

Plans de Déplacements Urbains : plus de routes et moins de voitures ?

Rendue obligatoire dans les agglomérations de plus de 100000 habitants par la loi Lepage (LAURE), et destinée à y diminuer la circulation automobile, l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains (PDU) débouche sur des résultats contrastés. Cette démarche intermodale a obligé les élus concernés à se poser des questions et à rechercher des réponses cohérentes, mais les stratégies de rupture ont été écartées. Si des efforts importants sont prévus, ou au moins affichés, pour développer les transports collectifs dans les zones urbaines centrales, les aménagements piétons et cyclables sont négligés, la limitation du stationnement pour les déplacements domicile-travail est insuffisante et les zones périphériques sont abandonnées à l'automobile.



Avec la collaboration de militants locaux de la FNAUT et l'aide technique du CERTU, Jean-Louis La Rosa et Michel Vandenbroucke ont étudié 15 PDU hors Ile de France au regard des objectifs de la LAURE et des critères habituels de la FNAUT : Angers, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Nantes, Nice, Rouen, Saint Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Valenciennes ainsi qu'Arras, une des rares agglomérations de moins de 100000 habitants qui a élaboré un PDU de sa propre initiative.

Il a fallu attendre la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE ou loi Lepage du 30-12-96) pour que l'élaboration d'un PDU soit

rendue obligatoire dans les agglomérations de plus de 100000 habitants avec pour objectifs : le développement des transports collectifs et des modes doux (marche, vélo), un partage équitable de la voirie entre les modes de déplacement, l'organisation et la tarification rationnelle du stationnement public, la diminution du trafic automobile et la réduction de l'impact du transport et de la livraison des marchandises.

Les PDU doivent être compatibles avec les schémas directeurs d'aménagement et les plans régionaux pour la qualité de l'air. Mais les Dossiers de Voirie d'Agglomération (DVA), qui relèvent d'une circulaire du ministère de l'Équipement, peu-

A51 : deux autoroutes au lieu d'une ?

Depuis l'émergence de l'A51 Grenoble-Gap-Sisteron en 1987, la FNAUT et bien d'autres associations n'ont cessé de combattre ce projet abrascadabrantesque, véritable canal Rhin-Rhône des Alpes. Elles viennent de remporter un succès important mais ont encore du pain sur la planche ...

En suspendant le projet en 1997, Jean-Claude Gayssot a fait preuve du bon sens élémentaire qui avait fait défaut aux huit ministres de l'Équipement précédents, mais il n'a pas remis en cause le principe d'un aménagement routier lourd.

L'abandon de l'A51 par Lionel Jospin a provoqué les criaileries ridicules des élus haut-alpins et provençaux, de droite comme de gauche, persuadés que leur région est condamnée aux chemins muletiers et au déclin économique. Pourtant la solution alternative retenue, sensée "satisfaire les écologistes", diffère peu de l'A51, au détour par Gap près.

- Le choix d'une 2 fois 2 voies en tracé neuf sur l'essentiel de l'itinéraire reste très agressif pour l'environnement, ruineux pour les finances publiques, et surdimensionné par rapport aux besoins régionaux.

- Cette quasi-autoroute au tracé très direct attirera inévitablement du trafic de transit à travers la cuvette grenobloise déjà encombrée et polluée, d'autant qu'elle s'intègre dans un vaste programme routier alpin nord-sud : A48 Ambérieu-Bourgoin au nord, barreau vers Gap à l'est, aménagements lourds vers Saint Maximin au sud et Nice au sud-est.

Officiellement, on n'envisage plus, de dévier le trafic rhodanien des camions sur l'axe alpin : on parle quand même de 1200 camions/jour en 2015 contre 400 aujourd'hui ...

- Le prolongement de l'A51 depuis le sud jusqu'à l'est de Gap est, avec les travaux prévus sur la RN 94 plus au nord, l'amorce d'un autre axe quasi-autoroutier Marseille-Turin.

Rien n'est envisagé pour moderniser les lignes Grenoble-Marseille/Nice et Valence-Briançon : seule une ouverture sur l'Italie est citée mais les travaux routiers dans le val de Durance la condamnent par avance.

A quand un rééquilibrage rail-route et un développement durable dans les Alpes ?

Jean Sivardière

A lire aussi dans ce numéro

- p.5 - le rail et la voie d'eau contre la route
- p.6 - les nouveaux trains Corail

Dans notre prochain numéro

- l'autoroute ferroviaire
- enquête sur les déplacements des personnes handicapées



PDU : plus de voiries et moins

vent contredire les PDU, qui relèvent du domaine législatif et sont soumis à enquête publique.

Une loi ambiguë

La LAURE ne précise pas si la circulation automobile doit diminuer en parts de marché des déplacements mécanisés ou en valeur absolue. Or le nombre des déplacements étant à nouveau en progression (depuis 1995) et la distance moyenne parcourue lors de chacun d'eux augmentant elle aussi, une baisse du trafic automobile en valeur relative peut impliquer une hausse en valeur absolue.

Par ailleurs la LAURE ne dit pas si l'évolution du trafic automobile doit être mesurée dans l'hypercentre, dans la ville centre ou sur le périmètre des transports urbains (PTU). De fait, les PDU étudiés visent en général une diminution du trafic en hypercentre ou en centre ville et nombre d'entre eux y parviennent ... en déplaçant le problème en périphérie, la construction préconisée de roclades routières étant destinée à "protéger le centre et en évacuer la circulation de transit".

Peu de concertation

Selon la LAURE, les PDU devaient être approuvés le 31 décembre 1999. Suite au retard pris par les 65 autorités organisatrices concernées, l'échéance a été reportée au 30 juin 2000 : à cette date, 8 seulement étaient adoptés, une trentaine devraient l'être fin 2000. Souvent, le retard est dû à des problèmes non réglés d'intercommunalité. Selon le

Toulon en bonne voie

Le PDU de l'agglomération toulonnaise (300000 habitants), élaboré par le SITCAT, affiche l'ambition et les moyens d'en finir avec le tout-automobile : la première ligne de tramway est-ouest est prévue pour 2005, avant la construction du deuxième tube de la traversée routière souterraine, et sera prolongée aux deux bouts en 2007 ; puis une deuxième ligne nord-sud desservira la gare qui deviendra un pôle intermodal. Des voies seront réservées pour les vélos, les bus, les taxis et le covoiturage. Aucune offre supplémentaire de stationnement central n'est envisagée.

Le PDU de Toulon est un des rares à s'engager sur les marchandises, et à proposer des points d'éclatement et de regroupement et des centres logistiques articulés sur les gares SNCF.

GART, "mieux vaut un PDU en retard qu'un PDU bâclé". Certes ...

Les conditions d'élaboration des PDU ont beaucoup varié d'une agglomération à l'autre : réelle concertation qui a permis aux associations de faire passer des propositions ; expositions, enquêtes d'opinion, sondages sur le choix de scénarios contrastés, avec parfois des résultats inattendus par les promoteurs du PDU (à Lyon et Grenoble, le public s'est prononcé pour les projets les plus contraignants pour l'automobile).

Dans bien des cas cependant, le PDU est resté l'affaire des techniciens et des élus et l'information habillée a prévalu sur la concertation.

A Lyon, Lille, Strasbourg, Grenoble, des comités de suivi comprennent des représentants des associations.

Transports collectifs

Le thème des transports collectifs est le thème le mieux traité dans les PDU.

Lille prévoit un doublement de l'usage des TC (valorisation du VAL et du TER, parcs relais, création de 12 lignes fortes de bus). Le réseau de Strasbourg comportera 4 lignes de tramway, et une ligne de tram-train.

Bordeaux affiche une politique très ambitieuse : 44 km de tramway, réutilisation de la ceinture ferroviaire, renforcement du TER, restructuration du réseau de bus, pas plus de 50% de l'espace urbain (au lieu de 75% aujourd'hui) consacré à la voiture. Mais le tracé du tramway par les quais au lieu des Cours ménage la voiture.

Nantes envisage des lignes de bus en rocade, l'achèvement du réseau de 3 lignes de tramway, la valorisation de l'étoile ferroviaire. Mais le tram-train y est reporté aux calendes grecques. Les projets de Grenoble sont comparables à ceux de Nantes. Nice envisage aussi 3 lignes de tramway mais ignore la possibilité de faire de la gare SNCF un pôle d'échange desservi par le tramway et les Chemins de fer de Provence.

Clermont-Ferrand a de nombreux projets, mais le refus du tramway sur fer va en limiter l'efficacité. La situation est voisine à Saint-Etienne, qui veut développer le tram-train entre Firminy et Rive de Gier mais hésite entre tram sur fer et bus guidé déguisé en tram pour sa nouvelle ligne de TCSP (Angers est peut-être le bon créneau pour le bus guidé, car aucun axe lourd n'y émerge).

Le développement des TCSP comporte le risque de "réseaux à deux vitesses", bien perçu par certaines agglomérations qui préconisent un

redéploiement des réseaux de bus en rapprochant leur niveau de service de celui des tramways. C'est typiquement le cas à Lyon, où le métro a créé un effet "deux vitesses" et qui renouvelle aujourd'hui son réseau de surface : 4 lignes de tramway et, comme à Grenoble, relance du trolleybus. On prévoit des pôles d'échange et une nouvelle grille tarifaire pour attirer les automobilistes.

Marche à pied et bicyclette

Les modes doux sont évoqués dans tous les PDU, mais souvent de manière assez imprécise, sous forme de "chartes" piétons et vélos, sans objectifs chiffrés et sans financement spécifique.

A Lille, les trottoirs seront progressivement rendus aux piétons, comme à Bordeaux où des zones 30 seront créées. A Rouen, il est prévu d'étendre les zones piétonnes "grâce au report du trafic automobile sur les roclades".

A Lille, un schéma directeur prévoit 400 km d'itinéraires cyclable, des parcs à vélos sécurisés et une complémentarité TC-vélo. Strasbourg espère faire passer la part modale du vélo de 10% à 25%, Grenoble de 8% à 12% et Lyon de ... 2% environ à 5%. Bordeaux prévoit un parc de 1000 vélos en location. A Valenciennes, on n'envisage qu'une augmentation de 10% du rôle de la marche à pied et de la bicyclette.

A Angers, on va créer 30 km d'itinéraires cyclables par an, les piétons bénéficiant de la suppression du stationnement illicite, "non réprimé jusqu'alors".

Aménagement de la voirie et stationnement

Tous les PDU préconisent une reconquête de la voirie au profit des TC et des modes doux. La "requalification" des voies rapides en boulevards urbains doit réduire la vitesse, les accidents, le bruit et supprimer les effets de coupure entre quartiers. Mais ces mesures sont le plus souvent conditionnées par la réalisation de roclades routières.

Presque tous les PDU reconnaissent que le stationnement est l'outil essentiel de régulation de la circulation, mais ce principe ne se traduit pas toujours concrètement (Angers, Nantes, Valenciennes, Saint Etienne) : des parcs relais sont généralement prévus mais la réduction du stationnement central est moins facilement admise.

Nombre de PDU veulent rendre le coût du stationnement dissuasif pour les pendulaires, incitatif pour les résidents et favorable au stationnement de

Les nouveaux trains Corail et la voiture multiservice

Les trains classiques TRN (Trains Rapides Nationaux) assurent 45% des voyages Grandes Lignes de la SNCF : 522 trains quotidiens desservent 56 relations. Leur fréquentation s'effrite. Soucieuse de renouveler leur image, la SNCF a décidé de rénover le matériel Corail, qui date de 1975 et dont pourtant 76% des voyageurs se disent "assez satisfaits" et 11% "très satisfaits", et de constituer des rames-blocs composées de 8 voitures rénovées (5 de 2ème classe avec 76 places, 2 de 1ère avec 53 places et une voiture dite "multiservice") tractées par une machine et pouvant circuler en formation double.

Voitures rénovées

Lors de la visite du prototype de ce "train Corail nouvelle génération", nous avons apprécié diverses innovations dans les voitures ordinaires :

- un panachage entre places isolées et places en vis-à-vis (par 2, 4 ou 6) ;
- la suppression des barres en travers des baies vitrées ;
- le couloir en "S", qui rompt la monotonie de l'ancien couloir central et introduit un peu d'intimité (avec disposition des sièges de front 2+2 ou 3+1 en 2ème classe, 2+1 ou 1+2 en 1ère) ;
- les sièges surélevés sur de petites estrades, qui rendent la circulation dans le couloir moins gênante pour les voyageurs assis, et les étagères à bagages plus accessibles ;
- le rangement des gros bagages en milieu de voiture, qui les expose moins au vol qu'en extrémité de voiture ;
- l'interdiction de fumer et d'utiliser des portables dans les salons (on pourra télé-

phoner sur les plate-formes et on trouvera un fumoir en 2ème classe et un en 1ère) ;

- la décoration, bleu et beige, à la fois reposante et moderne (une autre, pourpre, a finalement été écartée).

Des améliorations restent cependant nécessaires.

- Le léger desserrement des sièges dans les voitures de 2ème classe est appréciable mais insuffisant. Il faut encore augmenter le pas en supprimant une rangée de sièges, ce qui permettrait de supprimer les places situées au droit des trumeaux qui masquent le paysage (toute automobile moderne offre de larges baies vitrées).
- Le groupement de certains sièges par 3 en 2ème classe donne une impression d'entassement.
- L'espace restauration sur les plate-formes (distributeurs automatiques de boissons fraîches et chaudes et de friandises) n'est pas satisfaisant.

La voiture multiservice

Cette voiture, de conception originale, est équipée d'une porte centrale accessible aux handicapés (plate-forme élévatrice). Systématiquement placée au milieu de la rame, elle accueillera :

- les familles (deux compartiments, une nurserie et une aire de jeux bien conçue pour les jeunes enfants) ;
- les personnes handicapées en fauteuil roulant (deux compartiments aménagés et un WC accessible) ;
- les cyclistes ("espace vélo") ;
- un coin restauration équipé de deux distributeurs ;
- un coin téléphone et un fumoir ;
- un compartiment d'accueil et d'information destiné au contrôleur.

L'accessibilité des personnes handicapées est enfin traitée de façon sérieuse et efficace, sous réserve d'une bonne maintenance du système élévateur.

Défauts à corriger

L'absence de vente ambulante ou de bar dans la rame n'est pas acceptable, l'indigence de la restauration ferroviaire en France est un classique des plaintes des voyageurs. Ailleurs en Europe, la possibilité de se restaurer tout en voyageant est un atout du train face à la voiture et à l'avion.

Autre défaut évident : la trop

faible capacité de l'espace vélo. L'usage combiné du train et du vélo, à but utilitaire ou de loisir, est appelé à se développer fortement : il suffit d'observer les voitures de plus en plus nombreuses à transporter des vélos en week-end ou lors des départs en vacances pour se convaincre de l'importance du marché potentiel du train + vélo.

On peut enfin s'inquiéter de l'adaptation des rames-blocs aux pointes de trafic, qui sont une donnée incontournable du marché des transports : il faut éviter de rejeter sur la route les usagers entassés dans des trains surchargés, les jours où justement on souhaite alléger le trafic automobile.

Pierre Pommaré, FNAUT-Auvergne

Déception des cyclistes

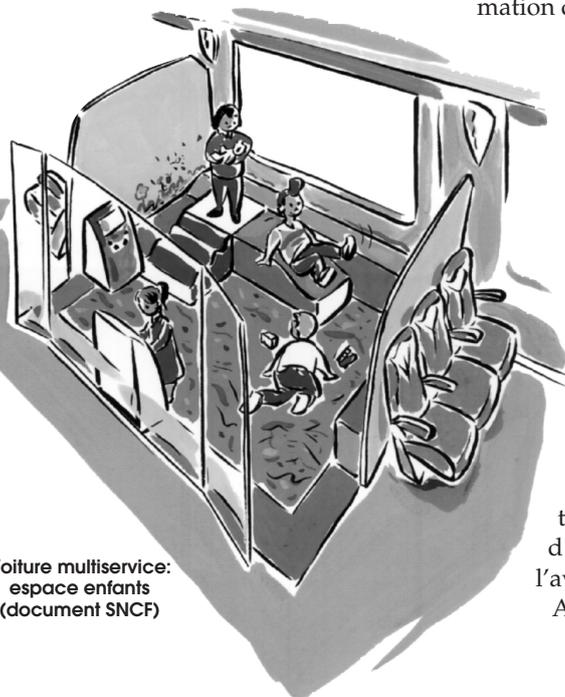
Bien que la position fixe de la voiture multiservice dans la rame en facilite le repérage, les associations cyclistes sont très critiques et ont l'impression que, décidément, le cycliste est l'éternel oublié de la SNCF :

- l'accès à la voiture est difficile, avec deux portes et une chicane à franchir entre le quai et le local vélo, surtout si le vélo est chargé de sacoches ;
- si, dorénavant, tous les trains accepteront les vélos, la capacité du local (5 places) est insuffisante, très inférieure à celle des actuels demi-fourgons (la réservation obligatoire n'est pas la solution, le cycliste se décide souvent au dernier moment, en fonction de la météo) ; les groupes (cyclotouristes, sorties scolaires) sont exclus ;
- l'arrimage des vélos par des barres est peu efficace et peut voiler les roues ; le local ne comporte pas de filet ou casier à bagages.

Le MDB propose qu'un espace non spécialisé, modulable dans le temps et l'espace et muni de banquettes ou strapontins, soit réservé pour les vélos et tous les bagages encombrants : skis, planches à voile, landaus.

"En tenant mieux compte des cyclistes, la SNCF respecterait les engagements environnementaux et sociaux souscrits par son président en signant la Charte des entreprises nationales pour le développement durable en octobre 99" ; elle améliorerait son image et élargirait sa clientèle".

De son côté, la FUBicy fait remarquer que la visibilité de l'accès vélo va stimuler la demande, et que, faute de place, la SNCF ne pourra y répondre dans des conditions satisfaisantes, alors que la rame TRN comporte un fumoir luxueux et assez spacieux ...



Voiture multiservice : espace enfants (document SNCF)

Le coin du voyageur

Qualité de service

La SNCF a supprimé, en gare de Metz, les consignes automatiques à bagages. Ne reste que la consigne manuelle, plus chère, plus lente à l'enregistrement comme à la restitution, et inaccessible pendant les heures de fermeture. Pourquoi ne pas fermer aussi tous les bâtiments de la gare, et supprimer les rails ? Bravo pour l'information médiocre sur la location de vélos.

J. M. Chambreuil, 67 Strasbourg

Dans les trains Grenoble-Lyon, les grilles de ventilation et de chauffage sont obstruées dans certains compartiments ; dans les toilettes, l'eau manque pour alimenter les lavabos et nettoyer les cuvettes, et la puanteur règne. En gare de Grenoble, le papier manque dans les toilettes payantes. En gare de Strasbourg, les toilettes sont dans un état déplorable. Cette dégradation fait penser aux réseaux des pays de l'Est à la chute du régime soviétique.

Joseph Le Calvez, 38 Saint Ismier

En gare du Nord à Paris, les guichets ferment à 22 h, mais les ascenseurs pour handicapés sont fermés soigneusement à 21h 30. Et si un ascenseur tombe en panne un vendredi en fin d'après-midi, on attend la semaine suivante pour le réparer : j'ai ainsi failli rater le dernier train pour l'Allemagne.

Solveig Kihlgren, 75 Paris

Pour aller de Cavaillon à Paris, ce sera le parcours du combattant : train TER jusqu'à Avignon-ville, parcours à pied dans un souterrain pour rejoindre la cour de la gare, trajet en autobus sans emplacement pour les bagages, puis TGV, s'il n'y a pas d'embouteillage...

Bernard Ruffin, 84 Vedène

Contrôleurs désinvoltés

En août dernier, j'ai emprunté un train Périgueux-Lyon qui a été arrêté 45 minutes en gare de Saint Sulpice Laurière à la suite d'une bousculade entre les deux contrôleurs et deux jeunes punks qu'ils avaient fait descendre du train et qui avaient cherché à remonter : l'un des contrôleurs eut ses lunettes cassées.

Après avoir demandé au chef de gare d'appeler les gendarmes, les deux contrôleurs décidèrent de surveiller les deux punks. Je leur fis alors remarquer que le train pouvait repartir puisque la maréchaussée était prévenue et que les punks s'étaient installés tranquillement

avec leurs chiens sur la place de la gare sans chercher à s'enfuir (avec leur look, ils ne seraient pas allés bien loin dans une campagne aussi perdue). Ils me répondirent qu'ils voulaient faire une déposition, et préféreraient la faire sur place plutôt qu'à la fin de leur service.

Tout métier de contrôle expose à des situations délicates. Mais fallait-il, pour un incident somme toute mineur, retarder de 45 minutes les 200 voyageurs présents dans le train et ainsi pris en otages (sans parler de ceux qui les attendaient à leur gare d'arrivée), alors que ce train devait assurer un grand nombre de correspondances tout au long de son parcours ?

François Lalonde, 38 La Tronche

Préférer le train ?

Lorsqu'avec un billet Paris-Enghien, j'ai pris par erreur le train Paris-Deuil (le trajet est au même prix), que le contrôleur m'a fait payer la taxe complète et que j'ai dû faire 3 km à pied pour regagner Enghien, la SNCF m'a-t-elle fait préférer le train ?

Lorsque, lors d'un voyage familial, il a manqué une carte de réduction "famille nombreuse" sur 5, que le contrôleur m'a fait payer 148 F de différence et que j'ai dû me rendre dans une grande gare pour me faire rembourser après 30 minutes de queue, la SNCF m'a-t-elle fait préférer le train ?

Lorsque, voulant utiliser un service train + auto, on m'a annoncé qu'il manquait un wagon porte-auto, que ma voiture ne pouvait donc être embarquée, et que j'ai dû aller au service clientèle pour me faire rembourser et trouver une solution de rechange, la SNCF m'a-t-elle fait préférer le train ?

Lorsqu'on m'a délivré un billet pour le 18 août au lieu du 18 juillet puis un billet pour le 28 juin au lieu du 28 juillet, et qu'à chaque fois j'ai été réveillé en pleine nuit par un voyageur réclamant sa couchette, la SNCF m'a-t-elle fait préférer le train ?

Lorsque, dans le Clermont-Paris, on m'a fait payer le transport de mon vélo (que j'ai dû mettre moi-même dans un fourgon vide) plus cher que mon propre transport (j'avais raté de quelques secondes le train précédent autorisé aux vélos non démontés), la SNCF m'a-t-elle fait préférer le train ?

Malgré ces désagréments, je préfère encore le train...

Robert Ferréol, 75 Paris

PDU : le point de vue des experts

Olivier Klein, Laboratoire d'Etude des Transports (LET, Lyon) : les PDU débouchent sur une préservation de la tradition urbaine européenne au centre, et sur la ville américaine autour. Cette dualisation de l'espace urbain entre une zone d'efficacité automobile et une zone d'efficacité environnementale est contradictoire et fragilise le système de transport urbain. L'installation de parcs-relais ne suffira pas à articuler ces deux orientations opposées.

