraux, elle réclame l'introduction très ponctuelle de la concurrence entre exploitants ferroviaires sur les seules lignes à faible trafic, afin d'en sauvegarder l'exploitation.

Au risque d'être impopulaire, elle évite systématiquement la démagogie. Ainsi elle souhaite l'augmentation progressive du prix des carburants (essence, gazole et kérosène aérien), un moratoire autoroutier et le bridage des moteurs automobiles ; elle souhaite la suppression totale des ventes hors taxes dans les aéroports et sur les bateaux ; elle est opposée à la gratuité des transports collectifs urbains ; elle ne flatte pas les opposants aux infrastructures nouvelles (autoroutes, aéroports, lignes TGV) qui souhaitent un simple déplacement des nuisances ; elle n'hésite pas à affirmer qu'il faut réduire de moitié le trafic automobile urbain et réfute l'hypothèse d'un "droit à l'automobile".

Bien sûr, si elle affiche clairement ses objectifs, la FNAUT ne fait pas de provocation. Elle s'efforce de mettre en évidence l'intérêt général et privilégie une démarche pédagogique à travers ses interventions auprès des décideurs et

dans les médias, les débats publics et les colloques auxquels elle est fréquemment invitée à participer.

Nos positions ne sont pas toujours comprises immédiatement.

- Nous avons ainsi soutenu le projet de TGV-Méditerranée contre l'avis d'une partie du mouvement environnemental. Le développement inquiétant du trafic aérien prouve aujourd'hui que nous avons vu juste : sans un réseau TGV étoffé, comment éviter la construction d'un troisième aéroport parisien ?

- Nous ne faisons pas de populisme et ne réclamons pas la suppression du droit de grève dans les transports collectifs : des usagers nous le reprochent. Mais nous agissons pour une conciliation du droit de grève et du droit au transport : nous incitons directions et syndicats à dialoguer pour en arriver à un "minimum de grèves" et, lors des grèves, d'un "service essentiel".

Un lobby d'intérêt général

Sur le long terme, la démarche de la FNAUT se révèle payante. Au-delà des succès remportés par ses associations sur le terrain, elle a contribué, avec d'autres bien sûr, à sensibiliser et influencer les décideurs. Les mentalités et les comportements des "usagers-citoyens" et les discours des responsables politiques ont profondément évolué en vingt ans : qui, à part quelques esprits attardés épinglés dans notre bêtisier, oserait affirmer aujourd'hui qu'il faut "adapter la ville à l'automobile" ou développer le transit routier de fret ?

Mais, sur le terrain, on est encore loin de la réorientation souhaitable : les PDU ignorent pour la plupart les problèmes périurbains ; les contrats de plan Etat-régions vont consacrer 4 fois plus de crédits à la route qu'au rail ; la direction des Routes et bien des élus locaux ne rêvent que d'autoroutes ; le gouvernement refuse d'employer les grands moyens pour réduire le fléau de l'insécurité routière.

La dispersion du mouvement associatif fait le jeu de nos adversaires. Il est donc indispensable que la FNAUT se renforce en rassemblant toutes les associations concernées par les transports, pour devenir un "contre-lobby" susceptible de promouvoir une politique conforme à l'intérêt général : telle est son ambition et sa raison d'être.

Jean Sivardière
et Jean-Claude Poulain

Excès bien identifiés

Trop de voitures en milieu urbain et sur les grands axes interurbains, trop de camions et d'autocars qui effectuent des parcours à longue distance, trop d'avions qui à l'inverse effectuent des parcours à courte distance : tels sont les excès que nous combattons.

Ces trois excès ont des **conséquences** semblables : congestion des infrastructures existantes et "nécessité" d'en construire de nouvelles dans des conditions environnementales et financières de plus en plus délicates, accidents, nuisances locales insupportables, gaspillages d'énergie, contribution élevée à l'effet de serre.

Les trois phénomènes ont aussi des **causes** semblables :

- le développement excessif des voiries urbaines et des parkings centraux, des autoroutes et des aéroports ("l'équipement crée l'usage") et le sous-développement des modes alternatifs ;

- la sous-tarifcation due à la non prise en charge des coûts sociaux et environnementaux, et même économiques, par les automobilistes, les passagers aériens et les chargeurs.

Enfin on peut maîtriser les trois phénomènes par des **remèdes** semblables :

- on dispose d'alternatives réalistes et éprouvées à la voiture en milieu dense (du vélo au train-tramway), à la voiture et à l'autocar sur longue distance et à l'avion (TGV, train de nuit), et au camion (train complet, combiné, route roulante, voie d'eau, cabotage maritime) ;

- on peut infléchir les comportements des particuliers et des chargeurs d'une part en corrigeant progressivement la sous-tarifcation par l'internalisation des coûts externes, d'autre part en menant une politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui rende les modes alternatifs plus attractifs et performants et réduise les besoins de transport.

C'est avec ces idées directrices fortes que la FNAUT aborde les projets de grandes infrastructures (rocadés urbaines, TGV, autoroute A51, canal Seine-Nord ou troisième aéroport parisien) et tous les débats sur l'aménagement du territoire ou la tarifcation des différents modes .

Jean Sivardière



Dessin paru dans la Croix

Les visages de la FNAUT (fin)

Les succès de nos associations

De nombreuses associations membres ont remporté des succès spectaculaires, seules ou avec d'autres. Des projets stupides ont été éliminés, des idées novatrices ont fait leur chemin.

La liste qui suit n'est pas exhaustive.

- L'ASSUT-Nord a évité dès 1994 l'extension de la politique commerciale expérimentée sur le TGV Nord à l'ensemble du réseau TGV, puis sa correction sérieuse. Après la décision récente du Conseil d'Etat suite au recours qu'elle avait déposé, elle a obtenu un dédommagement pour les usagers lésés par la SNCF : une première !
- Lyon-Métro a été le promoteur du métro à Lyon dès 1964. A Grenoble, l'ADTC a été le promoteur du vélo et du tramway dès 1974 et a joué un rôle décisif lors du référendum de 1983.
- A Paris, archétype de la ville "adaptée à l'automobile", l'AUT-Ile de France s'est attaquée au Préfet de police de Paris et a réussi à faire admettre la nécessité d'un nouveau partage de la voirie et d'un "retour" du tramway. Le MDB a réussi, après des années d'incompréhension, à faire prendre en compte les cyclistes.
- Nos associations ont joué un rôle important dans l'adoption du tramway à Nantes, Strasbourg, Montpellier et Orléans. A Bordeaux, Transcub a combattu le projet de Val pendant dix ans et permis au tramway de l'emporter.
- A Lyon, au Mans et à Nice, nos associations ont combattu les projets de tramway sur pneus et ont obtenu des élus qu'ils choisissent le rail.

■ A Genève, l'association franco-suisse Alprail vient d'obtenir une décision du Grand Conseil favorable à la jonction ferrée Eaux-Vives La Praille.

■ L'ACPAT a fait écarter le projet stupide d'autoroute A400 Annemasse-Thonon en l'emportant devant le Conseil d'Etat : encore une première !

■ L'association Thur Ecologie et Transport a obtenu l'annulation de la DUP des travaux gigantesques et ruineux prévus sur la RN66.

■ Tandis qu'Alternatives Pyrénéennes s'opposait aux aménagements routiers en vallée d'Aspe, le CRELOC a obtenu la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

■ L'ADTCP de Chambéry a beaucoup contribué à faire prendre en compte le fret dans le projet TGV Lyon-Turin.

■ L'ADPCR a sauvé la ligne Caen-Rennes et obtenu sa modernisation. Le GCEP a sauvé plusieurs fois la ligne Nice-Digne. L'ATF a obtenu la modernisation de la ligne Paris-Laon. La FNAUT-Centre a assuré le renouveau de la ligne Tours-Chinon.

D'autres lignes ou dessertes ferroviaires ont aussi été sauvegardées : Nord-Pas de Calais, Bretagne, Pays de la Loire, Alsace, Pays de la Loire, Limousin, Alpes-Maritimes, ...

Aujourd'hui, de Nantes à Grenoble, de Strasbourg à Lyon, nos associations font la promotion du train-tramway. D'autres projets devraient aboutir, tels que les réouvertures des lignes Fontenay-Niort, défendue par l'AUT-Vendée, Cannes-Grasse réclamée par le comité créé il y a 25 ans ou Bruay-Lens (Pas de Calais) défendue par l'association bien nommée "le train de l'avenir".

LA FNAUT DANS LES INSTITUTIONS

En raison de sa compétence, de sa représentativité et de son indépendance, la FNAUT siège dans diverses instances officielles où elle représente les usagers, fait connaître leurs besoins et défend ses propositions :

- conseil national des transports ;
- conseil national de la consommation ;
- conseil national de la vie associative ;
- conseil supérieur du service public ferroviaire ;
- conseil national de l'air ;
- comité d'orientation du CERTU ;
- comité d'orientation du PREDIT ;
- comité de développement des TCSP de surface ;
- jury du prix ADEME-GART ;
- conseil d'administration de la SNCF ;
- comité consultatif SNCF-consommateurs et groupes de travail associés (sécurité, certification, régionalisation) ;
- comité de pilotage TGV Rhin-Rhône ;
- conseil d'administration de la RATP ;

■ comité des usagers du transport aérien (COMUTA) ;

■ comité de liaison pour l'accessibilité des transports (COLIAC) ;

■ comité de suivi de la politique nationale du vélo ;

■ bureau national de l'exploitation de la voirie et des transports.

Dans les régions, nos associations sont présentes dans les conseils régionaux des transports, dans les commissions des sanctions administratives et dans les comités de lignes. Elles interviennent auprès des régions, des départements, des syndicats de transports intercommunaux, des directions régionales SNCF et des transporteurs locaux.

Elles participent souvent à la concertation sur les Plans de Déplacements Urbains, les contrats de plan Etat-régions et, aujourd'hui, les Schémas de Services Collectifs.

Succès et échecs de la FNAUT

L'organisation de nombreux débats au sein de notre fédération et la pluralité des sensibilités politiques de ses militants favorisent le dialogue entre associations et la définition d'objectifs communs.

La FNAUT a pu ainsi faire progresser deux idées fondamentales : l'intermodalité, et la régionalisation des TER.

L'intermodalité a été dès l'origine au coeur de sa démarche : un usager ne se déplace pas d'une gare à une autre mais utilise une chaîne de transport, d'où la nécessité de bonnes connexions entre réseaux, de tarifications intégrées, de parkings pour les voitures et les vélos. Cette notion, aujourd'hui admise, se traduit peu à peu sur le terrain. Mais nous n'avons pas réussi à éliminer les projets de gares TGV "à la picarde" et à obtenir des raccordements plus nombreux entre lignes TGV et lignes classiques.