Jean-Marie Guidez, CERTU : la voiture est seule adaptée aux activités nombreuses et dispersées dans le temps et l'espace. Les suisses prennent le bus trois fois plus que nous, mais il n'y a pas de mystère : leur offre est supérieure, le stationnement est limité (4000 places dans le centre de Berne, 30000 dans celui de Toulouse), leurs villes sont plus denses.

et celui des militants

Michel Derché, président de Piétons 67 : il faut redynamiser les centres-villes car l'époque du pétrole bon marché est révolue, l'invasion automobile a vécu ses heures de gloire. Du train-tramway aux zones 30, la France a une guerre de retard : alors osons pour rattraper nos voisins allemands et néerlandais.

Frédéric Héran, Fubicy : de nombreux usages de l'automobile sont aujourd'hui imposés par l'automobile elle-même, c'est le cas de l'accompagnement à l'école en raison du danger créé par la circulation. Les stratégies individuelles pour se dégager de la voiture sont vouées à l'échec, il faut une stratégie collective.

Jean-Louis La Rosa : quand on refuse de construire un tramway sur rails en surface, on cherche à faire illusion avec un nom ronflant - Métrobus (tramway souterrain de Rouen), TEOR (Rouen), LEO 2000 (Clermont).

Mauricette Ringuet, AUTC Poitou-Charentes : comment réduire la place de l'automobile et éviter les nouvelles infrastructures routières, si l'Etat, la région et le département n'organisent pas des transports collectifs et ferroviaires efficaces et s'ils favorisent au contraire les déplacements routiers interurbains ? Il faut une cohérence entre les différents niveaux de décision.

Abel Guggenheim, MDB : on en est arrivé à un discours "PDU-quement correct" sans relation avec les autres démarches d'aménagement (schémas directeurs, POS, contrats de plan). On risque de dériver vers des catalogues de mesures ponctuelles qui ne remettront pas en cause l'hégémonie de la voiture.

de voitures ?

courte durée, et recommandent des normes plafonds de parkings pour les constructions futures de logements ou de bureaux. C'est le cas à Bordeaux, mais les places de stationnement supprimées pour implanter le tramway seront compensées, une lourde erreur.

Clermont-Ferrand veut limiter le nombre de places de parking dans les immeubles de logement, et en même temps "accompagner la réalisation de parkings en ouvrage en remplaçant une place de surface par deux en ouvrage" ! Lyon avance des normes satisfaisantes, mais elles ne sont pas reprises lors de la révision des POS.

Marchandises

Le problème de la livraison, de la collecte et du transit des marchandises commence juste à être étudié et ne fait l'objet que de considérations très générale dans les PDU, qui se contentent de reconnaître la nécessité d'aller au-delà de la réglementation traditionnelle (emplacements du stationnement et horaires des livraisons).

Rouen, Valenciennes et Strasbourg se préoccupent aussi du trafic des camions engendré par les activités portuaires ou industrielles ou le transit. La seule proposition est de rejeter ce trafic et ses nuisances en périphérie. Rouen propose cependant de n'autoriser les nouvelles activités en milieu urbain que si elles peuvent être desservies par les infrastructures existantes ou prévues.

Rocades routières

Les "améliorations" routières pour soulager les centres se rencontrent dans la plupart des PDU. Strasbourg reprend ainsi une longue liste de projets figurant au SDAU de 1973, sa politique de reconquête de l'hypercentre ayant provoqué des embouteillages en périphérie. Le PDU veut en même temps ramener la part de la voiture de 76% à 50% des déplacements mécanisés.

Lyon pousse l'Etat à réaliser des contournements autoroutiers est et ouest, le second devant passer seulement à 10 km du centre, à travers les monts du Lyonnais, poumon de l'agglomération, et le bouclage du périphérique ouest (TOP) en pleine ville.

Clermont-Ferrand annonce un "boulevard d'agglomération", en fait un périphérique, "élément majeur du PDU" ayant aussi pour fonction de relier les autoroutes A71 et A75 et d'absorber le trafic futur de l'A89 : spirale infernale ...

Saint-Etienne affiche un PDU ambi-

tieux mais "les déplacements de périphérie à périphérie relèvent de la voiture" et, grâce aux roades, "la fluidité sur les grands axes routiers divisera les émissions polluantes d'un facteur 3".

Valenciennes, malgré son tramway, ambitionne de renverser les tendances dès (sic) 2010 et de "se rapprocher du partage modal de 1985 à l'horizon 2025". Les 4 scénarios étudiés à Angers ont en commun "la mise en service de projets routiers de grande ampleur", et on espère y stabiliser le trafic auto en 2015.

Grenoble, ville pionnière du tramway (avec Nantes) et des modes doux, sombre dans le délire routier avec son projet de rocade nord en tunnel de 5 km passant 3 fois sous l'Isère. Selon le maire, "on n'a pas le choix, il faut tout faire".

A Nice, on atteint des sommets comparables à ceux de Rouen : "le réseau routier est en retard sur l'urbanisation, il faut bien assurer les besoins futurs" et on affirme que la rocade et la pénétrante ont la même logique de contournement.

Arras n'abandonne pas la périphérie à la voiture et prévoit de nouvelles haltes ferroviaires et des transports à la demande. Partout ailleurs, c'est une débauche de routes, et de discours sur la réduction de la circulation routière.

La politique d'urbanisme

Nombre de PDU souhaitent un redéveloppement de la ville sur elle-même, autour des axes de transport collectif, en densifiant sans entasser et en mélangeant les fonctions urbaines. Mais il est à craindre que les PDU (tant que la loi SRU ne sera pas en application) ne soient pas assez contraignants également et juridiquement pour imposer ces préconisations qui doivent "être prises en considération" lors de la révision des POS ou des PAZ (plans d'aménagement de zones) des ZAC : rappelons que les PDU ne sont par définition que des documents d'orientation stratégique et n'ont pas force de loi.

De la déception à l'espoir ?

En 1996, la FNAUT n'avait pas commis l'erreur de sous-estimer l'intérêt de la LAURE. Quatre ans plus tard, on vérifie que la démarche des PDU, malgré ses insuffisances (les modes doux, les marchandises, l'urbanisme), ses contradictions (tramways et roades) et ses lacunes évidentes (l'incitation du personnel des entreprises à utiliser les transports publics ou à pratiquer le covoiturage), a provoqué des débats et permis d'avancer en déclenchant des expériences utiles : la deuxième génération de PDU sera meilleure ...

Globalement, il y aura sans doute plus de voitures dans nos aggloméra-

tions en 2010 qu'aujourd'hui. Mais les PDU ne sont que des documents d'orientation. Les associations doivent rester mobilisées car, en suivant de près l'application des PDU, elles peuvent faire prendre en compte les réorientations nécessaires, et faire ainsi mieux respecter la loi sur l'air.

Jean-Louis La Rosa, Michel Vandembroucke

Rouen : un prix Citron bien mérité

Rouen se félicite de son pseudo-TCSP au rabais "TEOR" : 3 lignes de bus plus ou moins guidés, dont seuls certains tronçons seront en site propre et dont la mise en place est prévue sur 6 ans. Le directeur des transports du district reconnaît qu'"un automobiliste aura moins d'appréhension à stationner sur le passage de TEOR que sur une ligne existante de tramway" et qu'il est donc difficile de faire des prévisions de trafic ... Rouen est la première ville à renoncer à étendre le tramway après la réussite d'une première ligne.

Après avoir expliqué que 90% au moins des actifs assurés d'une place de parking gratuite sur leur lieu de travail s'y rendent en voiture, et que l'offre de stationnement à Rouen est abondante (19% des actifs seulement rencontrent des difficultés à stationner), le PDU ne propose aucune mesure immédiate relative au stationnement.

Le PDU de Rouen est une caricature (les 3/4 du budget du PDU sont absorbés par les projets routiers) : "il ne faut pas opposer les modes mais favoriser celui qui est le plus performant dans chaque cas étudié". Le scénario 1 "au fil de l'eau" et le scénario 2 préconisant des TC performants et prioritaires ont été écartés au profit d'un scénario 3 dit plus contraignant et favorable aux "modes alternatifs" avec déviation du transit. Traduction concrète : une multitude de projets routiers dignes des années 60, dont un sixième pont sur la Seine et l'achèvement d'une pénétrante pour "améliorer l'accès au centre depuis l'autoroute A13".

Le PDU n'en affirme pas moins, quelques lignes plus loin, l'intention de réduire la capacité des pénétrantes. Le PDU fait référence au SDAU de ... 1972 qui affirmait : "il est prévisible que le véhicule individuel restera majoritaire, ce qui suppose un effort important pour les aménagements routiers". Le PDU ajoute que, bien qu'il cherche à privilégier les TC, il est compatible avec le SDAU : on croit rêver !

Le rail et la voie d'eau contre la route

Pour combattre l'hégémonie routière, quels sont les rôles souhaitables du rail et de la voie d'eau ? La réponse n'a rien d'évident : les deux modes peuvent assurer, dans des conditions écologiques voisines, les mêmes trafics (pondéreux, conteneurs, déchets), sur courte comme sur longue distance, et ils sont inévitablement concurrents dans l'attribution des crédits publics.

Axes fluviaux

Sur les axes fluviaux reliant un grand port et un hinterland industriel, le rail et la voie d'eau ne sont pas de trop pour s'attaquer à la route. La voie d'eau a marqué des points récemment sur la route : ainsi la société Elf Atochem acheminait dorénavant 60000 tonnes d'urée par an entre Le Havre et Villers-Saint Paul (Oise) par voie fluviale, 100 barges de 1500 t. remplacent 3000 camions par an.

La voie d'eau peut présenter des avantages pour le transport des marchandises dangereuses ou encombrantes (chaudronnerie). La technique fluvio-maritime est un autre atout de la voie d'eau : Sollac, filiale lorraine d'Usinor, expédie sa production à l'usine anglaise Nissan par fluvio-maritime ; une ligne fluvio-maritime vient d'être mise en place entre Lyon et Barcelone par l'armateur Armarlux, le navire effectue la liaison en deux jours et demi et transporte 80 conteneurs.

Enfin la coexistence rail-voie d'eau peut menacer la route car l'un des deux modes peut pallier les lacunes ou défaillances de l'autre (actuellement le rail : grèves, saturation du réseau, manque de locomotives et de conducteurs). En 1999, le trafic ferroviaire de fret entre Paris et les ports normands a diminué de 2,6% mais le trafic fluvial a progressé de 8,8% (6% en 1998).

Sur les axes fluviaux, la voie d'eau, qui a fait ses preuves, est donc à encourager autant que le rail, d'autant que le trafic peut se développer sur les fleuves sans investissements importants (d'après Voies Navigables de France, qui gère 6700 km de voies d'eau, il peut être multiplié par 2 sur la Moselle, par 5 sur la Seine et par 8 sur le Rhône).

La réserve de capacité sur la Moselle a permis au port de Nancy-Frouard de

mettre en place rapidement l'évacuation vers l'Europe du Nord du bois abattu par la tempête de la fin 99 : deux barges assurent des navettes qui remplacent 40 camions par jour.

Concurrence/collaboration

On observe fréquemment des transferts de trafic lourd ou peu urgent entre rail et voie d'eau, selon la loi du marché. Un chargeur peut en effet privilégier, selon les trafics et les circonstances, la massification, la rapidité, la garantie de qualité de service ou le coût unitaire.

Ainsi la SNCF a perdu récemment des transports de charbon EDF, et Sollac va transférer sur la voie d'eau son trafic d'aciers plats entre la Lorraine et Strasbourg. Ancienne utilisatrice du rail, La Redoute expédie 25% du volume de son trafic (textiles, ameublement) par voie d'eau, dont elle apprécie la fiabilité, le reste par camion.

A l'inverse, le port de Marseille joue plutôt la carte du rail vers Lyon et Toulouse. L'Union Minière a transféré sur des trains traversant 7 pays ses acheminements de minerai de cuivre entre la Bulgarie et Hoboken (Belgique), auparavant assurés par la chaîne train + bateau entre la Mer Noire et Anvers + péniche entre Anvers et Hoboken : un choix plus coûteux, mais plus rapide, et en définitive plus rentable.

Les transferts de trafic entre rail et voie d'eau sont en général sans conséquences écologiques ou sociales notables. Une régulation devrait cependant s'exercer en faveur du rail dans deux cas : celui où un basculement du trafic sur la voie d'eau fragiliserait une ligne empruntée par des services voyageurs, et celui où un tel basculement impliquerait un allongement notable de parcours terminaux routiers.

Ce double risque était présent dans le projet de desserte fluviale des forges de Gueugnon (Saône et Loire), actuellement desservies par le rail de Fos sur Mer jusqu'à Digoin puis par camion sur les derniers 20 km (voir FNAUT-Infos n°69 et 72). Le rétablissement de la ligne Gueugnon-Digoin, envisagé dans les années 70, est à nouveau à l'ordre du jour : le projet, chiffré à 150-200 millions

F, pourrait aboutir en 2003-2004 et améliorer la compétitivité des forges.

Bien qu'en situation de concurrence, le rail et la voie d'eau ont su aussi établir une collaboration pour tirer parti de la complémentarité des réseaux fluviaux et ferroviaires, en particulier en Ile-de-France où le réseau fluvial à grand gabarit est dense (500 km) et dessert bien la capitale : les deux modes et la collectivité bénéficient de cette collaboration qui tend à s'intensifier.

Axes interbassins

Le problème est bien différent sur les axes inter-bassins, qu'il faudrait équiper de canaux à grand gabarit très coûteux et sur lesquels il est douteux que la voie d'eau, plus lente que le rail, puisse capter massivement du trafic routier. D'après le ministère de l'Équipement, le canal Seine-Nord ne retirerait que 1000 camions par jour de l'autoroute A1 sur 12000 aujourd'hui et plus de 20000 prévus en 2010, et capterait surtout du trafic ferroviaire (voir FNAUT-Infos n°69). De même, selon une étude citée par la Commission Nationale du Débat Public lors du débat sur le projet A32, un canal Saône-Moselle évalué à plus de 20 milliards F détournerait 400 camions par jour de l'A31 alors que le développement de l'offre ferroviaire, dix fois moins coûteux en investissements, en détournerait entre 3000 et 6000.

L'argent public ne coule pas à flots : sur les axes inter-bassins, c'est la carte du rail qu'il faut jouer aujourd'hui. Il est par contre judicieux de donner sa chance au transport fluvial sur les infrastructures existantes : fleuves et canaux actuels. 4,2 milliards F sont d'ailleurs prévus à cet effet aux prochains contrats de plan, contre 830 millions pendant les contrats précédents. Ainsi la Moselle canalisée sera prochainement modernisée : une commande centralisée des barages sera installée, et le rehaussement des ponts routiers permettra de charger les barges de trois couches de conteneurs. Les ponts sur le canal Dunkerque-Valenciennes seront relevés.

Ecarter aujourd'hui (en 2010, on verra ...) la construction de canaux à grand gabarit n'est pas condamner la voie d'eau, qui possède un meilleur créneau : en Allemagne, l'essentiel du trafic par voie d'eau se fait sur les fleuves.

Notons enfin l'intérêt du cabotage maritime pour absorber du trafic de camions par exemple entre la Catalogne et l'Italie, le Maroc et la France ou le Pays Basque et l'Angleterre.

Jean Sivadrière

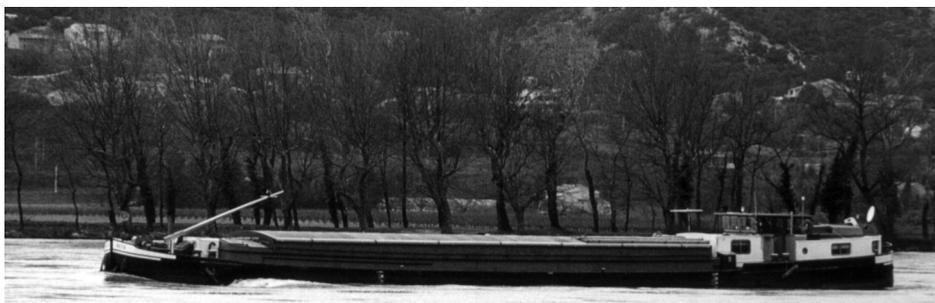


Photo : Marc Debrincat

Effet pervers

Afin de faciliter leur insertion, la ville de Cholet aide les habitants qui le souhaitent à passer le permis de conduire. Interviewée par Ouest France (23 mars 2000), Béatrice M. explique : "j'ai déjà un emploi, je m'y rends encore en autobus mais dès que j'aurai le permis, j'achèterai une voiture".

Succès du Val ?

La ligne A du Val de Toulouse a été mise en service en 1993. Elle ne sera prolongée de 2,4 km jusqu'au périphérique Est qu'en ... 2004. Certes le Val est un succès commercial : le trafic Val + bus a augmenté de 50% depuis 1993, mais les statistiques ne disent pas ce qui se serait passé si, au lieu d'une ligne de Val, on avait réalisé 3 lignes de tram.

L'autocar pour tous

En Corrèze, les autocars départementaux du réseau Baladin offrent une réduction de 50% aux personnes de plus de 65 ans, aux étudiants de moins de 25 ans, aux demandeurs d'emploi, aux titulaires de la carte "famille nombreuse" et aux scolaires utilisant le réseau en dehors des périodes scolaires.

Dégazage

Au lendemain de la catastrophe de l'Erika, le ministre Jean-Claude Gayssot avait fait de la sécurité maritime sa priorité. Mais il s'est ensuite opposé pendant plusieurs mois à un projet de directive du Parlement Européen visant à imposer le dégazage des navires dans les ports et non en pleine mer.

TGV + hélico ?

La société de location Proteus Hélicoptère travaille avec la SNCF à un "grand projet" : la création d'hélistations à moins de 5 minutes de toute gare TGV. Une intermodalité pas très écologique ...

Exemple à suivre

M. Bernard Segueffe nous écrit : "J'ai lu l'opinion de la FNAUT sur la suppression de la vignette automobile et je la partage. Avec l'argent que j'ai économisé sur l'achat de ma vignette, je souscris un abonnement à FNAUT-Infos".
Avec l'argent que vous avez économisé sur l'achat de votre vignette, soutenez l'action de la FNAUT en abonnant un ou plusieurs amis.

► **Jean-Marie Guidez**, CERTU : "la notion de liberté de choix du mode de transport est démagogique, on ne peut offrir à tous les citoyens un métro et une autoroute au bas de chez eux".

► **Christian Brodhag**, ancien président de la Commission française du développement durable : "l'Etat ne peut pas payer deux fois : en baissant la fiscalité sur les carburants, et en dédommageant les victimes des sinistres climatiques tels que les forestiers après la tempête de la fin 99. L'écofiscalité n'est pas un cadeau politique fait aux écologistes, mais une nécessité pour tenir les engagements de la France et surtout contribuer à résoudre un défi majeur du 21ème siècle, le réchauffement climatique".

Démocratie

La FNAUT a présenté au Conseil d'Etat deux mémoires en soutien des recours pour excès de pouvoir présentés par l'association AGIRR contre des décisions de la Commission Nationale du Débat Public. Lors du débat sur le projet d'autoroute A 32 (doublement de l'A31 Metz-Nancy-Toul), la commission avait refusé une expertise complémentaire demandée par l'association, et refusé que le dossier du maître d'ouvrage soit complété par des documents nécessaires au débat. L'A 32 a été abandonné par le gouvernement. Toutefois les questions de fond sur le fonctionnement et le rôle de la Commission Nationale du Débat Public subsistent. De plus, cette commission est appelée à voir son rôle accru dans le cadre de la réforme des enquêtes d'utilité publique.

Cherchez l'erreur

Lionel Jospin est venu en avion depuis Paris pour participer à la conférence sur l'effet de serre qui s'est tenue à Lyon en septembre 2000.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès de Roger Huron, président-fondateur de l'Association des Familles de Victimes d'Accidents de la Circulation (AFVAC) et membre du bureau de la FNAUT depuis de nombreuses années.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 91
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

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

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Etranger : 160 F (24,39 E)
Individuels : 95 F ou 14,45 E (soutien 160 F)

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

PERMIS À POINTS

Récompenses

▲ +5 points à **Jean-Claude Gayssot**, ministre de l'Équipement. Contre l'avis de la SNCF, il a lancé la modernisation de la ligne Béziers-Neussargues, une idée de la FNAUT, des écologistes et des syndicats cheminots.

▲ +1 point à **Alain Rousset**, président du conseil régional d'Aquitaine. Il propose de développer d'urgence le cabotage maritime entre l'Espagne et l'Europe du nord pour éviter les convois de camions à travers sa région.

Punitions

▼ -2 points aux **grévistés CGT des Chemins de fer de Provence**, qui ont bloqué le départ d'un TGV en gare de Nice : ils n'ont même pas songé à bloquer un péage autoroutier. A quand un blocage d'un train Nice-Digne par des cheminots SNCF mécontents ?

▼ - 4 points à **René Gilly**, président RPR du SYMA, exploitant de la ligne Nice-Digne : il a décidé de fermer 21 haltes en raison des dangers d'accès (traversée de la RN 202 récemment élargie). Suite à un accident survenu en 1997, le tribunal a retenu la responsabilité de la DDE et du Conseil Général des Alpes-Maritimes, mais M. Gilly préfère pénaliser les usagers du train que ralentir les voitures.



BÊTISIER

✗ **Claude Ferry**, conseiller général RPR de Nantua, est opposé à la réouverture de la ligne Bourg-Bellegarde pour y faire passer les TGV Paris-Genève. Son argumentation est imparable : "il est inadmissible de faire rouler un train du 21ème siècle sur des rails du 19ème".

✗ Selon **France 2** (émission "Argent public" du 11-09-2000), "les paisibles habitants du village de Ceyzériat vivent sous la menace d'un projet fou, car c'est sur la ligne Bourg-Bellegarde que les technocrates de la SNCF veulent faire passer les TGV Paris-Genève". Imaginez les monstres d'acier filant à 300 km/h au ras des maisons, dans un bruit d'enfer, et la terreur des populations riveraines !

✗ Pour **Roger Pellat-Finet**, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble, "l'abandon de l'A51 par Lionel Jospin est un attentat économique". Et pourquoi pas un crime contre l'humanité ?

Actions en bref

Alsace

● La FNAUT-Alsace, ProBahn Allemagne et l'association pour le développement de la ligne Strasbourg-Lauterbourg ont organisé un colloque sur les transports interfrontaliers. La réouverture de la ligne Wissembourg-Winden en 1997 est un succès, mais sinon le trafic est quasi-inexistant entre l'Alsace du nord et le nord du pays de Bade. Les associations suggèrent la réactivation de Rastatt-Haguenau.

● En mai dernier, l'Association des Usagers des Transports de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) a organisé un forum sur l'accessibilité, auquel ont participé la DDE, la CTS, la SNCF et des constructeurs ferroviaires et qui a débouché sur la création d'un collectif dont elle assure le pilotage, puis un colloque sur la sécurité dans les transports, qui a mis en présence les usagers, la CTS et les élus.

● **Après dix ans de combat, l'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral (400 adhérents) a fait aboutir son projet de moderniser cette ligne dont la disparition était annoncée : la desserte est passée de 7 à 14 allers-retours quotidiens, le matériel roulant a été entièrement renouvelé et les correspondances vers Strasbourg et Mulhouse améliorées. Pour Francis Meyer, président de l'association, il faut encore renouveler la voie et la signalisation afin d'accélérer les trains, et simplifier les tarifs.**

Aquitaine

● Le Collectif contre l'axe européen E7 et le CRELOC dénoncent la poursuite en catimini des travaux routiers dans la vallée d'Aspe (25 mètres d'emprise pour la déviation de Bedous) et, en ce qui concerne la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, les manoeuvres de retardement menées par quelques fonctionnaires du ministère de l'Équipement, de la DRE d'Aquitaine, de la DDE des Pyrénées Atlantiques, de la SNCF et de RFF malgré l'inscription du projet au contrat de plan.

Selon Alain Lhostis, conseiller de Jean-

Assemblée générale FNAUT

L'assemblée générale se tiendra le **samedi 24 mars à partir de 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 avec **Jacques Chauvineau**, ancien directeur de l'action régionale à la SNCF.

Claude Gayssot, la route de la vallée d'Aspe ne sera qu'un axe secondaire à deux fois une voie. Mais l'aménagement routier, chiffré à 200 millions F en 1991, en est aujourd'hui à 1500 millions, auxquels il faut ajouter 500 millions pour la partie française du tunnel routier du Somport, soit 2 milliards F pour 40 km ! Le Collectif demande le gel des travaux routiers, une réglementation du transport routier des matières dangereuses, l'interdiction du transit international et l'abandon du projet d'autoroute Pau-Oloron.

● L'association Sauvegarde du Périgord s'insurge contre le contrat de Plan Etat-Aquitaine. En Dordogne, 414 millions F pour la route (+171%) et 70 pour la ligne Libourne-Bergerac : rien pour les lignes Périgueux-Limoges, et Périgueux-Brive-Clermont. La priorité reste l'autoroute A89.

Bretagne

● Le comité de défense des gares de Quimperlé et Rosporden (qui desservent un bassin de 200000 habitants) s'est mobilisé contre la suppression annoncée d'arrêts de TGV et pour le rétablissement des trains de nuit : la Bretagne est coupée du reste du territoire français après 19h. Des résultats ont été obtenus mais "le compte n'y est pas". Une pétition a recueilli plus de 5000 signatures.

Rhône-Alpes

● L'ADTC-Grenoble a attaqué le PDU de l'agglomération grenobloise, et en particulier le projet de tunnel routier sous la ville-centre (évalué par le PDU à 2 milliards F), devant le tribunal administratif pour non respect de la loi sur l'air. Les études plus récentes de la DDE montrent que le coût du tunnel a été largement sous-évalué.

● L'ARSMB a manifesté à nouveau devant l'entrée du tunnel du Mont-Blanc et présenté un plan d'action pour éviter le retour des camions. Elle a dénoncé l'irresponsabilité de la Société des Autoroutes et du Tunnel du Mont Blanc (ATMB) pour sa relance des travaux de réfection du tunnel au mépris des règles de sécurité.

Les activités de la FNAUT

● Jean Sivardière est intervenu au "colloque Descours" du Sénat sur "les transports urbains après la loi Gayssot" et au colloque sur "le transport durable des marchandises" organisé par T & E et FNE.

● Vanessa Korb et Yves Egal sont intervenus lors de la journée du passager

Pagaille aux Chemins de fer de Provence

Suite aux 11 semaines de grève qui ont paralysé la ligne Nice-Digne exploitée par Vivendi (CFTA), le Groupe d'Étude pour les Chemins de fer de Provence rappelle que "le rôle d'un service public de transport n'est pas de garantir des emplois immuables, d'assurer des dividendes à des actionnaires ou de servir de faire-valoir à des politiciens, mais de transporter des personnes et des biens dans des conditions modernes afin de constituer une alternative efficace à la route".

Or, depuis la signature du nouveau contrat SYMA-Vivendi en 1998, le climat social et le service offert se sont dégradés, des arrêts ont été supprimés et aucun investissement n'a été réalisé. Alors que la CGT veut privilégier le service public et la direction de la CFTA les activités touristiques, le GCEP estime que ces vocations ne sont pas incompatibles, comme on peut l'observer en Suisse.

Le GCEP et la FNAUT-PACA constatent que le SYMA, formé de collectifs aux intérêts divergents et où dominent les préoccupations politiciennes stériles, est incapable de gérer la ligne. Ils demandent donc la dissolution du SYMA et la reprise de la concession par la région PACA, la modernisation de la ligne et des méthodes d'exploitation, la révision du cahier des charges avec la participation des représentants des usagers, la résiliation du contrat avec Vivendi, un nouvel appel d'offre et la création d'un comité de ligne.

aérien organisée par le COMUTA.

● La FNAUT, l'AUT-Ile de France et le MDB ont tenu un stand au salon Marjolaine (70000 visiteurs).

● Abel Guggenheim et Jean Sivardière ont rencontré Patrice Leroy, directeur SNCF responsable de l'intermodalité train + vélo.

● Jean Sivardière a été auditionné sur le thème du service public par la direction de la stratégie de la SNCF.

● De nombreux militants des associations de la FNAUT ont participé aux États généraux du fret ferroviaire organisé par les ministères de l'Équipement et de l'Environnement.

● Simone Bigorgne et Jean Macheras ont participé, à Lille, à une deuxième rencontre européenne des associations d'usagers des transports. Une troisième rencontre aura lieu à Paris le samedi 28 avril 2000.

La FNAUT vous présente ses meilleurs voeux pour l'année 2001.

Les camions sur le train ? une expérience est nécessaire

La FNAUT a manifesté depuis longtemps son intérêt pour le feroutage ou transport accompagné des camions sur des plateformes ferroviaires, complémentaire du traditionnel transport combiné rail-route. Critiquant le projet irréaliste d'autoroute ferroviaire imaginé par la SNCF, elle a proposé de privilégier une technique de gabarit plus modeste dérivée de la "route roulante" suisse. Mais une technique pertinente n'est pas la panacée : le feroutage n'a d'intérêt pour la collectivité que s'il est mis en oeuvre sur des distances assez longues, s'il est financé par une écotaxe routière qui incite à son usage, et s'il n'est pas pénalisé par des investissements routiers directement concurrents.

Les camions sur le train par Lohr



Photo Lohr

Le fret intra-européen se répartit ainsi entre les différents modes de transport : route 82%, rail 12%, fluvial 1%, maritime 3% et aérien 2%. La part du rail a diminué de moitié en 30 ans : le recul des industries lourdes a tari le trafic des pondéreux, assuré par le rail, et le trafic international, capté par la route en raison des carences du rail (difficultés de franchissement des frontières), a explosé.

D'après Christian Reynaud, expert de l'INRETS, la demande de transport de fret devrait augmenter de 30 à 40% pour le trafic domestique, de 150% pour le trafic international et de 150 à 200% pour le trafic de transit à travers la France. Le transit devrait se concentrer sur quelques axes principaux : Benelux-Lorraine-Méditerranée/Italie et Eurotunnel-Paris-Bordeaux-Espagne.

Face à ces perspectives inquiétantes, le ministre Jean-Claude Gayssot a fixé un objectif : doubler le fret ferroviaire

d'ici 2010. Cet objectif est à la fois insuffisant car il correspond au maintien de la part modale du rail, donc à un doublement du trafic routier à longue distance, et ambitieux car les tendances à la croissance du trafic routier sont lourdes.

Une panoplie diversifiée

Pour développer le fret ferroviaire, il faut a priori exploiter toute la panoplie des techniques disponibles : trains complets reliant des usines embranchées, wagons isolés passant par les gares de triage, transport combiné rail-route et rail-voie d'eau non accompagné, et transport combiné accompagné ou feroutage.

Le combiné classique

Le transport combiné classique, non accompagné, se décline suivant trois variantes techniques. Le

Economies d'énergie

Le secteur des transports, c'est 35% de la consommation totale d'énergie en France et 60% des importations de pétrole. Depuis 1990, il consomme plus que le secteur de l'industrie. 50% de l'énergie est consommée en ville.

D'après l'ADEME, un moteur mal réglé entraîne une surconsommation de 10%. Une conduite souple et respectueuse des limitations de vitesse permet d'économiser entre 20 et 40% de carburant. 45% des trajets automobiles en ville se font sur moins de 3 km, 22% sur moins d'un km, 12% sur moins de 500 m. Ces petits trajets engendrent une surconsommation de 80% au premier km et 50% au 2ème (et les émissions de certains polluants sont multipliées par 4).

Mais le "programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique", adopté discrètement par le gouvernement en décembre dernier, n'a introduit aucune initiative décisive malgré les pressions du ministère de l'Environnement. On pouvait faire mieux, tant le laxisme de l'Etat en matière d'économies d'énergie a été grand depuis le contrechoc pétrolier de 1986.

Le gouvernement a confirmé l'aide de 500 millions de F par an déjà annoncée pour la mise en oeuvre des PDU (dont un coup de pouce aux entreprises qui se doteront d'un PDE ou plan de déplacements d'entreprise) et la perspective déjà annoncée d'un doublement du fret ferroviaire d'ici 2010. Seule nouveauté : un encouragement fiscal à l'achat de voitures propres, c'est-à-dire moins sales que les autres, pouvant aller jusqu'à 10000 F.

De nombreuses propositions avancées par la FNAUT dans le rapport demandé par le ministère de l'Environnement ont été ignorées, en particulier des mesures de ralentissement de la circulation automobile, un programme spécifique de relance de l'usage du vélo urbain et la mise en place de tarifications de transport public incitatives pour les familles. Il faudra bien un jour les prendre en considération.

Jean Sivardière

●●● Les camions sur le train ?

une expérience est nécessaire

conteneur est l'unité de transport intermodale par excellence, le maritime lui assure un bel avenir. La caisse mobile, plus légère, est réservée aux transports exclusivement terrestres. La CNC, filiale de la SNCF, est le principal opérateur pour le transport des conteneurs et caisses mobiles. La semi-remorque rail-route est du domaine de Novatrans, société routière à participation SNCF.

En 1999, le combiné a représenté 25% du fret SNCF et 35% de son trafic international : son volume a doublé en dix ans et la progression devrait se poursuivre. Il remplace environ 1,5 million de circulations de camions par an. Mais, compte-tenu des coûts des opérations annexes (transbordements, livraisons), cette activité est coûteuse et l'Etat subventionne la SNCF (600 millions de F par an) pour lui permettre de lancer de nouveaux services. Subvention justifiée : on a pu calculer que les accidents et nuisances évitées par le combiné auraient coûté 2 milliards de F à la collectivité.

Le ferroutage contesté

Comme le combiné classique, le ferroutage consiste à massifier des flux diffus sur un itinéraire commun : au lieu de déposer une caisse ou une semi-remorque sur le train, on y fait monter l'ensemble routier.

Bien qu'il ait fait ses preuves en Suisse et en Europe de l'Est sous la forme de la route roulante, le ferroutage était mal considéré en France jusqu'à sa reconnaissance par Jean-Claude Gayssot lors des Etats Généraux du Fret Ferroviaire organisés en décembre dernier à Paris.

Pourquoi ces fortes réticences ?

Mettre les camions sur les trains est une idée séduisante. Mais la SNCF, contrairement à des opérateurs privés allemands, suisses et autrichiens et à Eurotunnel, ne l'a pas développée, car elle ne l'estimait pas viable économiquement : il faut en effet tracter un poids mort supérieur à la charge utile, les wagons spéciaux sont très coûteux à l'achat et leur entretien est très délicat.

Quant aux transporteurs routiers français, ils ne sont généralement favorables au ferroutage que sur courte distance, pour franchir des obstacles naturels. La FNTR rejoint la SNCF sur l'absence de rentabilité du ferroutage : sur longue distance, immobiliser à la fois un camion et un chauffeur serait d'après elle "un non-sens économique".

D'autre part le ferroutage ne permet pas de maximiser le transfert modal. Deux ensembles routiers occupant la

place de trois remorques et le nombre de sillons horaires étant limité, le troisième chargement resterait sur la route.

Les atouts du ferroutage

Malgré ces critiques, la FNAUT a toujours affirmé (voir FNAUT-Infos n°4-16-31-46-71) que le ferroutage, sans être une solution miracle et universelle, était un concept intéressant. L'ADTCP de Chambéry a organisé en 1995 une exposition sur le ferroutage qui a été visitée par 25000 personnes.

- Contrairement au transport combiné, le ferroutage n'impose ni utilisation d'un matériel routier spécialisé ni manutention coûteuse. Il devrait donc convenir aux petits transporteurs qui n'ont pas les moyens de s'équiper en combiné. Ces transporteurs sont précisément ceux qui respectent le moins la législation sociale et le code de la route.

- Avec le ferroutage, le transporteur économise l'arrêt obligatoire pour respecter le temps de repos du chauffeur : celui-ci dort pendant que le camion se déplace avec le train.

Pour ces raisons, le ferroutage est complémentaire du transport combiné, et il peut provoquer un transfert modal décisif, trois fois plus important que celui induit par le combiné d'après une étude du cabinet AT Kearney.

Face à cette perspective, les arguments techniques opposés au ferroutage doivent être relativisés : il ne faut pas comparer l'efficacité économique du ferroutage ou sa consommation d'énergie à celle du transport combiné mais à celle de la route, car les trafics routiers "ferroutables" reviendront difficilement au rail par une autre technique.

Enfin il ne faut pas se placer dans la perspective d'une pénurie durable en moyens techniques et en sillons horaires alors que la route dispose d'investissements pléthoriques.

Réussir le ferroutage

Le ferroutage mérite donc une expérimentation rapide afin d'en vérifier les performances techniques et économiques, de tester les réactions des transporteurs routiers, d'en observer les éventuels effets pervers et, in fine, d'en déterminer le créneau sans dogmatisme.

Le ferroutage ne présente d'intérêt véritable pour la collectivité que s'il est pratiqué sur des distances assez longues. Sinon il ne constituerait qu'une aide au système routier en facilitant le

franchissement d'obstacles (montagnes, zones urbaines denses), contrairement au transport combiné qui le remet en cause sur longue distance. C'est bien ce rôle que jouent les navettes d'Eurotunnel : de part et d'autre du tunnel, les camions restent sur la route.

En pratique, trois axes principaux sont concernés par le ferroutage : l'axe Lorraine-Espagne (projet Roos-Rail à initier plus au nord, vers Forbach, afin de soulager aussi le sillon mosellan, d'où la nécessité de détourner du trafic ferroviaire de fret par l'Ouest en passant par Conflans-Jarny et Lérrouville), l'axe France-Italie (Dijon et Lyon-Modane) qui vient de faire l'objet d'une décision de principe, et l'axe atlantique Calais-Espagne par Bordeaux.

Le ferroutage sur longue distance n'est sans doute envisageable à grande échelle que si on le subventionne, et si on l'impose au transporteur routier par une taxation dissuasive de la route, utilisée précisément pour financer l'alternative ferroviaire, comme en Suisse.

Sinon la compétitivité de la route (délais, prix) incitera encore au tout-routier de bout en bout : on le constate aujourd'hui, l'offre nouvelle SNCF en combiné n'est guère utilisée alors que la Maurienne regorge de camions.

Enfin une condition de succès du ferroutage est la cohérence des investissements. Un axe de ferroutage peut avoir une capacité de plusieurs milliers de camions par jour : il constitue donc une alternative crédible à l'augmentation de la capacité routière sur un axe parallèle. Il faut donc s'interroger sur la cohérence des choix récents du gouvernement : si on rouvrait le tunnel du Mont Blanc, on donnerait immédiatement un coup de fouet formidable au transit routier international, l'autoroute A43 de Maurienne ne serait que très provisoirement déchargée, et quel transporteur routier se tournerait alors vers le ferroutage entre la France et l'Italie ?

Retard français

Stephan Hofer, président de Ökombi (550 wagons, 2000 camions transportés par jour) : "les Français ont tort de ne pas se lancer. La clientèle potentielle de la route roulante est bien plus vaste que celle du combiné classique. Nous touchons les artisans transporteurs qui n'ont pas les moyens de se payer un porte-conteneurs ou une remorque préhensile par pinces".

De l'autoroute ferroviaire à la route roulante ?

C'est avec la route roulante suisse que le ferroutage est apparu en Europe, vers 1975. Les wagons utilisés ayant des roues de faible diamètre, cette formule permet d'emprunter les voies ferrées existantes, si nécessaire après agrandissement du gabarit. Les petites roues s'usent vite en raison de leur forte vitesse de rotation, d'où des coûts d'exploitation élevés, mais la technique a évolué et elles effectuent dorénavant plus de 100000 km avant reprofilage.

Il existe aujourd'hui une vingtaine de routes roulantes. Ainsi, en Autriche, l'opérateur ÖKombi exploite plusieurs routes roulantes avec un taux de remplissage de 90% et une forte rentabilité.

Un projet pharaonique

La SNCF a étudié un concept très différent : l'autoroute ferroviaire. De gabarit voisin de celui des navettes d'Euro-tunnel, cette formule (wagons montés sur roues de diamètre normal) exige la construction de lignes nouvelles ou la reconstruction de lignes existantes pour les mettre à un gabarit supérieur au gabarit C : comme on pouvait s'y attendre, elle est restée dans les cartons.

Convaincu de l'existence d'un large créneau pour le ferroutage, Claude Julien (FNAUT-PACA) a imaginé il y a quelques années une solution technique, qu'il a baptisé ASR ou "autoroute sur rails", utilisant des roues de diamètre intermédiaire et compatible avec le gabarit des lignes existantes au prix de travaux modérés. Il a par ailleurs recherché systématiquement des itinéraires ferroviaires à longue distance peu fréquentés ou faciles à réutiliser et pouvant être dédiés au trafic de fret. Mais ses propositions ont été ignorées par la SNCF, engagée sur une autre voie.

De Roos-Rail à Modalohr

Le projet Roos-Rail procède d'une philosophie voisine : longue distance, route roulante équipée du wagon ADtranz. La FNAUT a manifesté, dès sa présentation, son intérêt pour ce projet qui pourrait retirer à terme 500 camions des autoroutes entre la Lorraine et Rive-saltes (900 km) : il n'exige qu'un investissement réaliste (mise de l'itinéraire à un gabarit intermédiaire entre B+ et C, pour moins d'un milliard de F), Roos finançant le matériel roulant.

Ce projet pourrait déboucher rapidement, démontrer qu'un report modal n'a rien d'utopique et inciter les politiques à revoir leur politique autoroutière sur

l'axe nord-sud. Mais il se heurte à l'hostilité de la SNCF, qui n'y croit pas et met en avant des obstacles techniques, et de RFF, qui ne veut pas investir.

Sous l'impulsion de Jean-Claude Gayssot, le ferroutage pourrait cependant être expérimenté dès 2003 entre la Maurienne et Bussolino, en Italie. La technique est celle d'un prototype présenté par le constructeur alsacien Lohr-Industrie : chaque wagon Modalohr possède une plateforme centrale surbaissée (10 cm au-dessus des rails) et pivotante permettant l'embarquement latéral d'un camion.

Avec le gabarit actuel A+ du tunnel de Modane, seuls les camions d'une hauteur inférieure à 3m80 pourraient être acceptés (soit moins de 20% du parc). Le chargement de camions de hauteur maximale 4m (80% du parc) serait possible en 2005-2006 (on parle de 1500 camions par jour, soit le quart du trafic de Maurienne) après mise au gabarit B+ du tunnel pour 500 millions de F.

Retour à la route roulante ?

Astucieuse, la technique Modalohr en est encore au stade du prototype : on ne connaît ni sa fiabilité, ni ses coûts d'exploitation. Se méfiant sans doute des effets d'annonce, Michel Rivoire, directeur général du GIE Transalpes, a donc proposé avec réalisme l'utilisation de la route roulante à la suisse, disponible immédiatement, pour transporter les camions-citernes, ce qui est compatible avec l'actuel gabarit du tunnel.

Cette succession de projets démontre une fois de plus que le perfectionnement de l'existant est une démarche souvent plus efficace que l'innovation radicale (voir FNAUT-Infos n°78). Il est vraisemblable que, si on avait fait preuve de bon sens, les camions franchiraient déjà les Alpes françaises sur le train, et que la réouverture du tunnel du Mont Blanc au transit routier international n'apparaîtrait pas comme une "nécessité".



Photo CFF

Les Pyrénées aussi

90% du transit terrestre de fret à travers les Pyrénées se fait par la route, 10% par le rail : davantage de camions franchissent chaque jour les Pyrénées que les Alpes (en dix ans leur nombre a plus que triplé) et près de la moitié d'entre eux traversent la France pour aller en Italie ou en Europe du Nord.

Courtes distances

80% du trafic routier s'effectue sur moins de 150 km mais le rail peut être compétitif sur courtes distances. La société Placoplâtre vient de transférer sur le rail son trafic de gypse entre une carrière de Maurienne et Chambéry (75 km). Le transport de 15000 tonnes d'acide sulfurique sur 15 km entre les usines Rhodia de Saint Fons et Colonges (69) a été capté par le rail.

Capillarité

En 1999, les "petites" lignes du Morvan ont écoulé 770000 tonnes de fret (bois, céréales, graviers) : si on les avait supprimées comme tant d'autres, 100 camions supplémentaires par jour circuleraient sur les RN 6 et 151.

Selon Claude Debons, secrétaire général de la FGTE-CFDT : "la SNCF a depuis longtemps sous-estimé le potentiel de développement du transport de fret. Elle s'est contentée de gérer l'acquis tout en privilégiant le transport des voyageurs. Le réseau ferroviaire a perdu sa capillarité qui permettait de situer les centres de fret au plus près des lieux de production".

Route flottante

La compagnie maritime AMC a créé une "route flottante" ou "autoroute maritime" entre La Seyne sur Mer et Livourne, les 11 heures de traversée correspondant au repos quotidien obligatoire du chauffeur, avec l'objectif de transporter 4000 camions par mois. Mais l'expérience a vite été suspendue pour raisons financières.

Le saviez-vous ?

- Le trafic international représente 20% du trafic voyageurs grandes lignes de la SNCF et plus de 50% de son trafic de fret : il augmente deux fois plus vite que le trafic national.
- Le ferroutage représente environ 20% du transport rail-route en Europe, la caisse mobile et le conteneur 71% et la semi-remorque 9%. Les véhicules mixtes rail-route sont peu utilisés (le Kombilifter circule en Allemagne).

Des transports peu accessibles Actions en bref (suite)

Rhône-Alpes

25 ans après le vote des premières lois relatives à leur insertion, le cadre de vie est encore peu accessible aux handicapés, soit environ 3,5 millions de personnes. Selon un avis du Conseil Economique et Social publié en septembre 2000, "l'accès à la voirie urbaine et aux transports relève du parcours du combattant", contrairement à ce qui se passe dans les villes nord-européennes ou américaines : les taxis londoniens et les bus new-yorkais sont accessibles.