Quant à **la régionalisation**, la FNAUT en défend le principe depuis son colloque de Tours, organisé en 1992, malgré le manque d'intérêt de beaucoup d'élus locaux et l'opposition des syndicats cheminots, aujourd'hui convaincus les uns et les autres de son bien-fondé. Il lui reste à faire accepter l'introduction d'exploitants spécialisés sur les lignes à faible trafic potentiel, et une relance des lignes interrégionales.

Perspectives

Trois objectifs directeurs mobilisent aujourd'hui notre fédération.

- Dans le cadre des PDU, elle veut promouvoir la maîtrise de l'étalement urbain et la desserte ferroviaire des zones périurbaines, sans lesquelles l'asphyxie des centres par l'automobile est inéluctable : il y va des facilités de circulation des piétons, cyclistes et bus, du fonctionnement de l'économie et de la qualité de vie.

- Pour les déplacements interurbains de personnes et de fret, la FNAUT réclame un effort massif et bien ciblé sur l'ossature ferroviaire : avant de se lancer dans des projets grandioses ayant parfois peu de chances d'aboutir, il faut jouer la carte d'investissements plus modestes et réalisables rapidement (modernisation de lignes existantes, réouverture de lignes pour reconstituer des "itinéraires bis").

- Enfin la FNAUT attend de l'Etat et de l'Union Européenne une prise en compte des coûts écologiques et sociaux dans les choix d'infrastructures et dans les tarifications, à commencer par la route avec une taxe kilométrique selon le modèle suisse.

Prix des carburants :

revue de presse

Propos lucides

■ **Dominique Voynet** : le courage politique consiste à faire des choix et à les faire assez tôt pour éviter d'avoir à prendre sous la pression de mauvaises décisions. Il y a mille façons d'aider les ménages modestes sans baisser les taxes sur les carburants.

■ **Bruno Frappat**, rédacteur en chef de La Croix : il se développe, autour de la question du prix de l'essence, une émanation de populisme consumériste et antifiscal de mauvais augure.

■ **Jean-Félix Bernard**, président du Conseil National de l'Air : la décision de revenir sur la taxation du gazole nous replonge dans la logique du tout-routier. On se trompe quand on place au même niveau des demandes corporatistes et l'intérêt de la collectivité. Les problèmes de quelques-uns, même réels, ne doivent pas remettre en question une politique cohérente et à long terme pour améliorer la vie de chacun.

■ **Claude Imbert**, rédacteur en chef du Point : on a donc vu des patrons routiers, qui bénéficient déjà de complaisances excessives, exercer un chantage inadmissible pour la sauvegarde d'entreprises trop nombreuses et non rentables. L'Etat doit contrarier, pour le bien public, le redoutable et anarchique empire du transport routier, ruineux à tant d'égards.

■ **Etienne Tête**, conseiller régional vert de Rhône-Alpes : les subventions accordées aux transporteurs routiers décrédibilisent les projets de fret ferroviaire Lyon-Turin et Rhin-Rhône.

■ **La Vie du Rail** : un relèvement du prix du transport serait bénéfique aux routiers, dont la course folle serait arrêtée. Le rail reviendrait plus facilement dans la course. L'environnement serait mieux financé. Mais qui va franchir le pas ? Après nous le déluge.

■ **Un haut fonctionnaire bruxellois**, cité par le Monde : freiner la hausse des prix du pétrole, c'est donner une prime au transport par route. Ce n'est pas ainsi qu'on respectera les engagements pris à Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

■ **Jean-Pierre Orfeuil**, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris : en francs constants, le prix du carburant automobile est, en moyenne, de 6,64 F, il était de 7,36 en 1985. La part du budget des ménages consacrée au carburant sera de 2,7% seulement cette année contre 4,5% en 1985, malgré une circulation qui a augmenté de 45% en 15 ans. Une baisse artificielle du prix des carburants grâce à une baisse de la TIPP ne préparerait pas l'avenir : avec des pays

en voie de développement qui se motorisent et une ressource pétrolière qui se reconcentrera au Moyen-Orient, les cours du pétrole resteront orientés à la hausse. Pour concilier réponse aux problèmes du présent et préparation de l'avenir, on pouvait rendre gratuites la vignette et la carte grise pour les seules voitures peu consommatrices, et supprimer la taxe spéciale sur les assurances pour les bons conducteurs.

Propos affligeants

■ **Christian Gérondeau**, président de la fédération des Automobile-clubs : la seule question est de savoir qui, de l'utilisateur de la route ou de la collectivité, doit supporter les variations des prix du brut ou du dollar. Pour nous, ce ne doit pas être l'utilisateur.

■ **Robert Hue**, secrétaire national du PC : le rapport Cochet sur les économies d'énergie est absurde.

■ **Maxime Gremetz**, député PC de la Somme : il faut immédiatement baisser de 1 F au minimum le prix du litre d'essence à la pompe.

■ **Un ministre socialiste** non identifié cité par La Tribune : il n'y a pas de lien entre le niveau des taxes sur les carburants et la politique environnementale.

■ **La "Coordination"**, qui regroupe 8 associations agréées de consommateurs (CLCV, CNAFC, CSF, FFF, Familles Rurales, Orgéco, UFCS, UNAF) : nous demandons une baisse de 0,80 F par litre par réduction des taxes.

■ **Marie-José Nicoli**, présidente de l'UFC-Que Choisir, demande à l'Etat de diminuer les taxes sur les carburants comme vient de le faire le gouvernement italien. Pourtant, dans le même article du Monde, elle affirme : si le prix de l'essence franchissait la barre symbolique des 10 F, les Français s'orienteraient peut-être vers les transports publics (d'après la SNCF, le tiers de l'augmentation récente de son trafic est dû à la hausse du prix de l'essence).

A méditer

■ La consommation d'énergie dans les transports routiers au sein de l'Union Européenne a augmenté de 38% entre 1985 et 1996, pour représenter 50% de la consommation finale d'énergie en 1996 contre 42% en 1985.

■ 20% de la population mondiale s'approprie 80% de la production de pétrole. Si la Chine consommait autant d'essence que les USA par habitant, il lui faudrait 80 millions de barils par jour, alors que la production mondiale n'atteint pas 70 millions de barils.

Une grève nécessaire ?

La grève nationale lancée le 28 septembre par l'ensemble des syndicats de cheminots (à l'exception de la CGC) était-elle nécessaire ?

Les cheminots, comme les salariés d'autres secteurs depuis le retour de la croissance économique, réclamaient des augmentations de salaires. Or des négociations devaient s'engager vers le 15 octobre avec la direction. Pourquoi, dans ces conditions, cette grève qui a une fois de plus pris en otages "les usagers" ? Les syndicats prétendent défendre le service public mais oublient que la continuité dans le temps en est un principe fondamental. Les syndicats allemands, eux, respectent les usagers, ils ne font pas de la grève un préalable à la négociation et ne la déclenchent qu'en cas d'échec de celle-ci.

L'attitude de la direction de la SNCF est tout aussi peu respectueuse de ceux qu'elle appelle "les clients". Face au succès de la grève, le président Louis Gallois a fait savoir qu'il était "prêt à bouger sur les salaires" : ne pouvait-il "bouger" un peu plus tôt, dès le dépôt du préavis de grève ? Ignorait-il que les cheminots étaient fortement mobilisés ? Selon lui, "les positions étaient trop divergentes pour pouvoir éviter la grève" : en quoi la grève a-t-elle rapproché les points de vue ? Son attentisme a infligé une journée de galère aux voyageurs, fait perdre des recettes à la SNCF et légitimé les syndicats dans l'idée que la négociation ne peut s'engager sérieusement sans préalable conflictuel.

A la RATP aussi, il y a des divergences sérieuses entre syndicats et direction sur les salaires, les effectifs, les conditions de travail. Mais, face au risque de grève générale, la direction a déclenché la procédure dite "d'alerte sociale", négocié rapidement et "bougé". La grève générale a ainsi été évitée.

Cet épisode confirme l'intérêt des propositions de la FNAUT (voir FNAUT-Infos n°74), malheureusement ignorées des partenaires sociaux de la SNCF. Direction et syndicats doivent se montrer responsables et adopter un code de bonne conduite qui concilie droit de grève et droit au transport : négociation dès les prémices d'un conflit, et notamment pendant la durée du préavis, comme à la RATP, et procédure de grève qui, comme à EDF, pénalise l'entreprise et non les usagers (maintien prioritaire des dessertes TER).

Si la situation reste bloquée, l'Etat finira par donner raison au président du MEDEF qui réclame "une réglementation du droit de grève dans les services publics, comme dans la plupart des pays européens".

Jean Sivardière

Le coin du voyageur

Une ville enclavée

Le TER Saint Etienne-Lyon vient de bénéficier de nouvelles rames confortables et performantes. Mais les temps varient encore de 42 à 50 minutes pour 59 km. Un gain de 5 à 8 minutes est possible : il exige de gros travaux de rectification de tracé et un nouveau pont sur le Rhône entre Givors et Ternay.

Mais la valorisation du TER ne supprime pas l'enclavement de Saint Etienne, qui ne possède aucune liaison directe avec les grandes villes de la région : il faut plus de 2h pour aller à Valence, 2h30 pour aller à Grenoble.

Saint Etienne est également dépourvue de relations directes avec les métropoles françaises, sauf Paris (4 TGV par jour). Les correspondances à Lyon Part Dieu sont difficiles et pénalisent une clientèle professionnelle qui travaille de plus en plus en dehors du département de la Loire.

On ne trouve aucun train Lyon-Saint Etienne entre 17h05 et 18h54, aucun train Saint Etienne-Lyon entre 19h37 et 21h07. Les temps d'attente sont dissuasifs : 3h05 pour le train Lyon-Strasbourg de 17h10, 1h30 pour le TGV Lyon-Nantes de 18h35, 53 minutes pour le TGV Lyon-Marseille de 9h58, 1h02 pour le TGV Montpellier-Lyon qui arrive à 20h05, 53 minutes pour le TGV Lille-Lyon qui arrive à 20h14. Un cadencement à la demi-heure et une amplitude horaire élargie du TER Saint Etienne-Lyon sont indispensables.

L'aménagement du territoire passe par une égalité d'accès au transport collectif, en particulier au réseau TGV en plein essor avec la mise en service prochaine du TGV Méditerranée.

Aimé Dormois, 42 Saint Etienne

Respecter les handicapés

Le 20 mai dernier, 4 personnes en fauteuil roulant se sont présentées au service d'accueil de Paris-Montparnasse pour prendre le TGV de 20h10 pour Poitiers : parmi elles, l'une était en fauteuil roulant électrique nécessitant l'emploi d'un élévateur pour accéder au train. Les employés SNCF ont eu à leur égard une attitude à la limite de l'irrespect : un premier élévateur (qui est tombé ensuite en panne) étant encombré de débris, ils l'ont débarrassé à coup de pieds, envoyant des canettes vides sur l'une des personnes. Appelant certains handicapés par leur prénom, ils n'ont pas tenu compte des recommandations de sécurité qui leur étaient données. L'accès au

transport collectif est encore difficile en l'an 2000 pour les personnes handicapées : les difficultés matérielles peuvent être aplanies par une attitude de compréhension et de respect qui a manqué ce jour-là.