Ce constat a été confirmé par l'Association des Paralysés de France (voir FNAUT-Infos n°89) lors de la Semaine des Transports Publics. En Ile de France, 4 stations de métro sur 297 et 30 stations de RER sur 382 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant. La nouvelle ligne RATP Meteor est entièrement accessible, mais la nouvelle ligne SNCF Eole ne l'est pas hors Paris.

Une enquête de la FNAUT

-En octobre 1997, un groupe de handicapés de Combs la Ville (Seine et Marne) tentait de se rendre à La Défense, sans parvenir à destination malgré 6 heures d'errance dans les dédales du RER parisien. Les ascenseurs assurant la correspondance entre les lignes D et A à Gare de Lyon et Châtelet étaient en panne ce jour-là : le groupe fut obligé de poursuivre son voyage sur la ligne D jusqu'à Saint Denis d'où il rebroussa chemin par le train.

Trois ans après cette expérience malheureuse, Anthony Gambus, alors permanent à la FNAUT, a refait le voyage et enquêté, au cours de l'année 2000, sur l'accessibilité des gares de correspondance du RER à Paris intra muros.

A la gare de Combs la Ville, il n'y a ni guichet bas pour les personnes en fauteuil roulant, ni ascenseurs. Pour accéder aux quais, qui sont situés au milieu des voies, il faut s'adresser au personnel pour se faire ouvrir des grilles qui donnent directement sur les voies (!). L'accès se fait en bout de quai par un passage planchéié, il faut ensuite revenir au milieu du quai pour monter dans le RER ; l'aide du personnel est nécessaire car les rames sont surélevées par rapport au quai. La surface de la plateforme d'accès étant limitée, un groupe de handicapés doit se répartir dans plusieurs voitures.

A Châtelet et à La Défense, lors de l'enquête, une personne handicapée devait appuyer sur une borne d'alarme pour demander qu'un agent vienne actionner l'ascenseur (une clé était nécessaire). A noter qu'un "ascenseur"

est en réalité un monte-charge banalisé : pour y accéder, il faut dans certains cas passer par des entrepôts peu accueillants.

A Hausmann-Saint Lazare, le RER E (Eole, SNCF) possède les équipements d'accessibilité les plus sophistiqués : ascenseurs utilisables de manière autonome entre les différents niveaux, commandes en braille, plateformes des rames au niveau des quais, sas pour les cyclistes et handicapés dans les zones de validation des tickets. Mais le sas à la "frontière" des RER E et A ne fonctionnait pas lors de l'enquête (le personnel présent l'a ouvert) et le RER A (RATP) n'est pas équipé d'ascenseurs assurant le transfert depuis le RER E : la correspondance est donc impossible sans sortir de la gare et repayer un titre de transport. Cette impossibilité n'est pas signalée dans la brochure diffusée par la SNCF aux personnes handicapées : la gare Auber est indiquée comme "totalement équipée".

A Gare de Lyon, la correspondance entre les RER A et D est possible comme à Châtelet (lors de l'enquête, les ascenseurs étaient en travaux pour permettre leur utilisation autonome).

A Saint Michel-Notre Dame, les quais du RER C sont étroits et dangereux, en cas d'affluence, pour une personne à mobilité réduite. La correspondance entre les RER B et C est impossible faute d'ascenseurs.

En conclusion, le voyageur handicapé rencontre encore de nombreuses difficultés dans le RER parisien : même dans les cas où l'accessibilité est matériellement assurée, le manque d'autonomie et l'attente systématique sont pénibles. Les gares de banlieue sont particulièrement mal équipées.

La SNCF et les handicapés

● **Lu en gare de Garches (où se trouve l'hôpital Raymond Poincaré pour handicapés) cette affiche de la direction Paris-Saint Lazare : "Pour votre sécurité, la traversée des voies est interdite. Les voyageurs en fauteuil roulant sont invités à se rendre à la gare de Vaucresson. Merci de votre compréhension" ...**

● **Un handicapé amiénois a voulu prendre le TGV en gare de Haute Picardie, mais la navette routière n'est pas accessible. Il a donc dû faire appel à un transporteur spécialisé : 410 F au lieu de 40. S'estimant victime d'une discrimination, il demande à la SNCF de lui rembourser la différence : la SNCF refuse.**

- Le Collectif Transport du Val de Saône a obtenu la mise à l'étude de la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux au cours du prochain contrat de plan. Afin qu'étude ne rime pas avec oubli, le collectif a organisé une marche le long de la ligne.
- L'ADTC-Grenoble et le Comité des Opposants à l'A51 ont accueilli avec satisfaction et prudence l'abandon de l'A51 : l'aménagement de la RN 75 peut dériver vers une quasi-auto-route, et la modernisation du réseau ferroviaire alpin n'est pas envisagée.

Interrégional

- La FNAUT Pays de la Loire et l'AUTC Poitou-Charentes s'insurgent contre le projet de déclassement du tronçon La Roche sur Yon-La Rochelle de la ligne Nantes-Bordeaux en ligne d'intérêt régional. Au moment où la réalisation de l'autoroute parallèle Fontenay-La Rochelle est poussée par le lobby routier, ce déclassement ne peut que retarder l'électrification pourtant urgente de l'ensemble de l'itinéraire.
- L'Association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes proteste contre la suppression presque totale des correspondances, déjà rares, à Veynes : les horaires des relations Marseille-Briançon ne tiennent compte que de ceux des TGV Marseille-Paris. Cette dégradation s'ajoute à celle de la vitesse des trains en raison d'un entretien minimum de la ligne.

Les activités de la FNAUT

- Jean-Pierre Lerosey et Michel Ferran travaillent avec le CERTU sur l'accessibilité des transports collectifs, et Jean Tostain avec la DSCR sur les accidents du travail qui sont des accidents de la circulation.
- La FNAUT participe à la campagne d'Agir pour l'Environnement contre la création de nouvelles autoroutes.
- Daniel Leroy et Yves Egal ont participé aux premières rencontres internationales des aéroports organisées par Aéroports de Paris.
- Abel Guggenheim et Jean Sivardière ont participé à la table ronde organisée à Grenoble par le PREDIT sur le thème "mobilité urbaine et déplacements non motorisés".
- Jean Sivardière a été reçu par Pascal Auzannet, conseiller technique de Jean-Claude Gaysot.

Laurence Vernay, titulaire d'un DEA en droit privé, est la nouvelle responsable de la médiation au service juridique de la FNAUT.

TGV Rhin-Rhône : l'après 2010

Il faut réfléchir dès aujourd'hui aux travaux à entreprendre entre la mise en service de la branche Est du TGV-Rhin-Rhône et celle, vraisemblablement plus lointaine, de la branche Sud. Le programme proposé ci-dessous coûterait environ 10 milliards de F.

- Pour désaturer la LGV Paris-Lyon, il faut mettre à 3 voies les sections les plus chargées, Moisenay-Pasilly et Macon Loché-Pont de Veyle (4,5 milliards de F).
- Pour désaturer la traversée de Dijon, un contournement peut être obtenu pour 1 milliard de F en électrifiant l'itinéraire Chalindrey-Gray-Villers les Pots-Saint Jean de Losne (l'électrification de Paris-Troyes-Chalindrey est inscrite au contrat de plan Etat-Champagne Ardenne).
- Le tronçon Dijon-Chagny, le plus chargé de la ligne PLM, devra être équipé d'une troisième voie (1 milliard de F).
- Pour désaturer la traversée de Lyon, un contournement Ouest pourrait ne coûter que 2 milliards de F (au lieu de 7 pour le contournement Est) si on électrifie l'itinéraire Chagny-Montchanin-Paray le Monial-Lozanne-Tassin-Givors. On améliorerait du même coup l'exploitation de la LGV Paris-Lyon en cas d'incident sur les voies, au nord ou au sud de Montchanin, en détournant les TGV par Chagny et la ligne PLM.

Shunts à grande vitesse

Un shunt à grande vitesse et à voie unique est moins coûteux qu'une LGV et permet à un TGV de doubler un TER ou un train de fret circulant sur l'ancienne voie. Par exemple un shunt Turcey-Plombières (20 km, 1 milliard de F) évitant le tunnel de Blaisy constituerait une solution d'attente d'un contournement de Dijon à grande vitesse.

Sur l'itinéraire Dijon-Nancy par Chalindrey, très sinueux et qui sera de plus en plus réservé au fret, le shunt le plus utile serait celui d'Is sur Tille (15 km, gain de 5 minutes, 600 millions de F). On pourrait aussi supprimer le rebroussement de Nancy et le détour par Toul et Frouard en créant un accès à Nancy par le sud (12 km, 600 millions de F).

Pour en revenir au TGV Rhin-Rhône, une LGV Petit Croix-Lutterbach coûterait plus de 2 milliards de F pour gagner 6 minutes entre Belfort et Mulhouse (davantage pour les Lyon-Strasbourg, peu nombreux, sans arrêt à Mulhouse). Avec le shunt d'Altkirch (13 km, 650 millions de F) et des corrections de courbes entre Belfort et Dannemarie, le temps de trajet Belfort-Mulhouse sans LGV ne serait majoré que d'une minute.

Benoît Lejay, 94 Limeil-Brévannes

Granulats et autoroutes

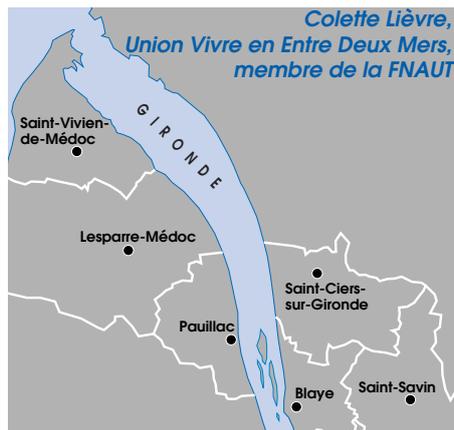
La construction des autoroutes nécessite des granulats. L'impact des carrières sur l'environnement est souvent méconnu : FNAUT-Infos n°88 a signalé un cas en Auvergne, en voici un autre exemple.

Le collectif "Estuaire Gironde", qui regroupe 8 associations soit 3000 membres, vient de se constituer pour s'opposer aux extractions de granulats dans l'estuaire. Une extraction de 350000 tonnes par an est prévue sur 30 ans dans le chenal de Saintonge. Elle est motivée en particulier par les projets d'autoroutes A89 et Pau-Longon et les grands travaux routiers prévus par le schéma directeur de l'agglomération bordelaise.

La DRIRE a donné son accord et la commune de Saint Ciers sur Gironde, dont le maire est Daniel Picotin (radical), est favorable à une modification de son POS pour permettre l'extraction.

Bien que fragilisé par les activités humaines, l'estuaire de la Gironde est le plus vaste estuaire d'Europe de l'ouest encore sauvage et peu pollué : 225 pêcheurs professionnels vivent de la pêche estuarienne (750 tonnes par an), on y trouve 11 espèces de poissons migrateurs et l'Union Européenne participe au financement du programme de restauration de l'esturgeon européen. Plusieurs universités européennes sont engagées dans un grand programme de recherche sur les mouvements d'eau et de sédiments. Le collectif réclame un SAGE (schéma d'aménagement et de gestion de l'eau) pour l'estuaire, et propose qu'il soit classé par l'UNESCO comme "patrimoine mondial de l'humanité".

Les extracteurs ont déjà pillé le lit mineur de la Garonne, d'où érosion et effondrement des berges, envasement, destruction des frayères. Ils convoitent aujourd'hui la Gironde : alors que la ressource naturelle non renouvelable de granulats leur est bradée, ils refusent des solutions alternatives plus coûteuses (matériaux de recyclage).



Sécurité routière

Constructeur irresponsable

En octobre dernier, Renault a organisé les essais de la nouvelle Clio Sport V6 (230 CV) sur les routes de l'arrière-pays niçois. Un journaliste suédois a quitté la RN 202 dans une ligne droite et fait une chute de 40 m dans un ravin : il est handicapé à vie. La veille, un journaliste français avait déjà été accidenté. La FNAUT a demandé à Isabelle Massin, déléguée à la Sécurité Routière, de protester auprès de Renault et de faire interdire ces essais sur voirie banalisée.

Un PDG pas très clair

Selon Louis Schweitzer, PDG de Renault : "il faut imposer des contraintes en matière de pollution et de vitesse. Je suis le seul président d'un groupe automobile qui le dise. Il faut que la voiture soit utile, et non nuisible, à la population, sinon l'industrie automobile elle-même en fera les frais". Moins politiquement correct, il ajoutait sur RTL le 11-10-2000 : "je suis favorable au respect des limitations de vitesse, mais opposé au bridage des moteurs et au mouchard. Personne n'achèterait des voitures neuves munies de tels dispositifs".

Ministres en infraction

L'hebdomadaire Auto-Plus a eu la bonne idée de filer nos dirigeants pour savoir si leurs chauffeurs respectaient le code de la route. Le résultat de l'enquête est édifiant : vitesses excessives, feux rouges brûlés, lignes blanches franchies sans hésitation. Si Jacques Chirac est très raisonnable, Lionel Jospin aurait mérité un retrait de 11 points de permis et 10900 F d'amendes et certains de ses ministres font "mieux", en particulier ceux qui ont des responsabilités dans le domaine de la sécurité routière : Jean-Claude Gayssot (17 points, permis annulé, 14520 F d'amendes) ; Daniel Vaillant, ministre de l'Intérieur (17 points, permis annulé, 5630 F d'amendes) ; Marylise Lebranchu, ministre de la Justice (19 points, permis annulé, 20900 F d'amendes).

Dans d'autres pays, semblables révélations auraient fait scandale et les ministres incriminés auraient dû s'excuser, voire même démissionner. Jean-Claude Gayssot (son chauffeur avait déjà renversé un scooter en brûlant un feu rouge) s'est contenté d'une explication inacceptable : "j'ai un emploi du temps très chargé et ce n'est pas moi qui conduis, c'est mon chauffeur".

Forum

Monter par l'avant ?

La généralisation des autobus à plancher bas améliore l'accessibilité des bus, la multiplication des couloirs réservés aux bus et des priorités aux feux améliorent leur vitesse commerciale, mais l'obligation de la montée par l'avant joue en sens contraire. J'ai observé, à Toulouse, la montée de 26 usagers par l'avant : durée 1' 12". La lutte contre la fraude ne doit pas pénaliser les usagers.

Jean-Marie Guétat, ADTC-Grenoble

Réservation obligatoire ?

Les rames TRN de 7 caisses, éventuellement en formation double, ne seront pas adaptées à toutes les situations. Les TGV au contraire existent en trois versions : Réseau, Atlantique et Duplex, en attendant les mini-TGV nécessaires pour exploiter la LGV-Est.

Des rames TRN à 4 ou 5 caisses (pour former des trains à tranches multiples) et des voitures indépendantes seraient utiles. On peut craindre sinon que la SNCF introduise la réservation obligatoire pour gérer les pointes de trafic : une formule très rigide qui gâcherait la commodité de ce beau matériel ... auquel il manque la vitesse du TGV pour se faire pardonner.

François Collart, FNAUT-Lorraine

SNCF et RFF

Le quadruplement des voies au nord de Bordeaux ne sera probablement pas réalisé avant 2007. Pendant ce temps les autoroutes A89 et Bordeaux-Pau seront construites. De nombreux travaux ferroviaires nécessaires (aménagement de la gare de Biarritz, tranchée de Talence, ...) sont différés : les usagers s'en prennent à la SNCF, qui les renvoie sur RFF et les deux établissements se renvoient la balle. De même l'étude du TGV Bordeaux-Angoulême effectuée par la SNCF est reprise par RFF. La création de RFF est-elle une si bonne chose ?

Gabriel Audoin, FNAUT-Aquitaine

Camions

La politique des transports est un tissu d'incohérences, qui se traduit par des milliers de tués sur les routes. La circulation des camions sur la RN10 a été restreinte en Gironde, mais la liberté totale lui est toujours accordée en Poitou-Charentes, où il n'y a pas "assez de morts" et où les camionneurs ont évité un report du trafic sur l'A10 ...

J. Dontenville, AUTC Poitou Charentes

Grèves et service public

En cas de grève SNCF d'une journée, le préavis part de la veille 20h et se termine le lendemain 8h, et le service ne redevient normal que dans la matinée : en pratique, les usagers en font les frais pendant au moins deux jours.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

On reste parfois pantois devant la futilité du motif de certaines grèves. Récemment les conducteurs SNCF de la région de Lyon ont fait une grève surprise qui a perturbé tous les types de trafics. Après trois jours de galère pour les usagers et les chargeurs, ils ont obtenu que la direction avance du 1er mars 2001 au 1er janvier l'ouverture d'une école de conducteurs de manoeuvre et anticipe l'embauche de trois agents ...

Jean-Louis La Rosa, DARLY

On ne peut miser sur le train tant est élevée la probabilité d'une grève à la date choisie pour voyager. La clientèle captive, jeunes et personnes âgées, le supporte avec résignation et ceux qui le peuvent se replient sur la route, avec les conséquences écologiques et sociales que l'on sait. L'abus du droit de grève, qui bafoue le principe du service public, est fréquent dans la fonction publique, dont le statut protège les agents : il l'est de façon caricaturale à la SNCF, qui jouit du monopole du transport ferroviaire. Je suis exaspéré face à ce scandale permanent.

J. Claude Widmann, 05 Briançon

Abonné SNCF tout réseau pendant des années, j'ai rendu mon abonnement après 7 semaines de grèves fin 98. Grève européenne puis grève nationale : pas de trains Clermont-Brive. Grèves régionales à Limoges, puis à Brive, puis à Clermont. Enfin deux semaines de grève des contrôleurs entraînant la suppression des trains. Par l'intermédiaire de la FNAUT, le médiateur de la SNCF m'a fait rembourser 80 F, mais j'utilise désormais le premier tronçon de l'A89.

L'usage du train est trop hasardeux. L'imprudent qui veut voyager avec la SNCF ne sait s'il arrivera et encore moins s'il pourra rentrer. Tant que l'usage du train ne sera pas fiabilisé, nos demandes de développement des dessertes relèveront de l'incantation.

Le souhait de la FNAUT de voir syndicats et direction s'entendre relève d'un total angélisme : le dialogue est étranger à leur culture. Pour sauver le rail, il faut imposer un service minimum pour les TER, en particulier sur les lignes les plus fragiles qui, sans cela, continueront à disparaître. Il n'y a de service public que dans la continuité.

Pierre Bourneix, 63 Clermont-Ferrand

Le coin du cycliste

Je prends souvent le train à Montparnasse pour Versailles, d'où je rejoins mon lieu de travail à Vélizy par un trajet à travers bois. Le 26-09-2000, alors que mon train habituel est autorisé aux vélos (il comporte un local vélo), j'ai été verbalisée (350 F, le prix ... du vélo) par le contrôleur qui n'avait rien de plus utile à faire, encadré de deux policiers, que de s'acharner sur une jeune cycliste paisible. Il m'est arrivé aussi d'utiliser des trains de banlieue non autorisés, avec l'aide du contrôleur pour hisser mon vélo, mais ... chut !

Sylvie Lasserre, 75 Paris

Il y a plus grave pour les cyclistes que les défauts de la voiture multiservice mise au point par la SNCF : c'est l'accès payant qu'elle veut imposer. Pour un petit parcours, 60F, c'est plus cher que le billet du cycliste. S'il en est ainsi, la plupart des cyclistes continueront à mettre leur vélo dans une sacoche, ou ne l'emmèneront pas.

Robert Ferréol, 75 Paris

A Paris, on cherche la logique du tracé des pistes cyclables. Quand il y a des pistes, on est obligé de slalomer entre les voitures qui les bloquent. Enfin les règlements de copropriété interdisant les vélos dans les parties communes des immeubles ne facilitent pas la vie de ceux qui veulent réduire la pollution.

Sabine Dubois, 75 Paris

L'usage du vélo en ville n'est pas lié seulement au développement des infrastructures cyclables et des services. A La Rochelle et à Poitiers, villes qui offrent des aménagements de voirie et proposent le prêt gratuit de vélos aux étudiants, on ne voit pas davantage de cyclistes. Alors que faire ? Sans doute agir aussi en profondeur sur l'éducation et la culture, par des spots et émissions télévisuels, à la manière des campagnes anti-tabac ou alcool.

Dominique Trouessard, 86 Poitiers

Les bordures de trottoir n'empêchent pas les automobilistes de se garer sur les trottoirs et les deux roues à moteur d'y circuler. Or ces véhicules sont très gênants pour les personnes âgées, les personnes handicapées, les cyclistes qui veulent accéder aux commerces ou aux habitations.

Il n'est pas tolérable d'obliger les cyclistes, à certains carrefours, à appuyer sur un bouton pour obtenir le feu vert : qu'on applique ce système aux automobilistes, on verra leur réaction ...

Il faut rompre avec le gigantisme des ouvrages routiers. La ville de Verrières-le-Buisson a réduit systématiquement les emprises routières au minimum réglementaire, pour la sécurité et l'agrément des piétons et des cyclistes.

Didier Grosjean, ADTC-Massy

Brèves

Exemple à suivre

Pour protester contre la récente suppression du train postal Paris-Briançon, Pierre Loridon, militant de la FNAUT Rhône Alpes, a fait savoir au président de La Poste qu'il n'admettait pas qu'un service public abandonne un autre service public et que, dorénavant, il ne confierait plus à La Poste la gestion de ses disponibilités financières.

Plaisanterie SNCF

Lors d'une grève récente, la direction SNCF de Rouen a eu une idée géniale : l'heure de départ en province des quelques trains qui circulaient a été avancée (sans information préalable) pour respecter l'heure d'arrivée à Paris malgré des arrêts supplémentaires. Les usagers de Bernay en ont fait les frais.

TGV Rhin-Rhône

Suite au débat public qui s'est déroulé au printemps 2000 sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône, RFF a mis à l'étude la proposition de la FNAUT consistant à créer un barreau de raccordement de quelques km entre la future branche sud et la sortie ouest de la gare de Dole.

Bilan décevant

Selon une enquête de l'UTP auprès de 921 réseaux, la fréquentation des transports collectifs des villes de province a augmenté de 0,8% en 1999. Un résultat très modeste obtenu au prix d'un fort accroissement de l'offre kilométrique : le nombre de voyages par habitant et par an a diminué. On est loin de certaines déclarations triomphalistes.

"Les gares TGV : comment mieux les concevoir et les utiliser"

Cette étude approfondie, comprenant une annexe sur les gares du TGV-Est, est disponible auprès de son auteur Jean Boudaille, 4 rue Eremburge, 91190 Gif sur Yvette, tel 01 69 07 63 50, au prix de 25 F port compris.

SUPER-BÊTISIER

X Marie-Chantal Desbazeille, maire RPR du septième arrondissement de Lyon : "Le tramway, c'est une vraie catastrophe. C'est un moyen de transport socialo-communiste alors que la voiture, c'est la liberté".