Dominique Bobin, déléguée APF Poitiers

Discours et galère

De grands discours à l'occasion du lancement du PDU d'Ile-de-France fustigent l'usage abusif de la voiture. Mais veut-on vraiment encourager les Franciliens à utiliser les transports collectifs ? Les usagers doivent attendre indéfiniment leurs bus peu fréquents, constamment surchargés et irréguliers. Il faut se battre pour monter dans le 170 à la Porte de Paris, même le dimanche, ou dans le 168 les jours de marché à Saint-Denis. La situation est la même sur le 153. La RATP a promis de faire du 170 un axe prioritaire (1400 usagers ont signé notre pétition), mais rien n'est prévu pour le 168 et le 153 malgré l'urgence.

Jean-Pierre Lerosey, AUT-Plaine Commune (ex-Réseau Transport Saint -Denis)

La SNCF et le tabac

Les dernières places disponibles dans les trains en période de pointe sont des places fumeurs. Or fumer est de moins en moins toléré et le nombre des fumeurs est en régression. La SNCF ne peut ignorer cette évolution : l'offre de places fumeurs doit être inférieure à la demande, afin qu'un usager ne soit jamais contraint de voyager dans une voiture fumeur. Et pourquoi ne pas augmenter les tarifs en voiture fumeurs, dont l'entretien est plus coûteux que celui d'un voiture non-fumeur ? Les non-fumeurs n'ont pas à subventionner les fumeurs !

J-François Pellerin, 92 Boulogne

Qualité de service

J'attire votre attention sur le relâchement des opérations de contrôle à bord des trains, qui contribue indirectement à l'insécurité. Au cours de quatre voyages successifs sur les lignes Paris-Le Havre et Paris-Creil, le contrôleur n'est pas passé une seule fois.

La régularité se dégrade également : en mai dernier, sur la ligne Beauvais-Creil, l'indice de ponctualité a été de 82% : il y a eu des incidents sur douze jours, auxquels il faut ajouter sept jours de perturbations sociales.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Le coin du cycliste

Le vélo de part et d'autre du Rhin



La prise en compte du vélo dans les PDU est un objectif fondamental. Sans la création d'un minimum d'axes structurants en site propre dans chaque agglomération (par exemple un axe nord-sud et un axe est-ouest, la desserte des grands établissements scolaires) et en particulier sur les itinéraires parallèles aux lignes de tramway, nous n'aboutirons pas à augmenter l'usage du vélo en ville.

La grande différence entre la France et les pays voisins tels que la Suisse et l'Allemagne, c'est le nombre d'enfants cyclistes. A Fribourg en Brisgau, un enfant peut traverser la ville de part en part sans entrer en conflit avec un véhicule motorisé. A Mulhouse, de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés en dix ans, mais le nombre des cyclistes n'a pas augmenté en proportion des aménagements, et très peu d'enfants circulant à bicyclette.

Dominique Rosenfeld, président du CADR-Mulhouse

A l'occasion du passage du Tour de France 2000, la promenade à vélo organisée sur le tracé de l'étape Fribourg-Mulhouse a mis en évidence un fossé culturel : côté français, on voyait exclusivement des vélos de course, côté allemand les vélos de ville prédominaient. De même le parcours s'est fait exclusivement sur pistes cyclables en Allemagne, aucune n'a pu être empruntée sur le parcours français.

Rémy Chevrolet, CADR-Mulhouse

Gadget cycliste

Dans FNAUT-Infos n°80, vous saluez un peu vite le Conseil Général de la Manche pour son aménagement de "véloroutes". Présidée par le sénateur Jean-François Le Grand, cette institution rétrograde, totalement imprégnée d'intégrisme automobile, finance à tout va les axes routiers à 2 fois 2 voies et ignore le rail.

Ses "véloroutes" ne sont que des gadgets de communication électoraliste, signalés par des panneaux "véloroute, partageons la route" difficilement visibles par l'automobiliste et qui semblent plutôt inviter les cyclistes à partager la route avec leurs "grands frères" automobilistes. Aucun aménagement n'a été fait en milieu urbain ou périurbain, c'est-à-dire là où il faudrait protéger les cyclistes et ralentir les voitures.

Yves Grall, président, Manche-Nature

Brèves

Accessibilité

Suite à une enquête récente dans 77 grandes villes hors Paris, l'Association des Paralysés de France a constaté que l'accessibilité des autobus est nettement moins bonne que celle des lieux publics (mairies, bureaux de poste, cinémas) : 10 villes offrent une accessibilité partielle des bus et 47 n'en offrent aucune. A Paris, seules quatre lignes, dont deux ne fonctionnent pas le week-end, sont accessibles : 20, 88, 91 et PC.

Fossile

Le Réseau Action Climat n'a pas apprécié les concessions du gouvernement au lobby routier à la veille de la conférence mondiale préparatoire sur les changements climatiques qui s'est tenu à Lyon début septembre : il a attribué à Lionel Jospin le premier "fossile du jour" de la conférence.

M. Fabius et les pétroliers

Nous avons dénoncé, dans notre dernier numéro, l'attitude de Laurent Fabius face aux compagnies pétrolières. Laurent Mauduit, journaliste au Monde, a été plus virulent : "en lieu et place de l'efficacité revendiquée par M. Fabius, c'est une image de gesticulation et d'impuissance qui l'a emporté".

Fuite en avant

En 1985, on observait en France 500000 heures-kilomètres d'embouteillages, et 800000 en 1996 : c'est bien la preuve que la multiplication des infrastructures routières ne permet pas d'assurer la fluidité du trafic.

OGM

Le constructeur automobile Toyota essaie de développer un arbre génétiquement modifié qui fixerait davantage de gaz carbonique lors de la photosynthèse : on limiterait ainsi l'effet de serre.

Pas très propre

Le 6 mars dernier vers 15h, 6 avions ont survolé le nord-ouest de Toulouse pour inscrire dans le ciel, avec des fumigènes, un message publicitaire (Monsieur Propre) de plusieurs kilomètres de long. Le message, répété deux fois, est resté lisible environ 5 minutes. D'après Pierre Barrairon (Mouvement Ecologiste Indépendant), les vols ont nécessité 15000 litres de kérosène : 3000 litres par minute de pub, sans parler du bruit et de la pollution de l'air.

Les activités de la FNAUT

- Jean Sivardière a présenté les propositions de la FNAUT sur le transport des marchandises lors d'une réunion publique organisée à Epinal par l'association Vosges Ecologie.
- Les associations de la FNAUT ont participé à la semaine du Transport Public, à la "journée sans ma voiture" et à la journée d'action contre le transit international routier organisée par Initiative Transport Europe. Lors de la réunion internationale sur l'effet de serre qui s'est tenue à Lyon en septembre, deux conférences ont été données, par Edmond Luca (Lyon-Métro) sur les transports collectifs propres et par Bernard Thierry (DARLY) sur les transports et l'effet de serre.
- Jean Sivardière a été auditionné par la commission Mauroy sur l'avenir de la décentralisation.

Couloir à camions

Les 76 km de l'autoroute de Maurienne A43 ("autoroute Barnier", du nom d'un ancien ministre ... de l'Environnement) ont coûté 9,5 milliards de F (30% de plus que prévu), chacun des 13 derniers km a coûté la bagatelle de 254 millions de F : c'est le record du monde.

► **Philippe Delhomme**, secrétaire général de l'association Réagir en Maurienne : "pour faire accepter l'A43, on nous a sorti le couplet de l'autoroute facteur d'expansion économique, mais l'A43 ne sert qu'à faire passer davantage de camions en Maurienne".

► **Annie Colombet**, présidente de Vivre en Maurienne : "les intérêts des Chamoniards et des Mauriennais sont apparemment divergents - nous avons hérité de "leurs" camions - mais nous sommes solidaires de leur refus de voir repasser ces camions par le tunnel du Mont Blanc : il faut profiter de l'occasion pour rechercher réellement une alternative au transport routier".

Exemple à suivre

Gérard Bamet, délégué de la FNAUT en Mayenne, a pris l'initiative de faire connaître, dans la presse locale, les possibilités de déplacement offertes aux jeunes scolaires par le réseau des autocars départementaux, 8 F seulement les mercredis, samedis et pendant les congés scolaires, quelle que soit la distance parcourue et l'exploitant. Des précisions étaient données sur la manière de se procurer la carte "Jeunes Loisirs Evasion" exigée pour pouvoir bénéficier de cette offre.

Dans une autre intervention, Gérard Bamet a fait connaître les services prévus pour desservir les marchés ruraux.

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ **+4 points à Michel Sammarcelli**, maire RPR de Lège-Cap Ferret (*Gironde*). Après un bilan catastrophique en 1998 à la sortie des boîtes de nuit (60 accidents, 3 morts, 100 blessés dont 6 graves, 2 handicapés à vie), il a mis en place pendant l'été 1999, et reconduit cette année, un circuit d'autocar de 35 km pour ramasser les jeunes. L'amélioration de la sécurité est spectaculaire.

▲ **+2 points à Geneviève de Fontenay**, présidente du comité Miss France. Invitée à l'émission mondaine Sagas de TF1, elle s'est fait interviewer longuement dans le bus parisien 82, qu'elle dit préférer pour sa convivialité à une limousine avec chauffeur.

Punitions :

▼ **- 2 points à Guy Navel**, conseiller général de Verdun-Est et du val de Meuse : sous prétexte de ne pas retarder les travaux du TGV-Est, il rejette le repositionnement souhaitable de la gare meusienne à Bannoncourt, dans la vallée de la Meuse.

▼ **- 2 points à Pierre Bergé**, PDG d'Yves Saint Laurent. Propriétaire d'un hélicoptère Agusta Power (20 millions F), il l'utilise "pour son plaisir et celui de ses amis" pour aller de Paris à sa propriété de Deauville, ou en vacances à Avignon. Son plaisir n'est pas celui des autres, qui en ont plein les oreilles.

▼ **- 3 points à Jean-Louis Guigou**, patron de la DATAR. Généralement mieux inspiré, il vient de proposer de "bâtir une autoroute est-ouest pour relier Nantes à l'Europe centrale".

▼ **- 4 points à Jean-Claude Gayssot**. Candidat aux prochaines municipales à Béziers, il s'estime capable de cumuler son ministère avec le poste de maire.



BETISIER

✕ **François Hollande**, premier secrétaire du Parti Socialiste (*entendu à la télévision le 6 septembre pendant le conflit des routiers*) : "il n'y avait pas lieu de consulter Madame Voynet sur les mesures d'aide aux transporteurs routiers : elle s'occupe de l'environnement, elle n'était pas concernée". C'est bien connu, les camions et l'environnement, ça n'a rien à voir.

Un homme de dialogue

Un transporteur routier s'est adressé en ces termes à un représentant régional de la FNAUT : "les mecs comme vous, on va leur faire la peau".

Actions en bref

Haute Normandie

● L'Association des Usagers du Rail de la vallée de la Lézarde (AURVAL) réclame une meilleure utilisation de la ligne Le Havre-Rolleville, peu fréquentée alors qu'elle dessert une zone en pleine croissance démographique, et dont la fermeture a été évoquée. Alors qu'elle réclamait la réfection de la voie pour permettre d'augmenter les vitesses et la création d'un point de croisement, le Conseil Régional a décidé d'acheter deux autorails X73500, puis un seul : ayant acquis de l'expérience sur la ligne Rouen-Dieppe, la SNCF a alors démontré que la voie était en trop mauvais état pour supporter son passage ... L'association distribue un tract aux automobilistes sur le thème : "l'essence est trop chère ? vous en avez assez des feux rouges, des bouchons, des papillons ? prenez le train avec nous, profitez du calme, de la convivialité, des tarifs attractifs".

Picardie

● L'association Les Droits du Piéton d'Amiens s'inquiète du flou du projet de PDU et du manque de volonté politique des élus. Il est question de quadrupler l'usage du vélo (qui passerait ... de 0,5% à 2% des déplacements mécanisés) et d'augmenter la fré-

quentation des transports collectifs de moitié (elle stagne depuis six ans), mais on ne précise ni comment ni à quelle échéance ; quant à la circulation automobile, elle serait maintenue à son niveau actuel alors que la loi sur l'air exige sa réduction.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● L'ADTC de Marseille approuve les orientations "parfois excellentes" du PDU de Marseille : "il est reconnu que le vélo doit avoir droit de cité partout, et les deux tiers des budgets sont réservés aux transports collectifs". Mais Claude Noble, sa présidente, regrette que les crédits disponibles pendant la première phase du PDU soient réservés ... aux routes, alors que la priorité, c'est le tramway pour desservir les quartiers nord, où le taux de motorisation est le plus faible.

Rhône-Alpes

● Le collectif pour des déplacements alternatifs dans l'agglomération d'Annecy s'est adressé à Bernard Bosson, maire d'Annecy, pour lui demander de faire respecter les limitations de vitesse par la police municipale. 70% des automobilistes ne les respectent pas, les dépassements atteignant le plus souvent 20 à 30 km/h : le collectif déplore qu'ils puis-

sent s'accorder ainsi le droit d'une conduite à risque (pour les autres) pour une amende forfaitaire de 600 F et un stage leur donnant la possibilité de récupérer les 2 ou 3 points perdus.

Interrégional

● L'ADPCR a obtenu le remplacement de tous les autocars par des trains sur la ligne Caen-Rennes et le renforcement des liaisons sud-Manche-Ille et Vilaine. A sa demande, la pertinence du matériel pendulaire sur l'axe Caen-Rennes, offrant une liaison de bout en bout (en 2h20 au lieu des 2h37 prévues après modernisation) sera étudiée.

● L'AUTC Poitou-Charentes et la FNAUT Pays de la Loire ont donné un avis négatif sur le projet de voie express Cholet-Bressuire lors de l'enquête publique : nouvel exemple de tronçonnage déjà dénoncé par la Cour des Comptes, le projet est en fait un élément d'une voie Nantes-Poitiers qui n'a fait l'objet, contrairement aux prescriptions de la LOTI, d'aucune étude alternative. Les deux associations réclament une étude sérieuse de la réouverture de la liaison ferroviaire Nantes-Poitiers-(Limoges) dans le cadre des schémas de services.

● En réaction aux exigences des transporteurs routiers, Vosges-Ecologie, Thur Ecologie et Transports et la FNAUT ont constitué, avec plusieurs associations des vallées vosgiennes, la coordination Transports-Environnement du Massif Vosgien pour s'opposer au franchissement de tous les cols vosgiens par les camions à la suite de la fermeture du tunnel routier de Sainte Marie aux Mines : "il ne s'agit pas de déplacer le problème d'une vallée à l'autre mais d'obtenir le report intégral du transit sur les autoroutes A4 et A36. A l'occasion du 10ème festival international de Géographie, Vosges-Ecologie a publié une brochure de 20 pages sur le transport routier en montagne : le cas de la RN 66 (22 rue de la Charme, 88360 Rupt sur Moselle, tel/fax 03 29 24 33 51).

pour vos vœux et autres messages : soyez FNAUT, soyez multimodaux



En vente au siège de la FNAUT : 4 cartes pliées 10,5x15 cm avec aquarelle en quadrichromie sur la page de garde, sans formule de vœu, texte FNAUT au dos du deuxième volet. Le paquet de 4 cartes + 4 enveloppes : 30 F + 5 F de port.

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°89
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : **160 F**
Individuels, associatifs : **95 F (soutien 160)**

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : fnaut@wanadoo.fr
Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>

Douzième congrès : la FNAUT exprime sa déception

Faisant, lors de son 12ème congrès, le bilan de l'action du gouvernement et des élus locaux et régionaux, la FNAUT n'a pu qu'exprimer sa déception. Certes les transports ferroviaires et, plus récemment, les transports urbains ont bénéficié d'un financement accru, mais gouvernement et élus continuent à privilégier la route et l'avion au lieu d'encourager systématiquement les transports collectifs, les modes doux et le transport de fret par le rail et la voie d'eau. Face à la congestion des infrastructures, à la persistance de l'insécurité routière à un niveau élevé, à la montée des nuisances et des déséquilibres écologiques, un renversement des priorités s'impose : on ne peut se contenter d'effets d'annonce.



Photo : M. Debrincat

Le douzième congrès de la FNAUT a eu lieu à Orléans-La Source, les 28 et 29 octobre 2000 et a rassemblé plus de 120 participants. Il était organisé par l'équipe du siège de la FNAUT et Didier Grimault, représentant de la FNAUT à Orléans, avec l'aide de la Ligue contre la Violence Routière du Loiret et un support logistique décisif de la ville d'Orléans, de la Société d'Economie Mixte des Transports d'Orléans (SEM-TAO) et de la région Centre.

Les débats étaient dirigés par Jean Sivardière, président de la fédération.

La veille du congrès, les participants ont pu, grâce à un responsable de la SEM-TAO, découvrir le tramway et son dépôt quelques semaines avant sa mise en service. Le dimanche après-midi, une visite de la ville et de la cathédrale leur était proposée.

Le bon exemple

La FNAUT n'avait pas choisi au hasard l'agglomération d'Orléans pour y tenir son congrès. Orléans avait en effet obtenu le prix Orange en 1996, en même temps que Montpellier, pour l'engagement de son projet de tramway. Et c'est avec plaisir que nous avons accueilli, dès l'ouverture du congrès, Jean-Pierre Lapaire, maire de Saint Jean de Braye et président de la SEM-TAO, qui nous a précisé la démarche urbanistique à l'origine du choix du tramway. Puis Jean-Pierre Sueur, député-maire d'Orléans et auteur d'un remarquable rapport sur la ville, nous a présenté ses propositions pour enforcer la pertinence et la cohérence des politiques d'agglomération et reconstruire une ville resserée et multipolaire.

Imprévoyance

Dans son avis de 1997 sur la politique publique de maîtrise de l'énergie, le Conseil Général des Mines écrivait : "les prix actuels de l'énergie ne reflètent ni les coûts environnementaux ni la nécessité d'économiser par précaution les ressources non renouvelables ; la vulnérabilité du secteur des transports à une éventuelle instabilité de nos approvisionnements en pétrole s'est fortement accentuée depuis vingt ans ; l'effet de serre va conduire à des obligations internationales qui coûteront très cher à ceux qui n'auront pas lancé une politique forte de maîtrise de l'énergie".

Cet avertissement a été totalement ignoré lors de l'élaboration des plans de déplacements urbains, des contrats de plan Etat-régions et des schémas de services.

Quant à la hausse du prix du pétrole, passé en 18 mois de 10 à plus de 30 dollars le baril, elle a pris de court la classe politique. Il est sidérant qu'elle n'ait suscité de la part du gouvernement et dans les partis politiques, écologistes exceptés, aucune interrogation sur la politique des transports, mais seulement des lamentations démagogiques sur "le prix insupportable de l'essence".

Une fois de plus, on est sorti d'une situation de crise à coups de décisions improvisées et d'incohérences, sans un mot de pédagogie. Le gouvernement a renforcé l'idée fautive que l'automobile est trop taxée en supprimant la vignette au lieu d'accroître son rôle écologique, et subventionné plus largement les transporteurs routiers au lieu de les aider à se regrouper et à répercuter la hausse de leurs prix de revient sur les industriels et la grande distribution.

Cet épisode servira-t-il de leçon aux responsables politiques mieux que l'accident du tunnel du Mont Blanc ou le naufrage de l'Erika ?

Il est temps de regarder en face la réalité - le désordre routier et maritime, l'insécurité sur la route et dans les transports collectifs, la pollution de l'air, l'étalement urbain, le renchérissement inévitable du pétrole, le réchauffement climatique - et de changer de cap sans attendre la prochaine catastrophe ou la prochaine jacquerie.

Jean Sivardière



Le 12ème congrès de la FNAUT

Débat avec les représentants des ministres

Après cette introduction stimulante, les congressistes ont adopté le projet de motion générale sur la politique du gouvernement présenté par le bureau.

Fin 1998, lors de son congrès de Saint Denis, la FNAUT avait eu à l'égard du gouvernement Jospin une attitude conciliante. Deux ans plus tard, il a fallu déchanter et l'irritation était perceptible face aux effets d'annonce et aux promesses non tenues.

Nos conclusions (voir page 3) ont été présentées aux représentants du gouvernement : Jean Lafont, conseiller au cabinet de Dominique Voynet, et Hubert du Mesnil, directeur des Transports Terrestres et représentant de Jean-Claude Gayssot.

Jean Lafont a rappelé tous les efforts déployés par Dominique Voynet pour peser sur les décisions du gouvernement. Puis il a souligné l'importance de

la loi Voynet sur l'aménagement du territoire : au-delà de l'affirmation du principe du développement durable, la loi a introduit la démarche intermodale très novatrice des schémas de services collectifs (SSC). Il a annoncé une prochaine réforme, qui devrait être décisive, des enquêtes publiques.