BIEN DIT

D André-Noël Thévenet, président de la FNTR-Rhône Alpes : "il est inutile de critiquer le transport routier si rien, ou trop peu, n'est fait pour améliorer le ferroviaire via le transport combiné rail-route, qui reste trop embryonnaire, ou le ferroutage sur longues distances".

MAL DIT

D Roger Poletti, secrétaire général de la fédération FO des Transports : "je suis convaincu que les camions repasseront par le tunnel du Mont Blanc ; dire le contraire est une position irresponsable, c'est dire que l'on se fout de ses voisins". M. Poletti est meilleur quand il défend les convoyeurs de fonds.

Gérondeau roule trop vite

■ Christian Gerondeau (La Jaune et la Rouge, août 2000) affirme que la durée moyenne des déplacements automobiles en France est de 16 minutes pour un trajet moyen de 35 km. La vitesse moyenne serait donc de 131 km/h (en 1994 car, selon lui, la vitesse moyenne s'est améliorée au cours des années récentes). M. Gerondeau, polytechnicien, a-t-il oublié les règles de l'arithmétique, ou nous prend-il tous pour des imbéciles ?

Pierre Jamet, 91 Brunoy

Dinosaures

■ Bernard Val, président des Autoroutes du Sud de la France, propose de porter l'autoroute A7, entre Valence et Orange, de 2 fois 3 voies à 2 fois 5.

■ Alain Dufaut, sénateur du Vaucluse, préfère "des réalisations de tracé pluriel alternatif" (sic) : A51 et Transardéchoise Valence-Montpellier, "le tout conjugué au ferroutage et à la voie fluviale" (c'est à la mode).

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 92
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

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

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,

organismes, Etranger : 160 F (24,39 €)

Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

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

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ +2 points aux cheminots dont tous les syndicats ont manifesté le 19-10-00 contre la libéralisation du rail. Une journée d'action sans grève, c'est nouveau et astucieux : au lieu de parler de la galère des voyageurs, les médias ont présenté les idées des cheminots.

▲ +1 point au quotidien Le Progrès. Pour la deuxième fois, son édition du Jura du 31 décembre était vendue avec un éthylotest. En 1999, il avait fait coup double : aucun accident mortel lié à l'alcool n'avait été déploré, et les ventes du journal avaient augmenté de 20%.

Punitions :

▼ - 2 points à Roger Dumez, président RPR du conseil général de la Meuse : il se félicite de l'arrivée d'un laboratoire souterrain de traitement des déchets nucléaires dans son département, qui va récupérer 60 millions de F par an : "cela permettra de financer des routes". Pour mieux transporter les déchets ?

▼ -1 point à la SNCF, qui a monté avec le magasin Carrefour de Niort une opération "un billet à 99 F pour la destination de votre choix" : une bonne initiative mal préparée. Tôt le matin, 300 niortais se sont précipités à la gare : ils ont été accueillis par ... deux guichetières, qui ont craqué vers midi. Le billet n'était valable que certains jours et à des conditions bien précises ...



BÊTISIER

X Les élus parisiens du PS. Extrait de leur contribution "l'écologie urbaine doit être sociale" au dernier congrès du PS : "la vision socialiste de l'aménagement urbain ne se limite pas à construire le plus grand nombre de pistes cyclables, ni à contraindre personnes âgées, handicapés ou habitants des banlieues éloignées à se déplacer été comme hiver à vélo ou à patins à roulettes". Les couches populaires sont rassurées !

X Arlette Laguiller, présidente de Lutte Ouvrière. Elle vilipende les écologistes qui réclament plus de taxes sur le pétrolier : "ils n'ont rien de commun avec la vie et les difficultés des classes laborieuses, ils n'imaginent pas ce que pourrait être, pour un travailleur de Renault ou Citroën, de faire 20 ou 30 km en vélo pour rentrer chez lui après une dure journée de travail". Décidément, à gauche on n'aime pas le vélo.

Actions en bref

Basse-Normandie

- L'ADPCR propose l'utilisation de la ligne Caen-Rennes comme itinéraire de contournement du bassin parisien pour le fret et l'électrification du tronçon de 119 km de Saint Lô à Dol (celles des tronçons Lison-Saint Lô et Saint Malo-Dol-Rennes sont prévues au prochain contrat de plan) : le port de Cherbourg, très actif, est déjà desservi par 160000 camions par an ; il accueillera bientôt les "fastships" qui achemineront du fret à haute valeur ajoutée depuis Philadelphie.

Centre

- L'association Environnement et Sécurité Routière organise chaque année une journée de remise à niveau gratuite sur le code de la route. Elle poursuit une action pédagogique diversifiée : stand à la foire de Tours, distribution de documents sur les parkings de Chinon, participation à la semaine sécurité routière du lycée Vaucanson de Tours. Elle intervient auprès des maires pour obtenir des aménagements cyclables, des passages piétons et la suppression du stationnement illégal sur les trottoirs. Elle s'insurge contre la relaxe d'une automobiliste qui avait commis un excès de vitesse et tué deux piétons : le Procureur de la République n'a même pas fait appel.

- La Fédération Environnement Eure et Loir a réaffirmé son opposition à l'aéroport de Beauvilliers, et dénoncé les élus favorables à ce projet alors qu'ils ont signé la charte départementale de l'environnement. La Fédération déplore la mauvaise qualité persistante des correspondances entre trains, cars et transports urbains, mais elle a noté avec satisfaction la prochaine réouverture de la voie ferrée Chartres-Orléans. **La fédération a attribué son prix "Blé d'Or 2000" à Jean-Michel Bodin, vice-président de la région Centre, pour la réorganisation des services de la ligne SNCF Chartres-Courtalain qui reprend la plupart de ses demandes : passage de 5 à 9 liaisons par jour, rétablissement des liaisons par train, nouveau matériel, nouvelle halte à Lucé réclamée depuis 16 ans par l'UFC.**

Franche Comté

- La FNAUT-Franche Comté a protesté, avec les syndicats de cheminots et la LCVR, contre la décision aberrante de La Poste de supprimer le dernier train postal français, le Paris-

Besançon (120 tonnes de courrier par jour). Selon La Poste, les modes routier et aérien sont plus rapides et plus souples que le rail : et si elle payait les nuisances de l'avion et du camion ?

- L'AUTB combat le projet de gare TGV à Auxon, une "gare-voitures" à 15 km du centre de Besançon, et propose une rocade ferroviaire mixte pour les TGV directs et les trains de fret, les TGV desservant Besançon s'arrêtant à la gare centrale de Viotte.

Haute-Normandie

- L'association des usagers de la gare de Bernay déplore les retards répétitifs des trains sur les lignes Paris-Cherbourg/Deauville et Caen-Rouen en raison d'incidents techniques (pannes de motrices ou de signalisation). Elle réclame des mesures rapides de fiabilisation du trafic et un dédommagement des voyageurs lésés. Une pétition adressée à la SNCF, avec laquelle la concertation est difficile, a recueilli plus de 2000 signatures.

Ile de France

- L'AUT a publié un ensemble de propositions rendant possible un tourisme sans voiture en Ile de France (100000 véhicules traversent chaque jour la forêt de Fontainebleau) : billets combinés train ou car + attraction touristique, location de vélos, protection des randonneurs et cyclistes, fermeture de routes forestières, ...

- L'association Réseau Vert s'est fixé pour but la création d'un axe vert nord-sud traversant Paris, de Vanves à Pantin, à commencer par la rue de Rennes : l'association s'adresse en priorité aux riverains concernés.

Limousin

- **L'association pour le Désenclavement du Nord de la Haute Vienne et du Montmorillonnais a obtenu le rétablissement de 4 correspondances entre trains TER et TGV à Poitiers, la création d'une circulation Poitiers-Le Dorat le vendredi en fin d'après-midi à la place d'une circulation peu fréquentée le samedi matin (départ 5h30 ...) et une desserte de soirée de Nieul, localité voisine de Limoges et en pleine expansion, donnant de nombreuses correspondances.**

Pays de la Loire

- A l'occasion du blocage prolongé de la ligne Le Mans-Angers suite à un accident et de la pagaille dont ont souffert les voyageurs pendant une

soirée, la FNAUT Pays de la Loire a demandé l'électrification de la ligne Le Mans-Tours : cet investissement permettrait des détournements de TGV circulant entre Paris et Rennes/Nantes/Bordeaux.

- La FNAUT-Pays de la Loire dénonce la remise en question des 4 lignes de cars reliant Saint Brévin, Paimboeuf et Corsept au nord de la Loire : Christian Renaudineau, maire UDF de Saint Brévin, refuse obstinément l'intégration de l'autorité intercommunale qu'il préside à la communauté d'agglomération de Saint Nazaire, et le maire MDC de Saint Nazaire, Joël Batteux, propose la dissolution du SIERNA, syndicat intercommunal des transports gérant la desserte du sud Loire.

Picardie

- L'Association des Usagers Picards du Train a exprimé son mécontentement très vif : le nombre des trains Amiens-Paris reste inférieur à ce qu'il était avant la mise en service du TGV-Nord, les retards chroniques réapparaissent et il est impossible d'obtenir des informations fiables en cas de perturbation. 3000 usagers quotidiens sont concernés par cette dégradation due à des travaux de voies.

- Un collectif de cinq associations dont Les Droits du Piéton s'est constitué à Amiens pour obtenir des couloirs réservés aux autobus.

Poitou-Charentes

- L'AUTC appuie le projet de LGV Tours-Poitiers et le passage des trains de fret par l'axe Saumur-Niort-Saintes-Bordeaux afin de dégager la ligne Poitiers-Chatellerauld pour les TER. L'élargissement de l'autoroute et sa gratuité entre Poitiers-sud et Chatellerauld-nord réduiraient l'attractivité du rail et provoqueraient l'asphyxie des deux villes par le trafic automobile.

- Jacques Dutheil, représentant de l'AUTC en Charente, fait la promotion du trolleybus à Angoulême. Il réclame la piétonnisation du centre et la création de sites propres pour les autobus.

Provence-Alpes Côte d'Azur

- L'ADTC-AM et la FNAUT-PACA s'inquiètent de la modestie des projets de modernisation de la ligne Aix-Marseille, aujourd'hui à voie unique, avec une signalisation obsolète et seulement trois points de croisement. Elle propose une exploitation différenciée de la ligne : desserte fine de la section urbaine Marseille-Septèmes par train-tramway avec création d'arrêts rapprochés dans la banlieue nord de Marseille ; desserte classique de banlieue de la section nord.

Voirie urbaine : vers un partage plus équitable



photo : MDB

L'espace urbain est rare et cher, et les différentes catégories d'usagers de la voirie s'affrontent pour l'occuper. Usagers des bus, cyclistes et, plus récemment, patineurs et trottineurs entrent en concurrence pour l'utilisation des couloirs réservés et des trottoirs. La FNAUT refuse d'arbitrer des conflits entretenus artificiellement par l'accaparement abusif de l'espace par l'automobile en circulation ou à l'arrêt. Une cohabitation harmonieuse peut en effet être obtenue au prix d'un partage plus équitable de la voirie : ainsi, sauf cas exceptionnels, il est possible d'élargir les couloirs réservés pour permettre leur utilisation aisée par les cyclistes, et ainsi de ne pas rejeter ces derniers sur les trottoirs.

Dans une rue comportant un couloir réservé aux autobus, taxis et véhicules prioritaires, on observe que, spontanément, les cyclistes circulent presque toujours dans le couloir, quelle que soit sa largeur et que cette pratique soit ou non autorisée. N'ayant à surveiller que l'arrivée des bus derrière eux, les cyclistes s'estiment ainsi plus en sécurité que coincés entre les bus roulant sur leur droite et les voitures roulant sur leur gauche (dans le cas d'un couloir dans le sens de la circulation générale) ou obligés d'utiliser une rue parallèle étroite (dans le cas d'un couloir à contresens). Cette attitude est validée par les enquêtes sur les accidents dont ils sont les victimes.

La circulation des cyclistes dans les couloirs de bus n'est pas interdite par le

Code de la Route : selon le Code des Communes, c'est l'autorité de police (le maire ou, à Paris, le préfet de police) qui régleme.

Une interdiction des couloirs aux cyclistes reste très théorique. Non seulement il est très difficile d'obliger un cycliste à la respecter mais, s'il la respecte, il arrive souvent que les automobilistes et conducteurs de bus arrivant derrière lui l'en dissuadent en le klaxonnant pour l'inciter à se rabattre sur sa droite, dans le couloir.

Les cyclistes infractionnistes sont rarement verbalisés. La pratique spontanée des cyclistes a même été légalisée par les maires d'une vingtaine de villes françaises, qui ont ouvert tous les couloirs, ou au moins certains d'entre eux, aux cyclistes.

Gares TGV

Dès sa création, la FNAUT a plaidé pour une implantation rationnelle des gares nouvelles TGV.

La formule idéale est la desserte directe de la gare centrale d'une agglomération, avec un contournement sans gare pour les TGV directs.

Si une LGV doit passer très au large d'une agglomération, une gare en rase campagne peut avoir son utilité, mais elle doit alors être impérativement connectée au réseau classique et desservie par les trains régionaux.

Depuis l'émergence du TGV, SNCF et élus locaux ont multiplié les erreurs avec les gares de Macon-Loché, Le Creusot-Montchanin, Vendôme et la célèbre gare de Haute-Picardie.

Sur les trois gares nouvelles du TGV-Méditerranée, seule celle de Valence-Saint Marcel a été conçue intelligemment ; la "virgule" qui doit relier celle d'Avignon au centre-ville n'est pas construite, et la desserte possible de celle de l'Arbois par l'ancienne ligne Aix-Rognac a été ignorée.

Si les solutions retenues comme nous le souhaitons par Jean-Claude Gayssot pour Le Mans, contre la volonté des élus locaux, ou encore pour Nîmes et Montpellier, sont satisfaisantes, les décisions relatives au TGV-Est le sont moins.

Certes - les multiples interventions de la FNAUT n'auront pas été inutiles - la gare lorraine sera positionnée à Vandières, donc accessible par TER depuis toute la région, mais son financement n'est pas finalisé et, pour permettre aux élus de Moselle de sauver la face, le projet de gare près de l'aéroport de Louigny est confirmé : le contribuable appréciera.

Comme nous le réclamions, la desserte TER de la gare de Bezannes (Reims-TGV) sera possible grâce à une jonction avec la gare centrale de Reims. Mais le projet stupide de gare meusienne dans une zone semi-désertique, à mi-chemin entre les villes de Verdun et Bar-le-Duc distantes de 60 km, est maintenu alors qu'un positionnement dans le Val de Meuse pouvait avoir un sens.

Quant au projet de gare excentrée du TGV Rhin-Rhône à Besançon, Etat, SNCF, RFF et élus locaux s'entêtent encore malgré leurs discours lassants sur l'intermodalité ...

Jean Sivardière

••• Voirie urbaine : vers un partage plus équitable

La cohabitation entre cyclistes et autobus

Contrairement à une opinion répandue, les études menées dans certaines villes autorisant les vélos dans les couloirs (Annecy, Grenoble, Rennes) ont montré que les accidents entre bus et vélos sont très rares. On observe cependant que la présence des cyclistes dans les couloirs réservés habituels, étroits, tend à freiner la progression des bus, en particulier si le couloir est long et les arrêts espacés donc la vitesse des bus élevée, si les flux de bus et/ou de cyclistes sont importants, ou encore si la voirie présente une configuration particulière (virage, montée).

Les difficultés de cohabitation entre bus et cyclistes s'accroîtront si, comme cela est souhaitable par ailleurs :

- la fréquence des bus augmente ;
- le nombre des cyclistes urbains augmente fortement (la moitié des déplacements automobiles urbains s'effectuant sur moins de trois km, le nombre des cyclistes peut augmenter d'un facteur 5 ou plus dans les villes au relief favorable si on facilite leurs déplacements).

Nouveau partage

Marche à pied, bicyclette et transport collectif constituent des modes de déplacements respectueux de l'environnement et techniquement complémentaires : ils doivent donc être encouragés simultanément, et non l'un au détriment de l'autre, afin de réduire l'usage immodéré de l'automobile et de sauvegarder le cadre de vie urbain.

Il faut donc prendre sur la voirie, et protéger physiquement si nécessaire, l'espace indispensable aux piétons, cyclistes et transports collectifs de surface, et attribuer à l'automobile l'espace restant - et non l'inverse comme cela a généralement été fait jusqu'à présent.

La cohabitation vue par l'Automobile-Club

Selon l'Automobile-Club d'Ile de France, qui ne cherche pas à camoufler ses conceptions hégémonistes et plutôt ringardes, la cohabitation entre automobilistes et rollers est impossible en raison des risques d'accidents. "Les rollers ne peuvent cohabiter qu'avec les piétons. C'est sur les trottoirs qu'il faut partager l'espace". Et les piétons ?

Il est alors possible de concilier les exigences des usagers des bus (protection des couloirs contre les automobilistes, non-ralentissement des bus par la présence des cyclistes), des cyclistes (utilisation d'itinéraires sécurisés continus et directs, refus de tout aménagement plaçant le cycliste "en sandwich" entre bus sur sa droite et voitures sur sa gauche) et des piétons (pas d'empiètement des cyclistes sur les trottoirs).

4m50

Réglementation et partage de la voirie doivent être revus.

La circulation des cyclistes doit, sauf cas exceptionnel, être autorisée dans les couloirs de bus. Cette autorisation ne doit pas concerner les deux-roues motorisés. Elle doit s'appliquer à tous les couloirs, qu'ils soient implantés dans le sens de la circulation générale ou à contresens (alors qu'un sens unique est très pénalisant pour le cycliste, un couloir à contresens lui offre un raccourci et lui donne ainsi un avantage appréciable sur l'automobiliste). Une signalétique claire pour tous les usagers de la voirie est indispensable.

Il faut porter la largeur des couloirs à 4,50 m en empiétant sans hésiter sur l'espace occupé par l'automobile par suppression ou rétrécissement d'une file de circulation, suppression d'une file de stationnement : une cohabitation harmonieuse bus-vélos est alors possible dans de tels couloirs "mixtes" et, du même coup, on ralentit ou on réduit le trafic automobile.

Le non-respect des couloirs de bus par les automobilistes est un problème crucial : aujourd'hui, ce sont plus les voitures que les vélos qui freinent les bus dans les couloirs. Il doit être combattu par une meilleure formation initiale des conducteurs et des campagnes d'information, et par des sanctions infligées aux contrevenants (amendes, mises en fourrière) : de Paris à Nice, le laxisme actuel des pouvoirs publics n'est pas acceptable.

D'une manière générale, il n'est pas souhaitable de cloisonner l'espace viaire et de séparer les trafics de manière rigide : l'accès aux immeubles (livraisons, ambulances, déménagements, pompiers) doit rester possible. Cependant, en cas d'infractions répétées, les couloirs doivent être isolés du reste de la voirie non plus par un simple trait de peinture mais par des séparateurs physiques efficaces (murets, bordurettes), les bus disposant

alors d'un véritable site propre élargi et partagé avec les cyclistes. Un tel aménagement doit être envisagé systématiquement dès que la fréquence et la vitesse des bus sont élevées.

Volonté politique

Il peut arriver, dans des situations très particulières, qu'on ne puisse élargir un couloir de bus pour des raisons techniques sérieuses : une solution permettant une cohabitation bus-vélos satisfaisante peut alors être recherchée au cas par cas.

L'interdiction du couloir aux cyclistes et le détournement des cyclistes "par une petite rue parallèle" est une solution de facilité par ailleurs peu efficace : un détour est dissuasif, les petites rues sont souvent dangereuses et peu agréables car la circulation n'y est pas organisée, et les cyclistes ne respectent pas l'interdiction.

Parmi les solutions expérimentées pour assurer la cohabitation dans un couloir étroit, on peut citer la possibilité pour les bus de se déporter hors du couloir lorsqu'ils doublent les cyclistes (cas d'un couloir dans le sens de la circulation, sans séparateur physique et d'un flux modéré de bus et de cyclistes).

Mais, en règle générale, l'élargissement des couloirs est une question de volonté politique : les "impossibilités techniques" sont des alibis faciles pour ménager l'automobile. Si le maire prend une décision favorable à une catégorie d'usagers au détriment d'une autre, l'association "avantagée" doit éviter de cautionner la décision. Les associations de piétons, de cyclistes et d'usagers des transports d'une même ville doivent alors constituer un front commun pour obtenir des pouvoirs publics un nouveau partage de la voirie favorable à l'ensemble des modes alternatifs à l'automobile. ■

Jean Sivardière, Antoine Jammes



Dialogue constructif

Lors du récent colloque de Rue de l'Avenir sur la complémentarité vélo-transport collectif, Jean Macheras (AUT-Ile de France) et Laurent Lopez ont dialogué sur la cohabitation bus-vélos dans les couloirs réservés.

Jean Macheras : "sur les grands axes, il faut saucissonner les différents flux, alors que bus, piétons et modes légers peuvent se partager les rues étroites. Mais tant que l'automobile occupera l'essentiel de la voirie, il n'y aura pas de bonne solution. Le problème de la cohabitation bus-vélos est un faux problème, tout deviendra possible quand la voiture n'étouffera plus l'imagination."

Laurent Lopez : "les cyclistes ne peuvent rouler ailleurs que dans les couloirs, il y va de leur sécurité. Le MDB dénonce l'occupation des couloirs réservés par les voitures et les deux-roues motorisés avec la complicité des forces de police. La cohabitation est compliquée parce que l'automobile la rend compliquée".

Travaux pratiques

En mars 1999, le Mouvement de Défense de la Bicyclette a invité les décideurs à parcourir, sur des vélos prêtés par la RATP, une rue de Paris comportant un couloir réservé sur 1,5 km. Des représentants de DDE, de CETE, de conseils généraux et régionaux, ... ont accepté l'invitation.

Au cours du débat qui a suivi l'expérience, la nécessité d'autoriser la circulation des cyclistes dans les couloirs réservés s'est dégagée unanimement.

Fromage ou dessert

Le PDU d'Ile de France évoque "la requalification de l'espace public au profit des circulations douces et des transports collectifs sur les grands axes". Mais, en pratique, c'est fromage ou dessert, ou même rien du tout :

- à Paris, lors du réaménagement de l'avenue d'Italie, des pistes cyclables ont été créées de chaque côté, mais le couloir réservé au bus 47 a disparu ;
- la construction d'un site propre pour le bus PC sur le boulevard des Maréchaux a provoqué sur de nombreux tronçons le rejet des cyclistes sur les trottoirs ou dans des contre-allées servant au stationnement ;
- l'aménagement de la rue de Flandre a permis de doubler (de 2 + 2 à 4 + 4) le nombre des files de circulation et de stationnement des voitures, vélos et bus ont été oubliés.

Abel Guggenheim

Bicyclette et transport collectif

Le transport collectif et le vélo sont deux alternatives complémentaires à l'automobile et offrent une possibilité de choix à l'automobiliste.