Quant à Hubert du Mesnil, il nous a invités à réfléchir sur quatre leviers susceptibles de provoquer le changement :

- la planification intermodale (PDU, SSC) qui, malgré ses insuffisances, a le mérite essentiel de faire apparaître les contradictions ;
- le mode de financement des infrastructures (la suppression du FITTVN exige qu'on réinvente un financement intermodal) ;
- la gestion des infrastructures, résolue pour le rail et la voie d'eau depuis les créations de RFF et VNF, mais pas encore pour les autoroutes ;
- enfin la régulation fiscale et sociale du transport routier, bloquée par l'actuel désordre européen (absence de décision à la majorité).

des bassins de vie car banlieues et zones suburbaines sont abandonnées à la voiture. Comme l'écrit de manière lapidaire Olivier Klein, chercheur au Laboratoire d'Etude des Transports de Lyon, "on s'oriente vers la ville rhénane au centre, et vers la ville américaine en périphérie".

Sans nier le risque d'une telle dualité, Ronan Golias, ingénieur-urbaniste au GART, a souligné l'intérêt de la procédure des PDU, dont la loi SRU permettra de renforcer la cohérence. Il a invité les associations présentes dans une même ville - piétons, cyclistes, usagers des transports - à se regrouper dans une démarche intermodale pour parler d'une seule voix.

La sécurité des déplacements

Le travail des deux commissions a été consacré à la sécurité dans les transports collectifs et sur la route.

La dégradation de la situation en matière de fraude, de vandalisme et d'insécurité dans les transports collectifs, en particulier aujourd'hui dans les villes de province, a incité la FNAUT à reprendre la réflexion sur ce problème crucial et encore manifestement sous-estimé par les pouvoirs publics (voir FNAUT-Infos n°61).

Le débat, présidé par Daniel Leroy, a été introduit par Jean Sivardière à partir d'une étude de François Jeannin, puis par Simone Bigorgne, Claude Pierre dit Barrois et Jean-Louis La Rosa.

Quant à la commission sécurité routière, présidée par Bernard Thierry, elle a travaillé sur les bases d'un rapport de Gérard Pétin, responsable de la Ligue Contre la Violence Routière du Loiret, du témoignage du capitaine de gendarmerie Bertrand Devarine, chef de l'escadron départemental de sécurité routière du Loiret, et de l'expérience de Daniel Picol dans la commission des sanctions administratives de la région Bretagne.

Dès l'installation du gouvernement

Actes du congrès

La FNAUT publiera prochainement les actes du congrès d'Orléans.

Ce dossier comprendra le texte complet de la motion générale, les motions complémentaires, les interventions de nos invités, les bilans des PDU et CPER, les conclusions des débats sur la sécurité dans les transports collectifs et sur la route.

Le document peut être commandé dès maintenant au siège de la FNAUT au prix de 35 F envoi compris.

Prix Orange



Ont obtenu le prix Orange :

■ **Hubert Haemel**, sénateur RPR du Bas-Rhin et vice-président de la région Alsace, pour son action décisive en faveur du transport ferroviaire régional : promotion de la "régionalisation ferroviaire", développement des transports ferroviaires en Alsace et création des premiers "comités de lignes" ;

■ le **conseil régional d'Ile de France**, présidé par Jean-Paul Huchon (PS), qui a signé le meilleur contrat de plan Etat-région (deux tiers des crédits déplacements pour le transport ferroviaire, un tiers pour la route).

Prix Citron

Ont obtenu le prix Citron :

✗ **la région Midi-Pyrénées**, présidée par Martin Malvy (PS), qui a signé le plus mauvais contrat de plan Etat-région (moins de 10% des crédits pour les transports collectifs, plus de 90% pour la route s'ajoutant à la contribution massive des départements) ;

✗ **la communauté d'agglomération de Rouen**, présidée par Yvon Robert (PS), qui a adopté le plus mauvais plan de déplacements urbains, digne des années 60 (75% des crédits prévus pour les infrastructures routières - détails dans notre prochain numéro).

CPER et PDU

Après les orientations du gouvernement, celles des élus régionaux et locaux, diversifiées mais toujours orientées en priorité vers la route, ont été évaluées à travers un bilan des Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) et des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Daniel Leroy, vice-président de la FNAUT, a présenté une analyse des CPER (voir encadré page 3) et souligné que, même dans les régions les plus favorables au rail, la route reste massivement soutenue. Jean-Michel Bodin, vice-président de la région Centre, a montré comment cette région avait défini une politique très cohérente des déplacements et cherché à développer les relations ferroviaires interrégionales.

Après les CPER, les PDU. Jean-Louis La Rosa, vice-président de la FNAUT, a dressé un tableau contrasté des choix des élus locaux (un résumé de l'étude qu'il a réalisée avec la collaboration de Michel Vandembroucke, président de Lyon-Tramway, sera publié dans un prochain numéro de FNAUT-Infos). Jean Gilbert, président de l'AUT-IdF, a commenté le PDU d'Ile de France.

Les PDU prévoient généralement une réduction de la part modale de la voiture, mais cette réduction annoncée est souvent de la poudre aux yeux (le stationnement central restera trop abondant) et elle ne concerne que le coeur des agglomérations, et non l'ensemble

Une politique difficilement lisible

contrats de plan Etat-régions.

- Le financement des transports urbains en site propre a été triplé.
- La loi Voynet sur l'aménagement du territoire a corrigé les aberrations de la loi Pasqua et énoncé d'excellents principes (développement durable, priorité au rail, rôle des régions).
- Le vote des lois Chevènement et Gayssot-Besson (SRU) a renforcé l'intercommunalité dans les agglomérations et la cohérence entre politiques de transport et d'urbanisme, et accéléré la "régionalisation ferroviaire".

Effets d'annonce

Les insuffisances de cette politique apparaissent aujourd'hui au grand jour.

- L'Etat a continué à encourager les travaux routiers urbains (rochades consacrant une hégémonie de l'automobile dans les zones périurbaines contraire aux objectifs de la loi sur l'air) et interurbains (l'A89 inutile et non rentable).
- La loi SRU n'a pas apporté les réformes institutionnelles nécessaires pour une gestion rationnelle des bassins de vie. Elle n'a pas introduit de contribution des automobilistes au financement des transports urbains.
- Le problème dramatique de l'insécurité routière a été abordé sans réelle volonté politique, la loi Gayssot n'ayant pas proposé une politique d'ensemble alors qu'il s'agissait de "réduire de moitié en 5 ans la mortalité routière".
- Le terrible accident du tunnel du Mont Blanc n'a mené à aucune mesure sérieuse pour reporter du trafic de fret de la route sur le rail. La volonté de rouvrir au plus vite le tunnel du Mont Blanc est contradictoire avec l'objectif, ambitieux mais insuffisant pour réduire le trafic routier qui explose, de "doubler le trafic ferroviaire de fret d'ici 2010".
- L'intermodalité n'a pas progressé : le projet de direction unique des infrastructures au ministère de l'Équipement a été abandonné.

Retour en arrière

Alors qu'une stratégie de rupture avec les politiques passées était indispensable, le gouvernement s'est donc contenté de correctifs timides et d'effets d'annonce sans s'attaquer aux problèmes de fond.

Plus récemment, il est carrément revenu en arrière en supprimant la vignette, en baissant les taxes sur les carburants et en confirmant de grands projets routiers et aéroportuaires (A831, contournements ouest de Lyon et nord de Nice, 3ème aéroport parisien). Si

l'A32 a été abandonnée, le programme routier alpin préféré à l'A51 reste surdimensionné. Ces décisions sont totalement contradictoires avec la volonté de favoriser le rail, d'aménager le territoire de manière équilibrée, de protéger l'environnement, d'économiser l'énergie et de lutter contre l'effet de serre.

Impasse annoncée

En conclusion, la FNAUT ne peut qu'exprimer sa déception : le gouvernement n'a manifestement pas agi à la hauteur de ses promesses. Certes il est confronté à des difficultés importantes.

- D'une part il subit les pressions des milieux routiers (constructeurs, BTP, Equipement), des groupes industriels bénéficiaires de la sous-tarification des transports et des élus locaux.
- D'autre part l'opinion exprime des aspirations contradictoires : moins d'impôts et plus de service public, moins de taxes sur les carburants et moins de pollution.
- Enfin l'Union Européenne est incapable d'harmoniser la concurrence, de prendre en compte les coûts externes des différents modes de transport, et d'investir dans le ferroviaire alors que la dimension européenne lui ouvre un champ évident de développement.

Mais les problèmes subsistent et s'aggravent, et plus on attendra pour y remédier, plus il sera difficile de le faire. Il faut refuser la fuite en avant à coup de décisions ponctuelles et à court terme : seule une révision fondamentale de la politique des transports permettra d'éviter l'impasse qui s'annonce.

Il nous faut donc nous mobiliser et expliquer avec fermeté à l'ensemble des élus et au gouvernement qu'on ne peut indéfiniment gouverner sans choisir. Les prochaines échéances électorales doivent être l'occasion de placer les décideurs politiques devant leurs responsabilités.

Contrats de Plan : des choix contrastés

L'Etat a ouvert des perspectives intéressantes en montrant le bon exemple : si ses crédits routiers ont progressé, ses crédits ferroviaires ont été multipliés par 7,5. Mais les régions ont souvent réagi avec réticence aux incitations financières de l'Etat (on laisse ici de côté le cas très particulier de l'Île de France).

La région Centre apparaît nettement comme la plus favorable au rail, qui bénéficie d'un bon tiers des investissements transports, avec un programme équilibré où TER (réouverture de Chartres-Orléans) et fret occupent une bonne place.

Viennent ensuite Rhône-Alpes, PACA (où les crédits ferroviaires ont décuplé), Nord-Pas de Calais, Bretagne, Alsace (si on tient compte de sa participation hors contrat au TGV-Est) et Pays de la Loire.

Dans les derniers wagons, on trouve 4 régions où le rail ne représente que 10% des investissements transports : Languedoc-Roussillon, Limousin, Poitou-Charentes et Basse-Normandie, cette dernière région ayant l'excuse de réserver des crédits pour la future liaison Normandie-Val de Seine-Roissy.

Le cancre de la classe est la région Midi-Pyrénées, qui investit 7 fois plus dans la route que dans le rail (même en tenant compte du périurbain toulousain).

Le résultat des négociations entre l'Etat et les régions est décevant : on est loin du rééquilibrage espéré, et indispensable, entre rail (22% des crédits) et route (78%).

■ En valeur absolue, l'effort financier de l'Etat reste modeste compte tenu des retards accumulés, la route se taille encore la part du lion.

■ L'absence d'une loi de programmation ferroviaire a pesé lourd. Le saupoudrage n'a pas été évité, des lacunes subsistent dans le maillage, les programmes interrégionaux sont très faibles.

■ Les objectifs affichés seront difficilement atteints. Déjà, au cours du 11ème plan, les crédits d'Etat pour le rail n'ont été consommés qu'à 65%. RFF et la SNCF doivent rapidement étoffer leurs moyens d'études.

■ Enfin si les régions ont pris conscience de l'importance du TER, nombre d'élus ne conçoivent le désenclavement et le développement économique que par la route.

Daniel Leroy

L'avenir du fret ferroviaire

Nous poursuivons notre réflexion sur le fret ferroviaire (FNAUT-Infos n°87) : faut-il filialiser Fret SNCF ? comment mieux capter le trafic diffus ? Prochains articles : le rail et la voie d'eau contre la route ; l'autoroute ferroviaire, pour ou contre ?

Des exploitants spécialisés pour la desserte terminale

Pour l'essentiel, l'économie moderne génère du trafic diffus qui ne relève pas du train complet. Il est donc capital que le rail puisse reprendre des parts de cet énorme marché sur lequel la route règne sans partage.

Or le transport terminal est, avec la faiblesse de l'action commerciale et le manque de fiabilité des acheminements, le talon d'Achille du rail en France.

La rigidité d'organisation de la SNCF, en particulier pour la gestion du temps de travail de son personnel, conduit à un coût prohibitif des dessertes terminales. La SNCF perd ainsi - volontairement ou involontairement - de très nombreux trafics diffus, du fait de sa non-compétitivité face à la route, même si ses clients sont embranchés.

Aux USA, 3 à 400 "short lines" desservent des antennes, de quelques kilomètres à une centaine, en rabattement sur les lignes exploitées par les grandes compagnies. Depuis 15 ans, on n'y ferme plus de lignes de fret ... En Europe, pourquoi ne pourrions-nous pas ouvrir totalement à des compagnies privées les dessertes terminales jusqu'aux triages ?

De petites sociétés locales seraient certainement plus motivées que le "mastodonte" national pour démarcher des entreprises qui leur ressemblent et répondre à leurs besoins en leur proposant le meilleur service au meilleur coût, leur existence même dépendant de la satisfaction du client.

Directement au contact de leurs clients, contrairement à une lointaine et anonyme agence fret, elles seraient l'interlocuteur commercial de l'industriel ou du distributeur. Pour le transport principal massifié, elles traiteraient, en tant que client à leur tour, avec le ou les tractionnaires nationaux.

Une bonne prise en charge du trafic diffus par le rail est particulièrement importante dans les agglomérations, où la desserte terminale routière génère des nuisances considérables.

Pierre Pommarel

Mutation technologique

La réalisation de l'objectif fixé par le ministre - doubler le fret ferroviaire en dix ans - est problématique. Le rail accuse depuis des lustres un manque de

moyens qui ne lui permet pas, actuellement, de satisfaire la demande. On dit que le doublement du fret ferroviaire implique un triplement du transport combiné. Il faut savoir qu'il implique aussi un triplement du transport par wagons isolés, car le trafic par trains entiers offre peu de possibilités de croissance. Or la technique actuelle du triage est totalement archaïque, elle ne permet guère aux trains de fret du lotissement d'effectuer le "saut de nuit" indispensable pour concurrencer la route.

Seule une automatisation de toutes les opérations de triage, réduisant les escales à une durée maximale de deux heures, autorisera des délais d'acheminement comparables aux délais routiers et une réduction importante du coût des opérations de triage. Cette automatisation nécessite impérativement l'emploi de l'attelage automatique.

Il faut aussi améliorer les techniques intermodales, car le tri ou l'échange des conteneurs et des remorques est encore trop complexe et onéreux.

De nombreuses propositions techniques ont été faites : tri automatique des conteneurs par le système Commutor, remorques rail-route Combitrans. Seule leur mise en oeuvre permettra un transfert massif de trafic de la route sur le rail. L'effort financier à fournir est important, mais ces nouvelles techniques sont un outil fondamental du développement durable.

Christian Bertin

Filialiser Fret SNCF, une fausse bonne idée

Les chargeurs réclament la filialisation de l'activité fret de la SNCF. Ils en attendent les avantages suivants :

- des moyens pour le fret (locomotives, infrastructures, sillons) plus importants et non remis en cause en cas d'incidents, retards ou pointes du trafic voyageurs ;
- des coûts de production plus faibles (sur les lignes dédiées au fret) et "adaptés aux conditions du marché" ;
- des alliances plus faciles de la SNCF avec d'autres opérateurs européens.

Mais on peut obtenir les mêmes résultats par une séparation stricte des moyens et des comptes voyageurs et fret au

Le saviez-vous ?

■ Face au besoin urgent de moderniser le parc de wagons de la SNCF (4000 wagons sont nécessaires), Michel Hontang, membre de la FNAUT, a suggéré, lors d'un récent colloque, une incitation fiscale pour les investisseurs : SNCF, France Wagons ou loueurs privés.

■ La Fédération Nationale des Transporteurs Routiers propose que la TIPP diminue lorsque le prix du pétrole augmente. C'est le contraire qui est nécessaire : si le pétrole, denrée rare, augmente, il faut le taxer davantage pour inciter à l'économiser.

■ D'après RFF, il est possible d'augmenter de 30% la capacité de la ligne Paris-Le Havre en rationalisant le plan de transport de la SNCF et en réorganisant les "blancs travaux".

■ Les "petites" lignes ferroviaires du Morvan ont transporté 770000 tonnes de marchandises (céréales, bois, graviers) en 1999 : si on les avait supprimées, 100 camions supplémentaires par jour circuleraient sur les RN 6 et 151.

■ L'entreprise papetière Norske Skog, implantée dans les Vosges, vient de basculer 35000 tonnes par an de papiers (récupérés dans les déchets ménagers ou dans l'industrie) de la route sur le rail. Cette démarche exemplaire, soutenue par l'ADEME, permettra d'économiser 667 tonnes équivalent pétrole par an et d'éviter le rejet de 2550 tonnes de gaz carbonique.

sein de la SNCF. La SNCF pratique déjà une filialisation très souple par produit et secteur géographique.

Par ailleurs la filialisation de l'activité fret, actuellement déficitaire, susciterait peu d'enthousiasme des milieux financiers, sauf à la recentrer sur les seuls créneaux et dessertes denses et rentables. Mais peut-on envisager un réseau fret limité aux régions fortement industrialisées et aux axes de transit Europe du Nord-Espagne/Italie ?

Enfin une séparation trop rigoureuse des activités voyageurs et fret interdirait les économies d'échelle que permet le rail, système à rendement croissant.

Didier Grimault



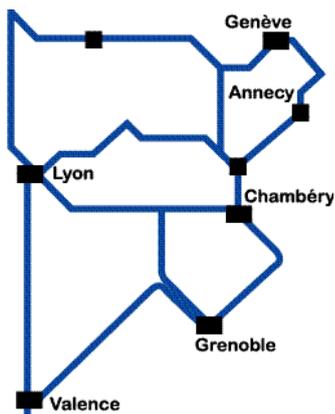
photo : Marc Debrincat

Les effets pervers du TGV-Méditerranée

A lors que la SNCF polarise ses forces vives sur le TGV-Méditerranée, les derniers trains GL ("Grandes Lignes") vont disparaître du sillon alpin Genève/Annecy-Valence.

Le changement de train à Valence-ville, déjà quasi-systématique aujourd'hui, deviendra obligatoire pour toutes les relations entre les Savoies et le bassin grenoblois d'une part, la Provence et le Languedoc d'autre part : il se fera à la gare TGV de Valence, à mi-chemin entre Romans et Valence.

Il faudra donc réserver pour accéder au TGV, une contrainte réglementaire et financière gênante, surtout pour des parcours limités. Si ces changements sont bien facilités par des escaliers mécaniques, ascenseurs ou plans inclinés, et si les délais de correspondances sont bien calculés, les voyages de jour devraient rester acceptables en raison des gains de temps prévus.



Reste le problème des relations nocturnes, en particulier entre Grenoble et le Languedoc, les Pyrénées et l'Espagne. Si, pour les Savoies, passer par Lyon pour emprunter le Genève-Irun, n'est pas trop contraignant, le détour de 139 km est franchement dissuasif pour les grenoblois qui se tourneront vers l'avion (pour ceux qui peuvent payer) ou la voiture de Grenoble à Valence, comme le font déjà des voyageurs diurnes, ou encore la voiture de bout en bout, (solution adoptée par un médecin grenoblois, fidèle au rail depuis vingt ans, depuis la suppression de la relation de nuit vers Pau).

Une relation TER Annecy-Grenoble-Valence a été créée lors de la suppression du train de nuit Saint Gervais-Irun. Avec un changement de train à 1h50 dans un sens et 4h dans l'autre, ce fut évidemment un fiasco.

Ayant compris, un peu tard, que la région grenobloise serait marginalisée, les élus de l'Isère ont décidé, dans le cadre du prochain contrat de plan avec

l'Etat, l'électrification de Grenoble-Valence qui permettra, à terme, d'amorcer à Grenoble des TGV pour Marseille et Montpellier et, espérons-le, des relations classiques nocturnes. Reste à électrifier le "maillon manquant" Chambéry-Grenoble, sans attendre le lancement, à une date incertaine, du projet Lyon-Turin auquel cette opération a été liée artificiellement.

Un tronçonnage des relations classiques est aussi à craindre dans le couloir rhodanien entre Lyon et Avignon par la ligne de la rive gauche du Rhône, qui doit être dévolue aux relations régionales. Une situation paradoxale puisque la ligne nouvelle doit absorber les circulations TGV et pourrait ainsi dégager des sillons pour quelques trains diurnes de grands parcours qui continueraient à desservir les villes moyennes : Vienne, Montélimar, Pierre-latte, Orange. Comprenez qui pourra ...

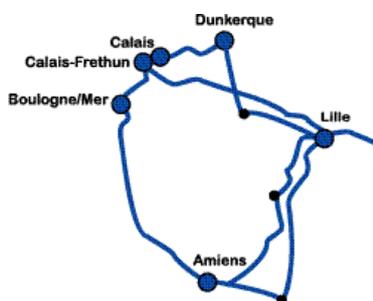
Enfin d'autres relations classiques à longue distance - Strasbourg-Marseille, Metz-Nice ou Perpignan - sont menacées par la "pensée unique" du TGV-Méditerranée : correspondance obligatoire à Lyon-Part Dieu, où de belles bousculades supplémentaires sont prévisibles à certaines heures !

Gagner une heure grâce au TGV-Méditerranée mérite-t-il une rupture de charge à Lyon ou Valence ? Les clients du troisième âge apprécieront, d'autant que le temps gagné sur la LGV sera amputé par les délais de correspondance. L'avion, malgré ses faiblesses, pourrait bien récupérer une partie des déçus, à moins que la SNCF ne décide de mettre en service des TGV directs Metz-Toulouse/Marseille et Strasbourg-Nice.

William Lachenal, FNAUT-Rh. Alpes

A quelques mois de la mise en service du TGV-Méditerranée, la SNCF pourrait commencer à dévoiler la future desserte Paris-Marseille-Nice, et ses projets de relations à grande distance de Nice vers Metz, Strasbourg, Genève, Saint-Gervais, afin de provoquer des réactions du public et des élus concernés, et les corriger si nécessaire.