Le transport collectif permet de parcourir des distances importantes par tous les temps mais, à son stade actuel de développement, il impose à ses usagers des contraintes - itinéraires, horaires, affluence des heures de pointe - et il dessert difficilement les zones urbaines peu denses.

A l'inverse, la bicyclette, accessible physiquement à une large part de la population (80%), toujours disponible et d'une utilisation très peu coûteuse, satisfait le besoin d'autonomie du citadin et lui offre une occasion d'exercice physique. Elle permet le porte à porte et, pour les déplacements de proximité, elle est souvent plus rapide que le transport collectif, voire même que l'automobile.

Il est donc indispensable d'encourager simultanément l'usage du transport collectif et celui de la bicyclette afin d'offrir à l'automobiliste le choix entre deux modes qui ont chacun leurs avantages et leurs limites. Une telle politique n'implique pas une dispersion des efforts financiers, car les aménagements cyclables de base ne sont vraiment pas ruineux, elle est au contraire très cohérente car transport collectif et bicyclette sont des alliés objectifs.



Piétons et cyclistes



Piétons et cyclistes se ressemblent : silencieux, non pollués, économes en pétrole et en espace urbain.

Piétons et cyclistes sont aussi des alliés objectifs : ils ont un allié commun, le transport collectif, et un adversaire commun, l'automobile. Les piétons ont intérêt au développement de la pratique du vélo, qui rend la ville plus calme et moins encombrée, et les cyclistes ont intérêt à ce que les déplacements effectués sur courte distance se fassent à pied plutôt qu'en voiture.

Or les cyclistes veulent disposer d'itinéraires agréables et sans détours : il est donc tentant d'autoriser la circulation des cyclistes là où se trouvent les piétons, y compris les trottoirs.

Mais piétons et cyclistes sont aussi des adversaires objectifs. Ils se gênent mutuellement, surtout si l'espace commun qui leur est attribué est trop restreint, que ce soit en ville ou sur des itinéraires de loisir :

- le piéton apprécie la tranquillité et craint le cycliste, trois ou quatre fois plus rapide que lui ;

- Si un automobiliste abandonne sa voiture pour le bus, c'est davantage de sécurité et d'agrément pour le cycliste. S'il choisit la bicyclette, c'est davantage de fluidité pour le bus.

- Une bonne coordination entre les deux modes leur permet d'élargir leur rayon d'action et de se renforcer mutuellement : aux Pays-Bas, 35% des usagers des TER se rendent à la gare en vélo.

- Un usage plus répandu de la bicyclette parmi les scolaires et étudiants peut même éviter des investissements coûteux de transport collectif en limitant les pointes de trafic au bénéfice d'usagers l'utilisant toute l'année.

L'hégémonie de l'automobile dans les villes françaises (en moyenne plus de 80% des déplacements mécanisés) s'explique par la faiblesse persistante des transports collectifs, mais aussi par l'absence (à quelques exceptions près, en particulier Strasbourg) d'aménagements cyclables dignes de ce nom : itinéraires continus et sans détours dissuasifs, parkings aisément accessibles et protégés contre le vol, complémentarité avec le transport collectif.

Il ne faut pas craindre la concurrence entre vélo et transport collectif : c'est dans les pays où on se déplace le plus à vélo que le transport collectif a le plus de succès.

Laurent Lopez, Jean Sivardière

- le cycliste est ralenti par la présence du piéton, dont il a du mal à anticiper le comportement.

Obliger le cycliste à rouler lentement revient à nier l'intérêt de sa machine, qui est un moyen de transport et non un jouet. Par conséquent si les zones piétonnes, les esplanades de gares, les zones commerciales peuvent être ouvertes au cycliste, ces espaces ne doivent pas être intégrés aux itinéraires cyclables car le piéton a droit à la tranquillité et le cycliste souhaite un rythme de déplacement rapide et régulier. Sur les passerelles, les traversées de parcs et les chemins de halage, la séparation des flux est généralement souhaitable.

Vouloir mélanger piétons et cyclistes comme s'ils étaient semblables, c'est refuser de remettre en cause la place excessive occupée par l'automobile. Comme pour la cohabitation bus-vélos dans les couloirs réservés, un partage plus équitable de la voirie est nécessaire pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes sur les trottoirs.

Isabelle Lesens

Grenoble : des entreprises citoyennes

Certaines entreprises commencent à se préoccuper des déplacements de leurs employés et à élaborer des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) dont les objectifs sont voisins de ceux des PDU instaurés par la loi Lepage (voir notre suggestion dans FNAUT-Infos n°84 de rendre les PDE obligatoires pour les grandes entreprises). C'est le cas à Grenoble.

Les déplacements domicile-travail représentent 30% des déplacements dans l'agglomération grenobloise. 75% d'entre eux se font en voiture : concentrés sur des plages horaires restreintes, ils contribuent fortement aux difficultés de circulation et au surdimensionnement des voiries. Les entreprises de l'agglomération se sentent de plus en plus concernées par ce problème et, à l'occasion de la semaine du Transport Public, l'Association pour le Développement des Transports en Commun a organisé avec plusieurs d'entre elles, des élus et des transporteurs, une table-ronde "entreprises et déplacements".

Motivées par le coût croissant des places de parking (la création d'une place nouvelle coûte en moyenne 30000 F) par l'accès difficile à leur site (entraînant des retards du personnel en début de journée) ou par le souci de limiter les nuisances générées par leurs activités et les déplacements de leurs salariés, certaines entreprises ont déjà trouvé des solutions.

La société Hewlett-Packard, implantée à Eybens, emploie 1800 personnes. Elle finance une navette avec la station Grand Place du tramway, multiplie les garages à vélos sur son site, et incite au covoiturage, pratiqué par 5% du personnel (chez Caterpillar, cette proportion atteint 10%).

Une usine de Schneider Electric a dû déménager de Bresson à Moirans. Elle a incité financièrement ses salariés à déménager pour se rapprocher de leur nouveau lieu de travail et mis en place une navette entre sa nouvelle usine et la gare SNCF voisine.

Depuis sa création, la ZIRST (zone d'innovation et de recherche scientifique et technique) de Meylan est mal desservie par les transports collectifs. Une enquête ayant révélé que 30% des salariés (soit 2100 personnes) de la ZIRST habitaient Grenoble, le lobbying des entreprises a convaincu les élus de créer une navette entre la zone et l'arrêt de tramway le plus proche.

Au plan mondial, la société ST Microelectronics se soucie de l'environnement. L'usine grenobloise, en plein développement (elle emploie 1900 personnes), est implantée sur le polygone scientifique, son site est très contraint et 40% de sa consommation d'énergie est due aux déplacements domicile-travail. Elle vient de mettre en place un ambitieux PDE visant à doubler en 5 ans l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, pour un coût annuel de 700000

F. Afin qu'un employé sur deux laisse sa voiture au garage, les mesures prises sont variées :

- création d'une navette gratuite circulant aux heures de pointe entre la gare SNCF et l'usine ; financement jusqu'à 80% de l'abonnement mensuel des employés au réseau de transports publics (urbains, autocars et trains) ;
- doublement du stationnement couvert proposé aux cyclistes (200 places) ;
- installation de douches ;
- distribution d'un kit de sécurité aux cyclistes (brassard d'éclairage, chasuble fluo, casque, bombe anti-crevaisin) ;
- intervention gratuite sur le site d'un professionnel pour les petites réparations sur les vélos ;
- prise en charge des frais de bus ou taxi des cyclistes en cas d'intempérie ;
- contrôles anti-pollution gratuits ;
- encouragement des motorisations alternatives (GNV, GPL, électricité), à hauteur de 80% du surcoût ;
- création d'un service postal sur le site pour limiter les déplacements.

350 employés ont déjà renoncé à leur voiture, ils ont été 1000 à le faire lors de la dernière journée sans voiture !

Chez Jay Electronique, entreprise implantée à Montbonnot, c'est à l'initiative d'un militant de l'ADTC que le nombre des garages vélos a été doublé.

Les commerçants du centre-ville sont, eux aussi, intéressés à ce que leurs employés ne viennent pas travailler en voiture : une place de parking occupée pour la journée, c'est plusieurs clients automobilistes en moins.

A noter que l'Etat et la ville de Grenoble, les plus gros employeurs de l'agglomération, n'ont encore pris aucune initiative.

Antoine Jammes, président de l'ADTC

En Californie du sud, les entreprises appliquent des "plans de restriction des trajets". Elles favorisent le covoiturage des employés (elles sont appuyées par les pouvoirs publics : voies prioritaires sur les autoroutes et exonération des péages) et font même payer le stationnement sur le lieu de travail. Le résultat est spectaculaire : la conduite "en solo" a diminué de moitié pour les déplacements domicile-travail.

Vivre en ville

L'exemple néerlandais

Un récent voyage aux Pays-Bas m'a permis d'apprécier les charmes d'un environnement de qualité qui tient, outre la place de l'eau dans ce pays en partie conquis sur la mer, à quelques recettes simples appliquées partout.

- Le partage de l'espace urbain laisse peu de place à la voiture : le vélo bénéficie d'aménagements systématiques (bandes et pistes, contresens, fréchage des itinéraires). Le stationnement des voitures est strictement réglementé, et peu important en surface. Les principales villes ont toutes un réseau important de tramways.
- L'environnement visuel est de qualité aussi bien dans les centres qu'en périphérie. Les panneaux publicitaires, qui fleurissent partout en France le long des boulevards et dans les zones industrielles et commerciales, sont totalement absents. Autre fléau visuel, les lignes électriques et téléphoniques qui, en France, défigurent beaucoup de nos quartiers, sont enfouies dans le sol.

Voilà des recettes à appliquer en France sans modération : dans les villes néerlandaises, les nuisances sont plus faibles, l'ambiance urbaine est moins stressante, paysages et bâtiments sont mieux mis en valeur que dans les nôtres.

Yves Choquet, ANDE-Nantes

Zone interdite aux vélos ?

Les PDU n'évoquent les modes doux que de manière imprécise, sous forme de "chartes" piétons et vélos.

Mais il y a plus grave : la situation des cyclistes risque de devenir de plus en plus difficile en zone périurbaine. C'est en effet dans cet espace que les routes sont élargies pour augmenter la vitesse et le débit, et que sont construits des échangeurs avec leurs bretelles meurtrières. Or la loi sur l'air n'a pas rendu obligatoire, lors de travaux routiers en agglomération, la réalisation d'aménagements assurant la sécurité des cyclistes tout en maintenant des itinéraires directs et facilement repérables.

Il va ainsi se créer une sorte de zone-tampon dangereuse pour les cyclistes entre le centre dense de la ville et les zones rurales. C'est pourtant dans ces zones qu'on pourrait le plus encourager et fixer la pratique du vélo, et en particulier inciter les jeunes à rejoindre à vélo les gares, les établissements scolaires et les lieux de loisirs.

Lionel Favier, Environnement 92

Les transports en Provence

Le PDU de Marseille

Près de 13 milliards de F sont prévus pour les investissements de transport collectif : extension du réseau de métro, deux lignes de tramway, bus en site propre, pôles d'échange, modernisation de la ligne Aix-Marseille, parc relais d'Aubagne et autres projets extérieurs à la ville. Les modes doux (anneaux de protection des zones tranquilles) ont la portion congrue : 1280 millions de F, les aménagements cyclables sont marginaux : 80 millions de F.

Presque 22 milliards de F seront consacrés aux investissements routiers, comme si l'urgence était là. Certains projets sont judicieux, comme la rocade L2, mais on relève aussi des projets pharaoniques et discutables comme le BUS (boulevard urbain sud) qui coûtera 2 milliards de F, davantage qu'une magnifique ligne de tramway, et a pour vocation principale de donner un accès au port de plaisance de la Pointe Rouge ...

Projeter d'investir 70% de plus pour l'automobile que pour les transports collectifs, c'est nier l'existence même de la loi sur l'air, c'est n'avoir rien compris aux difficultés de Marseille !

On nous présente ces projets routiers comme des préalables nécessaires, avant la construction du tramway, pour dégager la ville d'une part de son trafic routier : c'est ce qu'on essaie de faire, en vain, depuis la dernière guerre ... Nos élus ne doivent connaître ni le mythe de Sisyphe, ni celui du tonneau des Danaïdes.

Les projets de tramway, et la restructuration urbaine qu'ils impliquent, correspondent à nos vœux de longue date. Mais quand se concrétiseront-ils ?

Le maire Jean-Claude Gaudin explique son inaction en matière de tramway au cours de cette mandature, malgré ses promesses de candidat (*un tramway nommé Marseille*) par l'absence de projet à son arrivée : c'est oublier un peu vite les performances de Catherine Trautmann à Strasbourg et de Raymond Barre, à Lyon.

Après une première étude en 1997, un projet de tramway était ficelé en janvier 1998. Mais deux mois plus tard, le maire remettait tout en question en imposant la réutilisation du tramway actuel (ligne 68). Plus récemment, suite aux objections des riverains de cette ligne, on est revenu à la case départ de 1998 et nos élus semblent se satisfaire d'un effet d'annonce.

Jacques Silhol, FNAUT-PACA
Avignon-Carpentras

La saturation routière de la plaine vauclusienne atteint la limite du soutenable : l'élargissement à 2 fois 3 voies de la route express Avignon-Carpentras est envisagé. Les cars, cadencés à la demi-heure, mettent plus d'une heure, voire 1h20, pour parcourir 22 km et sont peu fréquentés.

Mais une réouverture au trafic voyageurs de la ligne Avignon-Carpentras ne suscite pas l'enthousiasme des décideurs. La SNCF veut conserver la ligne pour un trafic restreint de fret, et sa situation de monopole la met à l'abri des contradicteurs. Elle vient d'ailleurs de perdre, par sa faute, un trafic de silice à destination de la Loire, qui a été transféré sur route par le chargeur. Quant au maire de Carpentras, il estime que l'autocar est pertinent.

Un devis de réouverture, demandé par le Conseil Régional, se monte à 200 millions de F sans électrification, et une nouvelle étude a été commandée dans le cadre du contrat de plan Etat-région. Il semble que certains élus commencent à prendre conscience du gaspillage que constituent les dépenses routières.

Jean-Claude Capdeville

Draguignan-Les Arcs

Les horaires de la desserte routière, qui a remplacé la desserte ferroviaire il y a quelques années, ne sont pas coordonnés avec ceux des trains qui s'arrêtent aux Arcs. Aussi la ville de Draguignan souhaite-t-elle profiter de la fin prochaine du contrat de l'autocariste pour intégrer la ligne au réseau urbain Draguibus, avec fréquence au quart d'heure et tarification urbaine. Quant au retour du rail dans l'ex-préfecture, il semble définitivement compromis du fait de la forte pression immobilière sur les terrains de l'ancienne gare SNCF.

Information intégrée

Les organismes de transport des Bouches du Rhône ont fondé une association unique en France, Le Pilote, afin de diffuser une information portant sur tous les modes de déplacement (Jacques Silhol en est administrateur). Un serveur unique (3615 lepilote, www.lepilote.com) fournit des indications horaires sur les déplacements à pied, en transport collectif ou en voiture dans le département, et des itinéraires TC ou voiture + TC.

Sécurité routière

Le saviez-vous ?

Rouler à 150 km/h au lieu de 130 fait gagner 6 mn sur un trajet de 100 km.

Un choc à 50 km/h est équivalent à une chute du 4ème étage, un choc à 90 km/h à une chute du 10ème étage.

Une baisse de la vitesse moyenne des voitures de 5 km/h réduirait de 20% le nombre des accidents mortels.

Une femme de 50 kg ayant bu jusqu'à avoir 2 g d'alcool par litre de sang doit attendre 20 h pour que son taux d'alcoolémie revienne à zéro.

D'après le professeur Claude Got, près de 40% des auteurs d'accidents mortels ont une alcoolémie qui dépasse le taux maximum légal : les 2 à 3% de conducteurs ayant trop bu sont donc responsables de plus du tiers des accidents mortels.

La construction de l'A49 devait améliorer la sécurité routière entre Grenoble et Valence. Or, depuis 1994, il y a encore eu 37 morts et 107 blessés graves sur la RN 532 qui a été modernisée.

RN moins large et plus sûre

La RN 7, entre Orgon et Sénas, était connue comme un axe dangereux : chaussée à 3 voies bordée de platanes, nombreux croisements avec des chemins vicinaux et accès à des propriétés privées. L'impensable est arrivé : la chaussée a été réaménagée à 2 voies avec de larges bandes latérales : la fluidité du trafic a été peu affectée, les platanes ont été préservés ... et la sécurité a été améliorée.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Obéissance civique

A Echirolles, banlieue de Grenoble, les élus refusaient d'étendre une zone 30 à l'ensemble d'une rue : les riverains ont alors décidé de tourner en voiture en respectant strictement la vitesse de 30 km/h. Des automobilistes en transit, furieux de devoir rouler à une telle vitesse, ont appelé la police. Les élus ont compris le message : la zone sera étendue selon le souhait des riverains.

Paris-Dakar

Selon les Verts, "ce défilé pétaradant, nauséabond et mortel qualifié de sportif, en faisant l'apologie de la vitesse sur les routes et les chemins, dans les hameaux et les villages, se révèle être un véritable encouragement à la délinquance routière dans notre pays".

Le coin du voyageur

Quand pourra-t-on rentrer de Suisse, voire d'Allemagne ou d'Autriche, vers Chambéry ou Grenoble sans être obligé de loger à Genève, à seulement 1h15 ou 2h de son domicile ? Le dernier train quitte Genève-Cornavin à 18h40 ...

La fiche horaire SNCF Lyon-Chamonix est un chef-d'oeuvre : les trains Lyon-Saint Gervais par Bellegarde, qui assurent la liaison la plus rapide, n'y figurent pas : pour être informé correctement, il faut consulter les fiches de la région Rhône-Alpes.

Le prétendu "guide du TER" de la région Centre est un modèle du genre : très complet, il omet seulement ... les tableaux horaires. Quant à la région Bourgogne, elle n'édite pas de guide. Trop cher sans doute ...

Jean Favre, ADTCP-Chambéry

Suite à un changement de résidence, j'ai décidé de privilégier le train pour mes déplacements domicile-travail. Or, en deux semaines, j'ai subi 7 retards (dont 4 de 15 minutes) sur 20 trajets entre Sélestat et Strasbourg : avec une grève en prime peu après, cela fait un peu trop à mon goût.

Claude Bousquet, 67 Bischoffsheim

Devant emprunter le train Corail Nancy-Lyon (départ 18h04), j'avais pris soin de vérifier qu'une restauration était offerte à bord : le pictogramme "bar" figurait bien au tableau d'affichage de la gare de départ. Mais c'est en vain que j'ai parcouru le train de bout en bout, il ne comportait ni bar ni même vente ambulante malgré le créneau horaire du trajet et un taux d'occupation élevé.

Le train ayant dû stationner 15 minutes à Culmont-Chalindrey pour attendre le Paris-Bâle en retard, le contrôleur a eu la bonne idée de signaler la présence d'un buffet ouvert et la durée de l'attente. J'ai pu ainsi acheter un paquet de biscuits et une boisson et tenir le coup jusqu'à Lyon, où je n'ai pas eu le temps de mieux me restaurer car le délai de correspondance pour Grenoble a été absorbé par le retard.

Jean Sivardière, 38 Saint-Egrève

Durant les 3h du trajet TGV Paris-Grenoble, je dois subir successivement, ou simultanément, les états d'âme d'un vendeur d'ordinateurs, les discussions de marchand de tapis d'un directeur commercial, les commentaires acides de X sur son collègue Y, ... Impossible de travailler à tête reposée ou de se plonger dans un bon livre : le TGV est devenu une véritable basse-cour caquetante. A quand des voitures réservées aux originaux souhaitant voyager en silence, comme en Suisse ?

La SNCF est incohérente : d'un côté elle vante la liberté de téléphoner dans le train ; de l'autre elle reconnaît les nuisances imposées par les accros du portable mais ne fait rien pour les limiter.

J. Paul Zuanon, 38 St Martin d'Hères

Un entretien assidu du matériel voyageurs, actuellement déficient sur les trains TRN, est indispensable. Il est très fréquent d'avoir à voyager face à une baie embuée, rendue opaque par défaut d'étanchéité, y compris et surtout à bord des voitures Corail + rénovées. Sans parler des pannes de climatisation et de la saleté des voitures et des vitres.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

J'ai observé, en gare de Grenoble, en milieu de matinée, une queue de 17 personnes aux guichets de vente des billets. La station debout peut être pénible pour les personnes âgées : pourquoi ne pas distribuer des numéros d'ordre et permettre aux clients d'attendre assis ?

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Deux amies pianistes devaient se rendre en Allemagne pour donner un concert. L'horaire fourni par le Minitel leur convenait mais, même à un guichet, elles n'ont pas réussi à obtenir le prix du voyage et la réservation. Si elles s'étaient adressées à une agence de la Deutsche Bahn, elles n'auraient pas été obligées de voyager en voiture ...

Jacques Fournier, AUT-Ile de France

M. Pellerin (FNAUT-Infos n°89) propose avec pertinence un supplément pour les voyageurs fumeurs. L'exploitant du Canadian Pacific, train-hôtel qui traverse l'Amérique du Nord de Vancouver à Halifax, affiche sans complexe des suppléments pour ses sleepings, saloons et bars fumeurs.

J. G. de Cheverry, 09 Saverdun

Les horaires de la SNCF doivent faire l'objet d'une concertation approfondie avec les usagers et ne pas être décidés uniquement en fonction des roulements d'agents ou de matériel roulant.

Henriette Trimoulinard, AUTC Poitou-Charentes

Une amie habitant Gaillac (Tarn) a demandé un billet pour Quimperlé. Après lui avoir proposé un train de nuit alors qu'elle voulait partir vers 10h du matin, on lui a donné un billet pour Lorient, ... où elle a appris que son train s'arrêterait aussi à Quimperlé et Rosporden. C'est la troisième fois que je suis obligé de me déplacer à Lorient pour aller chercher des enfants ou des amis.

Francis Gaboreau, 29 Clohars Carnoët

TAA : un projet réaliste ?

L'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO), animée par Michel Caniaux, avance un projet de nouvelle Transversale ferroviaire Alpes-Atlantique (TAA) à grande vitesse Lyon-Limoges, mixte voyageurs-fret.

Selon ALTRO, la TAA, qualifiée de révolutionnaire, concernerait 20 millions d'habitants. Elle éviterait au voyageur un passage obligé par Massy, améliorerait de manière décisive les relations directes est-ouest (Bordeaux-Lyon en 2h, Nantes-Lyon en 2h15, Limoges-Clermont en 0h38), aurait un effet décentralisateur analogue à celui du TGV Rhin-Rhône et constituerait "un axe de développement dans une zone aujourd'hui semi-désertique".

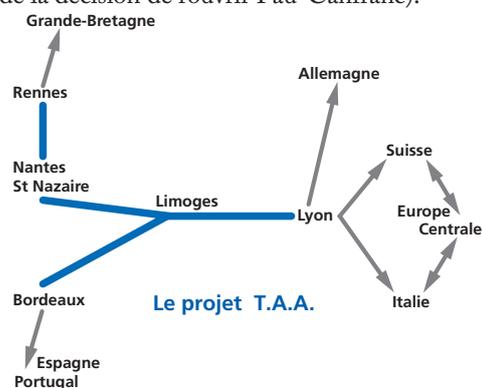
La TAA exigerait en particulier la construction d'un tunnel de 20 km sous la chaîne des puys et impliquerait la réalisation de diverses gares nouvelles hors agglomérations, donc accessibles uniquement en voiture.

Ce projet, certes original, ne s'appuie sur aucune étude économique chiffrée et relève du trait sur la carte : le conseil national de la FNAUT a décidé de ne pas le soutenir.

● Son coût est pharaonique : ALTRO l'évalue à 95 milliards de F pour 685 km de voies nouvelles, trois fois celui de feu le canal Rhin-Rhône et autant que le projet Lyon-Turin qui concerne des flux de personnes et de fret d'un autre ordre de grandeur. On n'arrive déjà pas à trouver quelques dizaines de millions de F pour supprimer les rebroussements des deux itinéraires ferroviaires Lyon-Bordeaux et gagner ainsi 30 minutes ...

● Le tronçon commun Limoges-Lyon concernerait aussi bien Bordeaux que Nantes et Rennes mais, pour le trafic en provenance de Bretagne, l'itinéraire traditionnel par Tours et Bourges est plus direct et va d'ailleurs être modernisé.

● Enfin le risque d'un projet spectaculaire tel que la TAA, c'est de permettre à ceux qui ne veulent rien faire pour le rail de créer une diversion et de retarder, voire de faire capoter, des projets plus immédiats de valorisation des lignes existantes (voir le projet de tunnel du Vignemale qui a retardé la décision de rouvrir Pau-Canfranc).



Brèves

Rail ou pneu ?

■ Lors d'une récente concertation publique, un millier de niçois se sont exprimés sur le projet de tramway : 91% d'entre eux étaient favorables à un tramway classique sur rails.

■ Les élus de Nancy ont choisi le tramway sur pneus dans l'espoir de réduire les coûts d'infrastructure. Mais, d'après la Vie du Rail, on est passé des 75 millions de F annoncés à 90-95 (110 pour le tramway classique d'Orléans) : il a quand même fallu dévier les réseaux souterrains et la piste de circulation a été renforcée pour éviter l'orniérage. Le tramway sur pneus a aussi été choisi pour pouvoir franchir une pente de 12%, mais le tramway sur rails peut franchir les pentes jusqu'à 14%.

Courrier dangereux

Le 19 février dernier, au nord de Pau, la conductrice d'un semi-remorque de 38 tonnes a perdu le contrôle de son véhicule et percuté une maison : elle a été tuée ainsi qu'un occupant de la maison. Elle effectuait une liaison Pau-Bordeaux pour le compte de La Poste.

La SNCF et l'effet de serre

A l'occasion du sommet de La Haye qui s'est tenu en novembre dernier, le Réseau Action Climat, dont la FNAUT est membre, et diverses autres associations de défense de l'environnement ont affrété 6 autocars pour acheminer 350 militants. Contactée au préalable, la SNCF n'avait pas réagi : une occasion ratée de démontrer concrètement le rôle qu'elle peut jouer pour contrer le réchauffement climatique.

SOURIONS UN PEU

■ "La SNCF informe les festivaliers qu'ils peuvent bénéficier de 50% de réduction, et non d'un demi-tarif comme annoncé hier par erreur".

■ "Si la grève se poursuit demain, le remplacement des agents absents sera assuré par des agents présents".

■ "C'est parce que la Prévention Routière est une association dynamique que nous pourrons bientôt atteindre le chiffre de 10000 tués par an sur nos routes".

■ "Le ministère des Transports précise que ses statistiques ne concernent que les douze premiers mois de l'année".

"Les Perles des Fonctionnaires",
Editions Albin-Michel

BIEN DIT

▶ **Vincent Acker**, président de l'association Les Droits du Piéton : "le tout-auto a établi une réelle fracture sociale entre ceux qui ont accès à l'automobile et profitent de ses avantages sans trop souffrir de ses inconvénients, et ceux qui, pour des raisons d'argent, d'âge ou de santé, n'y ont pas accès et, sans pouvoir profiter de ses avantages, subissent tous ses inconvénients dès qu'ils quittent leur domicile ou même sans le quitter".

▶ **Françoise Jurgensen**, fondatrice de la LCVR : "le gouvernement n'a pas d'ambition. Côté vache folle, on sait très peu de choses mais on agit ; côté délinquance routière, il n'y a plus aucun débat d'expert sur les causes et les remèdes mais on ne fait rien".

Petits potins

Le maire PS de Tours, Jean Germain, était invité à l'inauguration du tramway d'Orléans : il ne s'est pas montré. On le comprend : il n'a pas de projet de tramway, pas de PDU, pas de vision à long terme, et son réseau de TC est avant-dernier au palmarès de la Vie du Rail.

La perle du mois

Devant assister un samedi à une réunion à Dardilly, à une dizaine de km de Lyon, j'ai consulté le CD des horaires SNCF pour connaître l'horaire du dernier train de retour sur Lyon-Saint Paul. Réponse : départ 19h42, arrivée 8h52. Sans rire, la SNCF propose au malheureux candidat au voyage de partir en sens inverse de sa destination, de descendre à Civrieux d'Azergues, de passer la nuit dans cette charmante localité, de prendre un car à 8h03 le lendemain jusqu'à Gorge du Loup puis un train pour Lyon Saint Paul où il arrivera frais et dispos à 8h52. Les prix du dîner et de l'hôtel ne sont pas indiqués.

Jean-Louis La Rosa

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 93

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

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

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,

organismes, Étranger : 160 F (24,39 €)

Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

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

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ +3 points à la ville de Carcassonne. Elle attire plus de 3 millions de visiteurs par an et a mis en place des navettes électriques gratuites entre les parkings excentrés obligatoires et la cité médiévale : 1000 personnes les utilisent chaque jour !

▲ +2 points au conseil général du Bas-Rhin, pour la création du premier couloir réservé aux autocars départementaux sur une route nationale (1 km, gain de 4 minutes, +25% de clientèle).

▲ +1 point à la commune de Schiltigheim, banlieue de Strasbourg. Lors de la dernière journée sans voiture, elle a organisé un ramassage scolaire à vélo : un policier municipal et une animatrice ont encadré un groupe d'enfants sur le trajet domicile-école et retour.

Punitions :

▼ -1 point au magazine Direct, distribué dans le TGV en 1ère classe : "les trois gares créées pour accueillir le TGV-Méditerranée expriment toutes un même esprit de modernité : confort, facilité d'accès, connexion aisée avec les autres modes de transport". Une seule sera desservie par les trains TER ...

▼ -2 points à Patrice Salini, économiste à Paris IX et XII : il préconise la construction d'"autoroutes automatiques" permettant, dans 30 ans, de sécuriser la circulation des camions sur les autoroutes. Deux files de rails, c'est trop compliqué pour M. Salini.



BÊTISIER

Christian Estrosi, député RPR des Alpes Maritimes et ancien champion de France de moto surnommé "le motodidacte" : "les gigantesques embouteillages qui ont bloqué le département le 7-11-2000 (tempête accident sur l'A8) démontrent la totale inadaptation du réseau routier aux contraintes d'une circulation en pleine croissance. Cette situation résulte de l'incurie du gouvernement et de l'action pernicieuse des lobbies écologistes intégristes". Il réclame avec force la RN 202 bis (qui "fait l'objet d'un véritable harcèlement juridique de la part de quelques groupes de pression politisés"), l'A8 bis (le gouvernement a hélas cédé au "lamentable chantage des écologistes"), l'A51 et même ... le canal Rhin-Rhône. Faute de quoi "l'asphyxie du département débouchera sur une mort lente".

Actions en bref

Ile de France

- L'AUT-Ile de France approuve le projet d'implantation d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux mais s'insurge contre la volonté de la ville de Paris de transformer la petite ceinture en coulée verte (avec 40% de l'itinéraire en tunnel ...) alors qu'elle est la seule infrastructure capable d'accueillir une desserte ferroviaire régionale au sud de Paris, pour un prix imbattable.
- L'AUT-Ile de France fait état de la grogne des usagers du RER C : retards, suppressions de trains, saleté des gares et trains, mauvaise coordination train-bus, grèves incessantes.
- L'ADTC-Est parisien a obtenu la création d'une ligne de bus express Val de Fontenay-gare d'Aulnay sous Bois empruntant l'A86 et l'A3.

L'association propose que la gare de Val-de-Fontenay, où se fait déjà la correspondance RER A-Eole, devienne une gare grandes lignes.

- L'AUT-Plaine Commune critique la création d'un hypermarché à la porte d'Aubervilliers : 4500 places de parking, un flux supplémentaire de 30000 voitures/jour. Elle rappelle qu'il y a quelques années, les mêmes élus avaient combattu comme elle le projet A16 qui devait se traduire dans le même secteur par un flux supplémentaire de ... 30000 véhicules/jour.

L'AUT signale à la SNCF qu'elle préfère la régularité des trains à la musique dans les gares.

- Afin de lutter contre le stationnement illégal sur les bandes cyclables, des militants du MDB ont "empaqueté" dans une housse en tulle de couleurs vives une voiture en infraction : la propriétaire a compris le message et promis de ne pas recommencer.

Nord-Pas de Calais

- L'Union des Voyageurs du Nord déplore que les discours sur l'intermodalité se traduisent par un manque aberrant de coordination entre TGV et bus de nuit de l'exploitant lillois Transpole (qui dépend de VIA-GTI, récemment racheté par la SNCF) : les TGV cadencés en provenance de Paris arrivent à Lille-Flandres au moment précis où les bus, eux aussi cadencés, en partent.
- La SNCF a reçu 300 demandes de dédommagement émanant d'usagers du TGV-Nord pénalisés en 1993-1994 par une tarification abusive dénoncée par l'ASSUT-Nord. La procédure résulte d'un compromis entre la SNCF et l'ASSUT-Nord suite à la décision du Conseil d'Etat déclarant la tarification illégale.

Pays de la Loire

- La FNAUT-Pays de la Loire a obtenu une nouvelle relation TER entre Angers et Le Mans directe. Mais elle critique les répercussions néfastes du cadencement du TGV Paris-Rennes sur les dessertes intermédiaires : suppressions d'arrêts, balkanisation de l'offre sur Paris-Brest. L'association rappelle que les trains sont faits pour transporter des voyageurs, donc pour s'arrêter dans les gares : elle réclame la création d'une instance de dialogue entre SNCF et usagers.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- La FNAUT-Alpes Maritimes déplore les retards systématiques des TER du matin Cannes-Monaco : la SNCF privilégie le passage de trains de grandes lignes peu occupés en fin de parcours, qui ne rattrapent ainsi que quelques minutes, alors que des centaines d'usagers se rendant à leur travail perdent 15 minutes ou plus.

- La FNAUT-Alpes Maritimes a soutenu le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) malgré ses insuffisances car elle consacre l'abandon de l'A8 bis. La DTA propose une 3ème voie littorale pour le cadencement des TER et la modernisation des lignes Nice-Drap et Nice-Carros mais ignore la réouverture de Cannes-Grasse, la modernisation de Drap-Breil et la connexion SNCF-CP. Elle remplace l'A8 bis par une "médiane" parallèle, et introduit un doublement de la rocade autoroutière de Nice. Selon l'association, "il ne faut pas prévoir de travaux routiers avant d'avoir analysé les effets possibles d'un réseau étoffé et performant de transport collectif".

- Jean-Michel Pascal, délégué FNAUT pour les Alpes-Maritimes, a envoyé aux professeurs de géographie de tous les collèges du département une documentation et des commentaires sur la DTA en leur suggérant de les faire étudier par leurs élèves.

- Le comité des usagers de la ligne Cannes-Grasse demande qu'un cabinet indépendant de RFF expertise le coût de la réouverture, passé de 200 à 520 millions de F (projet de saut-de-mouton à Cannes la Bocca).

- Le GECP rappelle que l'Etat, 9 ans après l'évacuation de la gare du Sud par les CP, n'a toujours pas concrétisé sa promesse de participation financière à la modernisation de la ligne Nice-Digne sous prétexte de l'immobilisme des élus locaux concernés.

- Les travaux de modernisation de la ligne Nice-Breil, réclamés de longue

date par l'AAR et décidés ... en 1996, ont débuté fin 2000. Le gain de temps escompté est de 10 minutes.

- L'association de défense des usagers de la gare d'Arles dénonce les nombreuses suppressions de trains sans préavis par la SNCF. Elle s'inquiète de la disparition d'arrêts avec la mise en service du TGV-Méditerranée.

Interrégional

- L'Association pour la Promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) avait demandé une relation supplémentaire Grenoble-Gap le samedi matin, elle a obtenu une relation Gap-Grenoble le dimanche soir ... Elle proteste contre le projet d'horaire d'été de la SNCF, axé sur les seules correspondances TGV à Grenoble, Valence et Marseille : une seule correspondance dans le sens nord-sud subsistera à Veynes, avec arrivée tardive à Marseille, alors que la ligne des Alpes a une vocation de lien interrégional.

Les activités de la FNAUT

- Jean Sivardière a été invité à exprimer le point de vue de la FNAUT sur le projet Lyon-Turin devant le Premier ministre lors d'une réunion d'élus à Chambéry avant le sommet franco-italien, puis lors de la manifestation organisée à Chambéry par un collectif pour le développement du transport ferroviaire, à laquelle participaient les nombreuses associations de la FNAUT présentes en Savoie, Haute Savoie et Hautes Alpes.

- Simone Bigorgne a participé à un colloque sur la certification organisé par la CCI de Paris.

- Jean Sivardière a été auditionné par une commission du Conseil Economique et Social sur la gestion des services publics urbains en réseaux.

- La FNAUT a demandé à Air France de créer un poste de médiateur comme à la SNCF et à la RATP.

- Jean-Louis La Rosa a répondu à une consultation de la FNAUT par la Direction des Transports Terrestres sur les règles d'attribution des aides de l'Etat aux transports en site propre des villes de province.

- Jean Sivardière a donné une conférence sur les transports à Die, à l'invitation de l'association Vallée de la Drôme-Harmonie qui lutte contre le transit routier à travers la Drôme et une autre à Château-Thierry, à l'invitation de l'association Vie et Paysages opposée au projet de troisième aéroport parisien.

- Yves Egal est intervenu lors des premières rencontres parlementaires sur le transport aérien.

Troisième aéroport parisien : fuite en avant, gâchis programmé

Poursuivant la politique des gouvernements précédents, le gouvernement Jospin veut construire un troisième aéroport international dans le bassin parisien, et réduire le débat au choix du site le plus favorable à son implantation. Ce débat tronqué n'intéresse pas la FNAUT, qui refuse la fuite en avant : il faut d'abord déterminer si, oui ou non, un nouvel aéroport est indispensable et supportable. Véritable danger pour l'environnement local et global et pour l'aménagement du territoire, cet investissement ne peut être considéré comme "inéluçtable" que si on refuse de définir le créneau de pertinence de l'avion, d'analyser les causes de l'explosion anarchique du trafic aérien et de prendre en compte les moyens techniques et politiques disponibles pour la maîtriser.



Photo : Marc Debrincat

L'avion long-courrier est difficilement remplaçable. Quant au court-courrier, il n'est pas compatible avec un développement soutenable et n'est donc acceptable que si le trajet en train sur le même itinéraire dure plus de 3 heures et si ses coûts écologiques sont pris en charge par ses passagers.

L'avion est en effet particulièrement polluant et gros consommateur d'énergie (voir FNAUT-Infos n°76, 80, 85). Au bruit et à la pollution de l'air en haute et en basse altitude s'ajoutent les nuisances routières générées par les activités des aéroports (employés, passagers, fret).

Selon l'ancien maire de Toulouse Dominique Baudis, qui réclamait récemment un deuxième aéroport à 30 ou 40 km du centre, "la situation devient insupportable car l'amélioration du niveau sonore des avions est anéantie par la croissance du trafic".

Les nuisances sont d'autant plus ressenties que le voisinage des aéroports a

été urbanisé de manière anarchique. Comme le rappelle Etienne Bohler (Amis de la Terre du Val d'Oise) : "les élus qui ont approuvé l'extension de Roissy en 1997 programment encore, à tour de bras, des immeubles et des lotissements à proximité immédiate". A tel point que Jean-François Le Grand, sénateur RPR de la Manche, n'hésite pas à dénoncer "l'hypocrisie des élus qui laissent construire autour des aéroports tout en manifestant contre le bruit".

Explosion du trafic aérien

La tendance actuelle est une croissance annuelle du trafic aérien mondial de 6%, soit un doublement tous les dix ans, bien supérieure à celle de l'activité économique. Comme pour le trafic routier, cette explosion est due à une offre abondante d'infrastructures aéroportuaires (les travaux d'agrandissement des aéroports à Paris et en province sont incessants) et au

Un nouveau départ ?

L'arrivée des nouvelles équipes municipales, rajeunies, verdies et féminisées, sera-t-elle l'occasion d'une nouvelle approche du problème récurrent des déplacements urbains ? Il y a urgence.

Les citoyens en ont assez de la place hégémonique de l'automobile qui accapare 90% de la voirie et détériore leur cadre de vie quotidien et jusqu'à leur santé. A égalité avec le chômage, l'environnement est même, pour 75% des jeunes - soi-disant indifférents à la politique - la première des préoccupations.

Mais nos élus sauront-ils répondre à cette attente explicite ? Il est permis d'avoir quelques inquiétudes car le décalage entre la classe politique et le public persiste. Lors d'un débat électoral très médiatisé, Philippe Séguin et Bertrand Delanoé, malgré l'insistance du meneur de jeu, ont parlé de tout sauf d'environnement. Et d'après un sondage Sofres pour le Conseil National de l'Air, 94% des élus sont conscients des aspirations environnementales de la population mais seulement 55% les ont évoquées pendant leur campagne électorale.

Sites propres pour autobus et tramways, aménagements piétons et cyclables, réduction du stationnement central offert aux pendulaires, moratoire sur les grands projets d'infrastructures routières : les moyens à mettre en oeuvre sont parfaitement connus. Mais faute d'ambition et de réalisations cohérentes et rapides, l'invasion de nos villes par l'automobile s'accroîtra encore : développer les modes alternatifs ne servira pas à grand chose si on refuse de brider la voiture.

Les exemples donnés par de nombreuses villes européennes, de l'Italie du Nord au Danemark, montrent clairement que la situation française actuelle n'a rien d'inéluçtable et que le trafic automobile urbain peut être réduit de moitié sans menacer la prospérité économique, bien au contraire. Ces exemples ont un sens car le comportement des citoyens n'est pas une affaire de particularismes culturels, il est la conséquence directe des décisions des aménageurs.

Simone Bigorgne.

●●● Troisième aéroport parisien

fuite en avant, gâchis programmé

subventionnement des coûts écologiques de l'avion par la collectivité. Mais l'explosion est due aussi à des causes spécifiques.

■ La libéralisation a provoqué une chute des prix, de 70% en vingt ans selon Pierre Jeannot, directeur général de l'Association Internationale du Transport Aérien.

■ La concurrence a incité les compagnies à multiplier les vols mal remplis pour capter la clientèle et occuper leurs créneaux horaires afin d'en conserver la propriété (selon une réglementation archaïque dite "loi du grand père"), si bien que le nombre des vols a augmenté plus vite que le nombre des passagers. Ce mouvement semble se ralentir.

■ Enfin la mise en place de "hubs" ou noeuds de correspondances entre vols long-courriers et vols de rabattement (la formule est plus rentable que celle d'un réseau maillé) concentre les vols dans certaines plages horaires et sature les aéroports. C'est le cas de Roissy où 60% du trafic est un trafic de rabattement lié au hub d'Air France et, accessoirement, à celui de Fedex pour le fret. Par ailleurs la dispersion d'Air France entre Orly et Roissy l'oblige à doubler ses vols province-Orly et ses vols de rabattement sur Roissy.

Une promesse imprudente

Un agrandissement de Roissy, huitième aéroport mondial en nombre de passagers, était recommandé par le rapport Douffiaques en 1996 alors que le trafic était de 32 millions de passagers par an (360 000 mouvements, décollages ou atterrissages, soit 1000 par jour).

Sous la pression d'Aéroports de Paris (ADP), d'Air France et des chambres de commerce, le ministre Jean-Claude Gayssot décida dès son arrivée en 1997, après une rapide "concertation estivale", la construction de deux nouvelles pistes (n° 3 et 4, aujourd'hui en service) portant la capacité de l'aéroport à 80 millions de passagers par an (800 000 mouvements). Mais, afin de rassurer les riverains de Roissy, il promit de manière peu responsable qu'il limiterait le trafic à 55 millions de passagers.

Ce qui compte pour les riverains, ce sont les décibels, et non le nombre des passagers. A Orly, c'est d'ailleurs le nombre des mouvements qui est plafonné (250 000 par an) et non le nombre de passagers. En 1999, le trafic a augmenté de 10% mais le bruit n'a pas augmenté, comme le ministre l'a reconnu (l'Humanité du 27-07-2000).

Mais le ministre campe sur sa position. Or la croissance du trafic s'est accélérée et atteint 10% par an : 49 millions de passagers en 1999, si bien que le seuil des 55 millions sera atteint dès 2003 et non en 2015 comme le pensaient les "experts" de la DGAC.

"Inéluctable"

Explosion du trafic, exaspération des riverains de Roissy, risques d'accidents remis en évidence par celui du Concorde, promesse irréflectée du ministre : la création d'un nouvel aéroport est donc "inélucltable" (Yves Cousquer, président d'ADP), c'est "une décision qui s'impose" (Jean-Claude Gayssot). Selon Jean-Pierre Blazy, député-maire PS de Gonesse, "il faudra accueillir 30 à 40 millions de passagers supplémentaires par an d'ici 2010, il n'y a pas d'échappatoire à un troisième aéroport".

Dénoncée par les Verts, la décision du Premier ministre est intervenue entre la conférence de La Haye sur l'effet de serre et la présentation du "programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique". Mais ne nous inquiétons pas : comme l'a précisé sans rire Lionel Jospin, il ne s'agit pas d'un "troisième aéroport parisien" dont les écologistes ne veulent pas, mais seulement d'une "nouvelle plateforme à vocation internationale". Et le projet sera soumis à la Commission Nationale du Débat Public pour éclairer le choix du site d'implantation : Eure et Loir, Oise, Somme ou Aisne. Tant pis si, une fois de plus, le débat a lieu après la décision de principe malgré les recommandations de la commission Questiaux (à l'origine d'un projet de loi en préparation au ministère de l'Environnement).

Un projet très dangereux

■ Un aéroport situé à 100 km de Roissy sera-t-il très utilisé ? Les compagnies aériennes, à commencer par Air France, souhaitent utiliser des avions gros-porteurs pour les vols à longue distance, donc concentrer le trafic de rabattement sur une seule plate-forme, et opérer sur un aéroport proche de Paris.