Jacques Dautrevaux, 06 Saint André



Calais-Vintimille : une gestion incohérente

Jusqu'en 1995, la relation Calais-Nice-Vintimille était assurée par une tranche du "Flandres-Riviera" : en basse saison, 4 à 5 voitures quotidiennes acheminées par Boulogne et Amiens ; en haute saison (Noël, Pâques, été), un train complet souvent doublé en week-end. Ces trains ne comportaient que des voitures lits ou couchettes avec réservation obligatoire et assuraient le service train + auto accompagnée (TAA).

Au service d'été 96, le nombre des voitures est réduit en haute saison (3 en semaine et 4 en week-end) et des centaines de voyageurs, en majorité des britanniques fidèles clients de la SNCF, ne peuvent obtenir de réservations. En 97, le nombre des voitures est suffisant mais les trains sont acheminés par Lille (Boulogne n'est plus desservi) et le service TAA n'est assuré que 3 jours par semaine, d'où une baisse sensible de la fréquentation.

En 98, le service TAA quotidien est rétabli : en 99, le nombre des voitures transportées augmente de 10%. Mais au service d'hiver, le service TAA est ramené à 3 jours par semaine.

Depuis le 28 mai 2000, nouvelle formule : alors que 65% des voyageurs et des voitures transportés l'étaient dès Calais, l'origine du train est reportée à Lille-Seclin sous prétexte d'amélioration du confort et de la sécurité. Il est remplacé provisoirement par un train saisonnier jusqu'au 10 septembre, ... alors que septembre et octobre sont des mois de fréquentation élevée.

Les voyageurs (essentiellement des familles et des personnes âgées) doivent maintenant parcourir 120 km d'autoroute, dont 80 sur l'A25 saturée de camions et dangereuse. La clientèle britannique, première concernée, est furieuse de cette décision absurde et réclame le rétablissement de l'origine du train à Calais.

On notera aussi que, depuis l'ouverture du tunnel et la concentration du trafic maritime Transmanche sur Calais, 5 relations internationales vers la Suisse, l'Autriche et l'Italie ont disparu. Pendant ce temps, les relations au départ de la Belgique se sont développées.

Sur 37 millions de voyageurs Transmanche, 7 utilisent Eurostar, le nombre des automobilistes stagne et le nombre des voyageurs par autocar a augmenté de 60% en 5 ans. Sans parler des voyages organisés, les lignes régulières d'autocar vers l'Italie, le sud de la France et l'Espagne représentent une dizaine de trains de nuit.

Robert Macke, FNAUT-Calais

Sécurité routière

La législation doit encadrer plus strictement l'enseignement de la conduite automobile, en accordant une place primordiale aux vertus de civisme, de prudence, de politesse, de calme, de précision. Ce n'est pas tant la vitesse en soi qui est dangereuse que le défaut de maîtrise dû à l'impatience, à la précipitation et à l'imprécision des gestes de conduite qui en découlent. Le mauvais conducteur se signale toujours par une consommation d'essence très supérieure aux indications du constructeur.

J-G de Cheverry, 09 Saverdun

Aux USA, même si un passage à niveau est équipé de feux ou de barrières, les conducteurs de camions et autocars doivent obligatoirement marquer l'arrêt avant le franchissement, sous peine de suspension du permis de conduire. En Angleterre, dans certains lands allemands, en Autriche, en Hongrie, ces conducteurs sont très souvent contrôlés : si le temps de repos n'est pas respecté, une amende (paiement immédiat exigé) est infligée au nombre de minutes qui n'ont pas été prises et un temps d'immobilisation double (temps d'établissement du procès-verbal non compris) est imposé. En cas de dépassement de vitesse, amende et temps d'immobilisation sont proportionnels à la durée du dépassement.

Ces règles efficaces, doivent être introduites en France, pays du laxisme le plus complet, et généralisées à tous les pays européens.

Roger Dabin, Environnement et Sécurité Routière, Tours

Court ou long terme ?

Les mesures concrètes proposées pour le rail sont toujours beaucoup plus floues que celles proposées pour la route. Sous prétexte que le rail est "la solution à long terme", la tendance lourde des décideurs est de "mouliner de la route" pour résoudre l'urgence du court terme pendant que l'on étudie le long terme. La véritable urgence est au contraire de mettre en oeuvre les solutions à long terme et de réaliser à court terme seulement les travaux routiers qui demeureront nécessaires quand la solution à long terme sera réalisée. Sinon seule la mauvaise solution est réalisée et pérennisée malgré les discours bien construits sur le développement durable.

Eric Brucker, Collectif Opposants à l'A51

TER : parent pauvre du rail

Les lignes TER sont mal équipées et mal desservies, le matériel est désuet et les personnes âgées ne peuvent y monter ou en descendre qu'avec de grandes difficultés, les gares ouvertes ou fermées sont vandalisées, la sécurité des usagers et du personnel n'est assurée ni dans les gares ni dans les trains. Des passerelles ont été parfois installées dans les gares, mais les enfants continuent à traverser les voies avec leur ballon à la main. Que font nos dirigeants face à cette situation ?

Albert de Benedetti, FNAUT-Vienne

Le groupe de droite du conseil régional PACA (majoritaire) vient de refuser la modernisation de 72 voitures Corail et l'achat de 10 rames TER-deux niveaux à 4 caisses, essentielles pour étoffer la liaison Métrazur. Ceci alors que le manque de matériel régional est criant en région PACA. En juillet et août derniers, 427 circulations TER ont été supprimées (dont 25% par manque d'agents de conduite), ainsi que 43 circulations de trains rapides nationaux, en particulier entre Marseille et Nice.

Jacques Silhol, FNAUT-PACA

Fiscalité routière

Face à l'audace calculée des transporteurs routiers, l'attitude du gouvernement lors du débat sur le niveau des taxes sur le gazole été navrante : il n'a pas su exprimer la raison d'être de la TIPP, pourtant bien loin de couvrir les coûts induits par la circulation des camions. De même il n'a pas relevé le caractère délictueux du blocage des raffineries et dépôts de carburants. Peut-on tolérer cette déclaration d'un responsable routier alsacien : "face à nos camions, les CRS ne font pas le poids" ?

Raymond Lacharme, FNAUT-Aquitaine

Il est parfaitement inutile de déplorer l'aggravation de la pollution et du réchauffement climatique si la fiscalité ne reflète pas un choix clair en faveur des modes de transport peu polluants et si le principe pollueur-payeur n'est pas appliqué strictement et de manière permanente. Après avoir cédé aux menaces du lobby routier, le gouvernement est désormais peu crédible quand il parle de relance des transports collectifs et du rail, de diversification énergétique et de développement soutenable.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT-Centre

Médiation

Une importante activité de médiation entre les usagers et les entreprises de transport public, essentiellement la SNCF et la RATP, est exercée par la FNAUT. Cette activité présente un caractère d'utilité sociale reconnu par les pouvoirs publics à travers l'aide accordée pour le financement d'un poste de juriste chargé de la médiation dans le cadre du dispositif employeurs-jeunes. Récemment, la FNAUT a étendu son traitement des litiges au transport aérien (voir FNAUT-Infos n°86).

En un an, nous avons reçu à ce sujet environ 200 appels téléphoniques et 100 dossiers envoyés par courrier ou e-mail. Les litiges sont liés principalement aux pertes, vols et détériorations de bagages (21%), aux retards d'avion (18,5%), aux annulations de vol du fait du voyageur et les demandes d'échange de billet (12,5%) et à la mauvaise qualité du service (12%).

Les autres litiges concernent les surréservations (7,5%), les grèves (6,5%), les mauvaises prestations dans le cadre d'un voyage organisé (5%), les réservations, modifications de prix, pertes de billets, excédents de bagages, ... (11%).

La plupart des personnes qui prennent contact avec la FNAUT recherchent des renseignements sur la réglementation en vigueur, les droits des passagers, les démarches à effectuer en cas de litiges et les indemnités.

Les autres nous demandent d'intervenir en leur faveur auprès d'une compagnie aérienne ou d'une agence de voyage. Dans ce cas, la FNAUT adresse alors au transporteur une lettre de relance donnant le point de vue du voyageur et apportant un point de droit. La procédure ainsi engagée est longue (la réponse se fait souvent attendre plusieurs mois), mais le voyageur bénéficie généralement d'un geste commercial supplémentaire suite à l'intervention de la FNAUT.

Des demandes distrayantes

Les demandes des passagers aériens sont parfois cocasses. Ainsi une personne voulait savoir si elle pouvait voyager avec son lapin nain sur un vol Paris-Figari, la compagnie Air Liberté lui ayant donné des informations contradictoires. Une autre protestait car elle n'avait pu récupérer son bagage à son retour d'Italie après un vol Alitalia : il s'agissait d'une caisse contenant du poisson frais (27 kg) qu'elle avait acheté pour le revendre en France.

Vanessa Korb, service juridique

Brèves

Exemples à suivre

En Suède, un site Internet informe les personnes à mobilité réduite : itinéraires, détail des ruptures de charge, cheminements piétons et état du fonctionnement des installations.

En Grande Bretagne, une loi a créé des comités d'usagers, financés par les pouvoirs publics, pour jouer un rôle classique de médiation et pour donner en amont un avis sur tous les projets concernant les usagers.

Tunnels, touristes, illusions

Selon René Rose, maire de Bedous (vallée d'Aspe), "avec le tunnel routier du Somport, les maires comptent surtout attirer un flux touristique venant d'Espagne". Selon François Mancebo, géographe enseignant à l'université de Toulouse, "le tunnel routier du Puymorens, ouvert en 1993, devait avoir un impact sur le tourisme local avec l'arrivée d'une clientèle barcelonaise : c'est le phénomène inverse qui s'est produit".

L'essence n'est pas chère

D'après l'Initiative pour une réduction des vitesses (The Slower Speeds Initiative) de Grande Bretagne, l'essence n'est pas si chère. Si c'était vraiment le cas, les automobilistes ne prendraient pas leur voiture pour de très courts trajets, sur lesquels la consommation est de 50% supérieure à ce qu'elle est sur des trajets longs ; ils réduiraient spontanément leur vitesse (on consomme 30% de moins à 90 km/h qu'à 120) ; enfin ils conduiraient calmement, sans donner de grands coups d'accélérateur.

Le TGV marque des points

La ligne Paris-Nantes d'Air Liberté n'a pas résisté à la concurrence du train (21 TGV quotidiens, dont 14 sans arrêt).

Air France vient de ramener de 5 à 4 le nombre de ses rotations quotidiennes entre Orly et Grenoble.

Sur Paris-Bruxelles, le TGV est plus performant et plus régulier que l'avion : Air France va transférer son trafic sur Thalys (158000 personnes en 1999).

Contrairement à ce qu'affirment souvent ses adversaires, le TGV concurrence aussi l'automobile. 5000 automobilistes par jour font la navette entre Lille et le littoral. Le déficit du TERGV mis en service entre Lille et Dunkerque, Calais, Boulogne coûtera 14 millions F par an à la région Nord-Pas de Calais : moins que la rénovation de l'autoroute A25 (un milliard de F).

BIEN DIT

► **Hubert Haenel**, sénateur RPR du Haut-Rhin : "les Français sont habitués à ce que les choix d'infrastructures de transport résultent de décisions essentiellement technocratiques. Nous ne pouvons donc qu'être impressionnés par le caractère profondément démocratique du débat sur les transports en Suisse. On discute longuement des données du problème et des choix possibles, puis on laisse la décision finale au peuple".

► **Philippe Laville**, président de la Ligue Contre la Violence Routière : "La situation actuelle de désobéissance massive à la loi sur la route est inadmissible parce qu'elle est la conséquence d'une démission de l'Etat dans l'une de ses fonctions fondamentales. Faire appliquer la loi demande des moyens dont le coût est sans commune mesure avec les 120 milliards de F que coûtent chaque année les accidents de la route à la collectivité : c'est donc une question de volonté politique".

MAL DIT

► **Jacques Barrot**, député UDF et président du conseil général de la Haute-Loire : "il est évident que le bel espace français mérite d'être doté d'une carte volontariste permettant à tous nos chefs-lieux de départements, voire d'arrondissement, de se trouver à 30 minutes d'une route à deux fois deux voies. Ces routes, réalisées avec les précautions environnementales nécessaires, sont un magnifique outil de liaison et de sécurité bien plus efficace que les périodiques déclarations ministérielles sur les accidents de la route" (cité par le Monde du 07-09-00).

PERMIS À POINTS

Récompenses

▲ **+1 point** aux promoteurs de la pénichette électrique destinée au tourisme fluvial : la Direction des Transports Terrestres, la mission interministérielle pour le véhicule électrique et l'association française du bateau électrique.

Punitions

▼ **-2 points** à la CGT qui a organisé à Marseille, lors de la journée sans voiture du 22 septembre, une manifestation ... en voiture. En raison des embouteillages créés par la manif, la municipalité a annulé les restrictions de circulation prévues dans le centre-ville.

▼ **-2 points** aux cheminots lyonnais qui ont fait grève le même jour : une idée géniale pour inciter les habitants à prendre leur voiture toute l'année.

▼ **-3 points** à la SNCF. Le 1er juillet dernier, 50000 personnes ont débarqué à Millau à l'occasion du procès de José Bové : une manifestation annoncée des mois à l'avance. Mais la SNCF n'a pas réagi. Des centaines d'autocars ont donc convergé sur Millau et ont dû stationner sur les Causses, à 8 km du centre, relayés par des navettes peu performantes. Au retour les deux trains réguliers pour Béziers (3 voitures chacun seulement) ont été pris d'assaut.



BETISIER

✕ **Jean-Marie Geveaux**, chef de l'opposition municipale de droite au Mans. La majorité ayant opté pour le tramway sur rails, il est naturellement favorable au tramway sur pneus et étale son incompétence en affirmant : "une fois les rails posés, ils fixeront un tracé qui ne pourra pas s'adapter aux futures évolutions de la ville, qui sera comme marquée au fer". L'expérience montre à l'inverse que le tramway, contrairement à l'autobus ou au trolleybus, est capable de structurer l'évolution urbaine.

✕ **Gérard Longuet**, président UDF du conseil régional de Lorraine. Partisan fanatique d'une gare du TGV-Est à Cheminot, près de l'aéroport régional de Louvigny, alors que les élus de Meurthe et Moselle préfèrent Vandières, il a trouvé le compromis le plus stupide possible : une navette routière en site propre entre Vandières et Cheminot. Avantage pour le voyageur passant du TGV au TER : deux ruptures de charge au lieu d'une !



Premier prix de nullité politique

✕ **Jacques Pichon-Martin** et **Marcel Berthier**, conseillers généraux (divers droite) de l'Isère. Ils ont voté contre le projet de PDU de l'agglomération grenobloise pour une raison ahurissante : "nous votons contre ce PDU après l'avoir soutenu. Nous espérons en effet que ce soutien nous vaudrait, en retour, un passage de l'A51 par Gap, mais le tracé retenu, par le col de Lus-la-Croix Haute, pénalisera nos cantons du sud de l'Isère".

On pouvait trouver de meilleures raisons de voter contre le PDU grenoblois et sa rocade nord inutile et ruineuse (sans doute 4 milliards de F) !

Actions en bref

Ile de France

- Les associations d'usagers de la FNAUT, en particulier le GUT-77, ont été chargées par la SNCF de contrôler la bonne application de la labellisation "Transilien" dans les gares d'Ile de France : éclairage des quais et bornes d'appel, signalétique, propreté des gares et trains, respect des horaires, présence du personnel, ...
- L'association parisienne Les Droits du Piéton se bat depuis deux ans avec l'AUT Ile de France pour que la rue de l'Abreuvoir à Montmartre ne soit pas transformée en parking, ce qui oblige à détourner le Montmartrobus. Sa pétition à la mairie de Paris a recueilli plus de 1000 signatures. Elle a organisé un blocage des rues de Montmartre pour protester contre la dégradation du cadre de vie.
- L'AUT-13ème et d'autres associations ont organisé un pique-nique au cours duquel elles ont présenté leur projet de transformer en jardin les berges de la Seine entre les ponts de Tolbiac et de Bercy.

Lorraine

- Le comité des usagers du TER lorrain (CUTERLOR) fait état de l'exaspération des voyageurs aux heures de pointe : retards, inconfort du matériel, lacunes de l'information. Un document précis a été remis au Conseil régional, qui s'est engagé à l'étudier.
- **L'association AGIRR a obtenu l'élimination du projet d'autoroute A32.** Mais son action n'est pas terminée car une alternative écologique reste à mettre en place. L'A31, qui dessert la mégapole Luxembourg-Toul, a un trafic urbain à 80%. Alors que les PDU de Nancy et Metz prévoient une augmentation du trafic routier et s'appuient sur le doublement de l'A31, le Luxembourg cherche au

contraire à freiner le trafic automobile des travailleurs frontaliers : c'est l'exemple à suivre, il faut transformer le Métrolor en RER à cadences de 10 à 15 minutes et jouer la carte du tram-train. Quant au transit international des camions, il faut le transférer sur des itinéraires ferroviaires alternatifs.

Pays de la Loire

- La FNAUT Pays de la Loire s'inquiète de la transformation progressive de la "route bleue" Guérande-Pornic-Bourgneuf en axe autoroutier et de son prolongement éventuel en Vendée.
- L'association propose une ligne de tramway de rocade pour Nantes, assurant par exemple la liaison entre les lignes 1 et 2. Elle souhaite la mise en place de services directs entre l'université et la gare SNCF exploitant le raccordement entre les lignes 2-nord et 1-est, avec une expérience le vendredi soir et le lundi matin.
- L'Association Nantaise de Défense de l'Environnement se félicite de la mise en service de la troisième ligne de tramway de Nantes, mais elle regrette la mauvaise qualité des aménagements cyclables parallèles.

Poitou-Charentes

- L'AUTC et l'AFAC Poitou-Charentes ont protesté contre la suppression des arrêts des trains de nuit Nantes-Bordeaux à La Rochelle (140000 habitants) et dans les sous-préfectures de Saintes et Rochefort sous prétexte de lutte contre l'insécurité : des correspondances matinales ont disparu vers Paris et la Bretagne, le Pays Basque et la Méditerranée.
- L'AUTC s'est élevée contre la fermeture du guichet de la gare de Vivonne. Elle s'inquiète pour la pérennité des services TER dans la région Poitou-Charentes : la ligne Paris-Bordeaux est saturée par les TGV dont le nombre augmente, rien n'est fait pour valoriser les "petites" gares qui ferment sous prétexte de manque de clientèle alors que les services commerciaux offerts sont inadaptés.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- La FNAUT-PACA déplore la suppression de la gare marseillaise de La Joliette au profit des opérations immobilières d'EuroMéditerranée, d'où l'impossibilité définitive d'y implanter un pôle multimodal. Elle approuve la création prochaine d'un raccordement ferroviaire entre la gare TGV d'Avignon et la gare cen-

Transports en commun et bicyclette

Les actes du colloque organisé sur ce thème par Rue de l'Avenir le 20 mai 2000 (24 pages) sont disponibles au prix de 50 F port compris. Textes sur la complémentarité vélo-TC et la cohabitation des bus et des cyclistes dans les couloirs réservés.

Rue de l'Avenir : 34 rue de l'Eglise, 75015 Paris, tel/fax 01 45 57 12 20.

Economies d'énergie

Fin septembre, Jean Sivardière a remis à Jean-François Collin, directeur de cabinet de Dominique Voynet, un rapport sur les économies d'énergie dans les transports commandé par la ministre.

Ce rapport insiste sur la pédagogie nécessaire en direction du grand public et des automobilistes et sur la mobilisation des entreprises, des collectivités territoriales et des services de l'Etat (le ministère de Education Nationale en particulier).

Il propose un ensemble de mesures techniques, tarifaires ou fiscales, peu coûteuses et applicables rapidement, et diverses expériences pouvant avoir valeur d'exemple. L'accent est mis sur la réduction de la vitesse automobile, la bicyclette, les tarifs des transports publics.

Le texte (9 pages) peut être commandé au siège de la FNAUT au prix de 25 F port compris.

trale, comme elle le réclamait depuis plusieurs années.

- L'association Non à l'A585 et la FNAUT-PACA s'opposent au barreau autoroutier A51-Digne qui coûterait 1,2 milliard F et qui, soumis à péage, ne pourrait être utilisé pour les déplacements quotidiens. Elles réclament la modernisation des routes existantes et une liaison TER Digne-Avignon.

- La FNAUT-PACA critique le rejet par le conseil régional de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes qui, bien que d'inspiration routière, avait au moins le mérite d'admettre la nécessité d'une mise à niveau des transports collectifs. "Manifestement, les élus azuréens ne pensent qu'en termes de flux routiers qu'il importe de dévier sur la commune voisine pour préserver la tranquillité de leurs électeurs".

- L'AAR critique les nouvelles rames banlieue SNCF à deux niveaux : malgré ses interventions, elle ne comporte pas de compartiment pour les bagages, vélos et fauteuils roulants,

- La FNAUT-PACA s'inquiète de l'évolution du devis de réouverture de la ligne Cannes-Grasse, annoncé à 200 millions F par la SNCF et aujourd'hui à

fnaut infos nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°90

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.^{ème}
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 160 F
Individuels, associatifs : 95 F (soutien 160)

Pour adhérer à la FNAUT ou
à une association FNAUT de votre région,
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
© : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : fnaut@wanadoo.fr

Internet : <http://perso.wanadoo.fr/fnaut>
CCP : 10 752 87 W Paris