L'aéroport de Mirabel, situé à 60 km de Montréal, n'est plus utilisé : les compagnies préfèrent l'aéroport de Dorval, situé à 35 km. Heathrow, très proche de Londres, n'est guère soulagé par Gatwick, Stansted et Luton, plus éloignés.

■ L'aéroport et ses accès (route, rail) auront un coût pharaonique. On parle de

50 milliards de F, l'équivalent de 600 à 1000 km de lignes TGV.

■ Les dangers environnementaux sont évidents : élargissement des zones soumises aux nuisances de l'avion, gaspillages d'espace (de l'ordre de 3000 hectares, accès non compris), pollution des eaux, risque d'urbanisation continue entre le nouvel aéroport et Paris.

■ La dispersion du trafic aérien sur deux sites rendra moins performante et moins rentable leur desserte par transport collectif : la voiture l'emportera.

Selon Les Echos : "le risque est grand de voir se rééditer le processus de Roissy, autrefois en plein champ, depuis enserré dans un tissu urbain dont les nouveaux habitants, attirés hier par les possibilités d'emploi et/ou le prix abordable des terrains, expriment aujourd'hui leur ras-le-bol des nuisances sonores".

■ La création d'un troisième aéroport permettrait la poursuite sans fin du développement du transport aérien hors de son créneau naturel.

■ Enfin la décision du gouvernement va à l'encontre d'un aménagement équilibré du territoire. Selon Dominique Voynet, "on met en péril vingt ans d'efforts pour déconcentrer l'Île de France, en renforçant son pouvoir d'attraction". François Grosrichard (Le Monde) évoque "une fracture territoriale aggravée" et le risque de thrombose de l'Île de France. Dominique Bussereau, député DL, parle de conséquences "funestes pour les finances publiques et l'aménagement du territoire".

La FNAUT est donc fermement opposée à la création d'un troisième aéroport parisien, qui n'a rien de fatal. Elle exige un vrai débat sur ce sujet.

Les réserves d'Antoine Veil

Antoine Veil, ancien PDG d'UTA dans Le Figaro du 26-10-2000.

"A Roissy, dans les années 70, on avait eu la chance de s'installer sur un site privilégié, à la fois proche de Paris et en plein champ. Mais on n'a pas eu la sagesse d'éviter de construire des logements autour et alentour, tant et plus. Or les élus, sans voir la contradiction, réclament à la fois des permis de construire et des indemnisations pour les riverains.

Autre contradiction : on traite toujours le problème du bruit en plafonnant le nombre de passagers, alors qu'il dépend du nombre des vols et du niveau sonore des réacteurs.

Avant de s'embarquer dans des travaux pharaoniques et de couler des km2 de béton, il faut recenser les possibilités d'accueillir du trafic sur les infrastructures existantes".

Les propositions de la FNAUT

Rationaliser et maîtriser le transport aérien

Il faut d'abord utiliser toute la capacité disponible à Roissy (largement vantée lors de la privatisation d'Air France en 1999 ...) en essayant de résoudre les problèmes - saturation et nuisances - avant de les déplacer.

■ La multiplication des vols est un effet pervers de la "loi du grand père". A-t-on vraiment besoin de 44 vols quotidiens aller et retour, souvent peu occupés, sur Paris-Nice ou Paris-Toulouse ?

La DGAC doit réguler l'attribution des sillons horaires en donnant l'avantage aux compagnies dont les avions sont les plus gros, les mieux remplis, les moins bruyants, les moins polluants et les moins énergivores (les avions les plus bruyants, dits du chapitre 2, seront interdits prochainement).

On peut par ailleurs calmer le jeu :

■ en taxant le kérosène et en introduisant une TVA sur les billets d'avion pour établir des conditions loyales de concurrence entre train et avion ;

■ en supprimant les ventes hors taxe pour tous les vols ;

■ en faisant payer aux usagers de l'avion les coûts réels de l'avion : augmentation des taxes d'aéroport pour permettre d'indemniser les riverains lésés par les nuisances, d'insonoriser leurs logements, voire même de les reloger dans de meilleures conditions ; écotaxe "effet de serre".

Mieux répartir le trafic

60% du trafic aérien passagers est concentré sur Roissy et Orly (70 millions de passagers par an, contre 9 à Nice, 6 à Marseille, 5 à Lyon) et 88% du trafic de fret (1,4 million de tonnes par an). 80% des passagers effectuant un vol international partent de Roissy et, parmi eux, 40% viennent de province.

Un report sur les aéroports de province, où existent des réserves de capacité, semble pertinent pour l'aménagement du territoire car il permettrait un renforcement de la desserte internationale des grandes aires urbaines hors Ile de France : pour cette raison, il a la faveur de la DATAR et de Dominique Voynet. Il permettrait de limiter la concentration des vols de rabattement sur Roissy. Bernard Soulage, responsable PS des transports, souhaite ainsi "6 ou 7 aéroports internationaux pour supporter la hausse du trafic".

Confrontée à un problème analogue, la très libérale Madame Thatcher n'avait

pas hésité à jouer sur les différences de taxations des divers aéroports britanniques pour désengorger les aéroports londoniens.

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry (Satolas), situé à 20 km à l'Est de Lyon dans un site peu urbanisé, possède de nombreux atouts pour y développer le trafic international : sa position géographique est favorable ; Air France y a déjà créé un "hub" secondaire ; il offre des liaisons avec New-York et 38 villes de France et d'Europe ; il fonctionne au tiers de sa capacité car il est possible d'y créer deux pistes supplémentaires ; il possède une gare TGV desservie par le TGV-Méditerranée et pourrait être relié à Lyon par la ligne de l'Est de Lyon.

Mais un report de trafic sur la province a ses limites : les aéroports sont souvent trop proches des villes et déjà saturés (Nantes, Toulouse). Celui de Nice ne peut être agrandi, et la création d'un deuxième aéroport, dans les Alpes Maritimes ou le Var, évoquée par le gouvernement, n'est pas très réaliste. Et, bien entendu, les riverains existent aussi en province ...

Quant au trafic de fret, on peut chercher à le reporter sur les aéroports de Vatry et Châteauroux. Mais les possibilités de report sont limitées car l'essentiel du fret utilise les soutes des avions de passagers.

L'alternative ferroviaire au court-courrier

Les compagnies aériennes ont compris l'intérêt des pré et post acheminements ferroviaires et ont déjà passé des accords avec la SNCF. Pour alimenter son "hub" de Roissy, Air France va transférer son trafic Paris-Bruxelles sur Thalys, plus ponctuel que l'avion (ses 5 vols quotidiens, déficitaires, ont un taux de remplissage inférieur à 60%). L'organisation de tels acheminements serait plus difficile sur deux aéroports parisiens que sur un seul.

D'autre part, quand le train et l'avion sont en concurrence directe, l'avion capte moins de 10% du trafic pour un trajet ferroviaire de deux heures, et 40% pour un trajet ferroviaire de trois heures. Air France puis Air Liberté ont déjà jeté l'éponge sur Paris-Nantes. Les trains de nuit classiques et les trains-hôtels sont aussi de sérieux concurrents de l'avion : depuis 97, la clientèle des trains de nuit Paris-Madrid et Barcelone et Barcelone-Milan a augmenté de 30%.

Avec un trajet TGV Toulouse-Paris via Bordeaux de 5h30, 85% des voya-

geurs prennent l'avion, ce trafic représente 70% du trafic de l'aéroport de Toulouse : il diminuerait de moitié avec un trajet TGV de 3h.

En 1999, le trafic passagers d'Orly et Roissy était à 30,5% à destination de la métropole (taux de croissance 6,3%) et 30,7% à destination de l'Union Européenne (taux de croissance 8%).

Ce trafic est intégralement transférable sur le rail après achèvement d'un réseau TGV reliant toutes les grandes villes européennes et mise en circulation de TGV-couchettes, le taux moyen de transfert spontané étant compris entre 25 et 50% suivant la différence de prix entre le train et l'avion.

Le transfert spontané sur le rail du trafic aérien intra-européen, domestique ou international, estimé officiellement à 15%, pourrait donc atteindre 30%.

Le TGV-fret permettrait lui aussi d'élargir le créneau de pertinence du rail et de freiner l'expansion folle du transport aérien intra-européen. Il y a quelques années, la SNCF a écarté le projet présenté par Jet-Services. Mais Eurostar et Thalys assurent aujourd'hui un service de fret express et le SERNAM utilise le TGV. Une étude néerlandaise a confirmé l'intérêt de cette formule pour les pré- et post-acheminements aériens.

En conclusion, la décision du gouvernement Jospin de lancer un troisième aéroport parisien n'est qu'un exemple classique de fuite en avant face à la saturation d'une infrastructure de transport. On cède à la panique devant la croissance "inéluçable" du trafic "qui doit doubler en dix ans", on oublie de s'interroger sur ses effets et sur ses causes, on répète sans preuves que "les alternatives ne suffiront pas", on multiplie et on disperse les nuisances au lieu de les réduire à la source. Mais il en est des aéroports comme des routes : plus on en fait, plus il faut en faire, et plus ça coûte cher. Pendant ce temps, côté transports urbains et ferroviaires, on prend son parti des retards criants d'équipement. ■

Yves Egal, Eric Ehlers, Jean Sivardière

Notre Dame des Landes ?

Selon le gouvernement, un troisième aéroport parisien ne suffit : un nouvel aéroport est nécessaire pour desservir le Grand Ouest. Souhaité par les élus, cet aéroport de 1200 hectares serait situé à 30 km de Nantes et 70 de Rennes, il coûterait 2,6 milliards F et serait mis en service en 2010. Le projet permet déjà à certains élus nantais de justifier un super-périphérique et un nouveau pont sur la Loire. Mieux vaut améliorer la liaison TGV avec Roissy en aménageant la rocade francilienne.

Les transports publics ont besoin d'innovation. Mais une innovation ne fait vraiment avancer la cause du transport public que si elle contribue à améliorer la desserte (fréquence, rapidité, confort, ponctualité, ...). En France, on met le mot "innovation" à toutes les sauces ... notamment pour désigner des services à la demande qui fonctionnent une fois par semaine (voir un exemple présenté récemment en Seine et Marne par le Syndicat des Transports d'Ile de France), ou une desserte cadencée présentant des "trous" dans l'horaire en heures creuses (voir les horaires du TGV sud-est), ou encore l'ouverture d'un site Internet sans mise à jour régulière.

En Suisse, en Allemagne, en Autriche (où l'horaire cadencé est une règle quasi absolue depuis longtemps), le transport public a démontré qu'il pouvait rimer avec innovation et imagination ... avec à la clé une amélioration de l'offre et de l'efficacité économique.

Imaginer pour séduire

En Suisse, par exemple, l'innovation vise à conquérir toutes les catégories de clientèle. La clientèle traditionnelle tout d'abord : les jeunes sont visés par les offres nocturnes (Moonliner à Berne, trains pyjamas en Vaud) et les pendulaires choyés par les offres tarifaires (à Bâle en particulier). Mais aussi les familles (voitures famille des CFF) et les touristes (libre circulation sur le réseau urbain pour les clients des hôtels à Bâle).

Les cars postaux cherchent à communiquer et à séduire par des campagnes publicitaires vantant leurs services.

Les entreprises cherchent aussi à diversifier leur activité en offrant des services complémentaires de leur activité traditionnelle (agence de voyage, bar, ... dans les gares) : ce sont les concepts "Avec." des CFF ou "Bahn-Shop" des chemins de fer appenzellois. Voilà donc quelques exemples d'innovations qui ont démontré, l'année dernière, qu'il était possible de faire mieux, avec peu de moyens, pour améliorer l'offre.

Innovations

Les CFF proposent en semaine, sur la liaison Berne-Zürich, un wagon-magasin permettant aux voyageurs de faire des achats de dernière minute : 850 articles sont disponibles.

A Anvers, les conducteurs de bus ont fait la grève récemment pour protester contre le laxisme des autorités municipales qui tolèrent la perturbation des

transports collectifs par les automobilistes indisciplinés.

Gilles de Robien, maire UDF d'Amiens, a chassé les bus de l'hypercentre. Pour que les usagers y accèdent, il a introduit Piétoplus, système de 5 voitures électriques qui les transportent gratuitement depuis les arrêts. Le type même du gadget : coûteux et inefficace.

Publicar

Cette initiative des Cars Postaux, qui exploitent la plupart des lignes interurbaines et locales, a permis de doter une des 16 régions rurales suisses d'un service à la fois plus souple que les anciennes lignes de bus présentant des taux de remplissage faibles, et plus attractif pour l'usager.

Sur un simple appel téléphonique, celui-ci est pris en charge à n'importe quelle heure par un petit bus de 8 à 15 places. Le service fonctionne non seulement toute la journée en semaine, mais aussi les week-ends et les jours de fête ! et son prix de revient est moindre que celui d'une ligne régulière.

Certains conseils généraux, en France, devraient prendre exemple sur le concept Publicar au lieu de financer des dessertes fonctionnant deux fois par semaine, tout en construisant des routes inutiles, coûteuses et désastreuses pour l'environnement. A noter aussi que Publicar a été largement développé, ce qui permet des économies d'échelle. L'innovation doit donc dépasser le seul stade de l'expérimentation. C'est souvent ce qui manque en France.

Transfert modal

Conforter la part de marché du transport public comme on l'a fait ces dernières années en France n'est plus suffisant. Les déplacements domicile-travail sont devenus minoritaires face aux déplacements diffus pour les achats, les loisirs.

Développer et séduire de nouvelles catégories de population (clientèle d'affaires, jeunes, familles, touristes) devient donc une nécessité pour obtenir un véritable transfert modal.

Face aux menaces qui pèsent sur notre environnement, les transports publics doivent étoffer et diversifier leur offre, et en particulier le confort et les prestations à bord des trains et bus, pour pouvoir prétendre concurrencer l'automobile et l'avion.

François Périllon

Sécurité routière

■ Chaque jour en France, la route tue 23 personnes. Chaque année, une famille sur quatre est touchée par un accident de la route. Un enfant sur dix est tué ou grièvement blessé dans un accident avant ses 18 ans.

■ 40 à 80% des conducteurs, selon le type de voirie, dépassent les vitesses limites autorisées. Mais un conducteur sur 2 seulement pense que l'excès de vitesse est dangereux.

■ Selon René Amalberti, spécialiste du risque et du facteur humain (Le Monde du 15-08-00) : "un conducteur qui n'est pas sûr de ses freins roule moins vite et garde ses distances ; si sa voiture freine mieux, il roule plus vite. D'après les statistiques des assurances, les conducteurs munis de freins ABS ont plus d'accidents que les autres".

■ D'après un collectif d'associations de victimes d'accidents de toute nature, qui protestait contre la loi Fauchon visant à la déresponsabilisation pénale des décideurs élus, "en matière de sécurité, les meilleures protections ne sont pas les protections individuelles, qui relèvent de la responsabilité de chacun, mais les protections collectives, qui relèvent de la responsabilité des décideurs publics et privés".

■ À Brives (Sarthe) on en a assez de la vitesse excessive des automobilistes sur la RD 304 qui traverse le hameau, malgré la présence de panneaux "50 km/h". Les habitants ont installé un faux radar : un simple cône en caoutchouc posé sur un trépied en bois, relié par un tuyau en PVC à une boîte à sucre recouverte de ruban noir. Et ça marche !

■ D'après un sondage de l'IFOP réalisé pour l'Express, en cas d'accident grave dû à une infraction, 81% des personnes interrogées sont favorables à l'annulation du permis de conduire, 75% à l'obligation pour le conducteur responsable de visiter un service de traumatologie ou une morgue, 68% à une condamnation à une peine de prison ou à la confiscation du véhicule.

75% des conducteurs se disent prêts à accepter la limitation de la vitesse des voitures à la construction (86% des femmes, 63% des hommes), 68% l'instauration d'un taux d'alcoolémie légal à zéro gramme par litre et 55% l'installation d'une boîte noire sur les moteurs.

Si les mentalités évoluent à ce point, on se demande bien pourquoi le gouvernement est si timoré dans sa lutte contre l'insécurité routière.

D'un PDU à l'autre

Nantes, ville-phare ?

Le PDU a pu être amélioré par l'action des militants pour une ville vivable et durable, mais il n'est pas à la hauteur des ambitions affichées (voir FNAUT-Infos n°84). Si le document a pu être largement approuvé par les élus de tous bords et de toutes les communes du District, c'est parce que ses objectifs ne constituent qu'un engagement faible vers une maîtrise de la circulation automobile : rien de révolutionnaire pour avancer à la mesure des enjeux.

On peut regretter que les commissaires-enquêteurs aient produit des conclusions aussi pauvres : en trois feuillets qu'on aurait pu résumer en un seul, ils se sont contentés d'approuver un PDU qui prévoit une croissance du trafic automobile et remet à plus tard la définition d'un schéma directeur de développement des transports collectifs de l'agglomération.

La population, elle, veut du changement. Lors de la dernière journée sans voiture, l'ANDE a interrogé 302 personnes présentes sur le cours des 50 otages. Parmi elles, 91% étaient favorables au développement des transports collectifs, 85% (80% chez les automobilistes) à la limitation de la circulation automobile en période de pointe, 78% à l'extension des espaces piétonniers.

La FNAUT Pays de la Loire et l'ANDE ont proposé une nouvelle ligne de tramway à Nantes sans nouvelle dépense : une liaison Campus-Gare sans rupture de charge à la station Commerce est possible en combinant les lignes 2 Nord et 1 Centre, les aiguillages sont déjà en place et ne servent qu'aux passages des rames venant du dépôt.

L'ANDE souhaite par ailleurs un remaniement du périphérique pour lui faire perdre son caractère autoroutier, si incitatif à la vitesse. Nous demandons un paysagement central et latéral plus dense, masquant les perspectives trop longues, voire une réduction de la largeur de la voie de gauche.

Jérôme Dyon, président de l'ANDE

Le Mans autodrome ?

L'enquête publique sur le PDU a eu lieu fin 2000 sans publicité, et seulement dans 9 communes sur les 25 concernées. Le document, très technocratique, mis à la disposition du public n'était lisible que par des spécialistes et n'indiquait ni objectifs chiffrés, ni priorités, ni budget.

Le projet de PDU concerne essentiellement la ville centre.

Le tramway ne desservira que la ville du Mans et il est davantage conçu comme un élément supplémentaire à intégrer dans l'espace urbain que comme une alternative à l'automobile. Le tramway sur pneu n'est toujours pas écarté, alors qu'il ne garantit pas le site propre intégral et ne peut utiliser l'étoile ferroviaire mancelle du réseau RFF.

Manifestement les élus ménagent le lobby des commerçants et des automobilistes et ne veulent pas d'un véritable partage de la voirie. Le PDU s'intéresse peu aux piétons et aux cyclistes. Les itinéraires cyclables ne forment pas un réseau cohérent.

Certes une amélioration de l'offre ferroviaire périurbaine est envisagée. Mais la construction de nouveaux parkings en plein centre (Jacobins, gare Nord) et d'une rocade routière supplémentaire vont amplifier le trafic automobile et le mitage périphérique, le réseau routier (route nationale et étoile autoroutière) étant déjà très dense autour du Mans : les objectifs de la loi sur l'air ne pourront être atteints.

Le collectif Transport, qui regroupe la FNAUT et la CFDT-Transports, oppose au PDU des propositions visant à soulager rapidement le centre-ville de la pression automobile :

- un couloir réservé aux bus sur l'axe croix de Pierre-Jacobins préfigurant une deuxième ligne de tramway et, bien sûr, le respect des couloirs existants ;
- la création d'une "coulée verte" de la place des Jacobins à la place Roosevelt et l'aménagement de l'ensemble du quartier Saint Nicolas en plateau piétonnier ;
- la libération des trottoirs confisqués par les voitures, les livraisons anarchiques, les terrasses de cafés, les extensions des magasins, le mobilier urbain ;
- un parking vélo gardé à la gare SNCF comme à Grenoble et Strasbourg ;
- la création d'un service de livraison et d'enlèvement en ville.

On comprend mal les commerçants qui exigent le maintien de l'accès automobile, alors que cette politique s'est traduite au fil des années par une sclérose du cœur de la ville et une diminution de la clientèle. La piétonnisation de la rue des Minimes, contre leur volonté, a pourtant été un succès.

Jean-François Hogu, FNAUT-Le Mans

Changement climatique

Les scientifiques en sont de plus en plus certains : la planète se réchauffe. Le phénomène est dû, pour 25%, aux émissions de gaz carbonique par les transports. Si rien ne change, ces émissions auront augmenté d'un tiers entre 1990 et 2010. Mais, d'Etats généraux du fret ferroviaire en plan national d'efficacité énergétique, que fait-on concrètement contre le "trop-routier" ?

■ D'après l'océanographe James Mc Carthy, de l'université de Harvard, le manteau glaciaire du pôle Nord a fondu de moitié en moins d'un siècle (New-York Times, 19-08-2000).

■ D'après Geophysical Research Letters du 1er mars 2000, chacun des 16 mois écoulés de mai 97 à août 98 a battu le record du mois le plus chaud depuis que les mesures sont fiables (1880). La tendance au réchauffement observée depuis 1976 (+2° par siècle) ne permet pas d'expliquer cette série de records.

■ Selon Claude Allègre, géophysicien : "il faut se rendre à l'évidence : l'augmentation du gaz carbonique dans l'atmosphère induit des perturbations climatiques sérieuses. L'aggravation des conséquences d'El Niño et de La Niña, des gigantesques feux de forêts tropicales, des pluies torrentielles conduisant à des inondations de plus en plus fréquentes, la naissance de phénomènes cycloniques dans l'Atlantique nord, les sécheresses imprévues : de nouvelles menaces se développent à un rythme très préoccupant".

■ Paolo Pirazzoli, chercheur géographe au CNRS : "d'après les relevés de 300 marégraphes disposant d'archives sur 50 ans et les observations du satellite Topex-Poseidon depuis 1992, on estime aujourd'hui que la montée moyenne des océans sera de 50 cm en 2100".

■ D'après la Fédération Française des Sociétés d'Assurances, tempêtes et inondations pourraient se multiplier et coûter, de 2000 à 2050, entre 27 et 97 milliards de F.

■ D'après Hervé Le Treut, chercheur au laboratoire de Météorologie dynamique de l'institut Pierre-Simon-Laplace, "l'incertitude sur l'ampleur du réchauffement de la planète et sa traduction climatique pour chaque région du globe subsistera pendant dix à vingt ans. Le réchauffement sera alors indubitable, mais il sera bien tard pour agir".

Spirale infernale

Avec plus de 8000 tués par an, en France et 43000 dans les 15 pays de l'Union Européenne, la route est de loin le mode de transport le plus meurtrier. Ces chiffres effrayants ne rendent cependant compte ni des douleurs des blessés ni des existences compromises par les handicaps définitifs. Cette route envahissante détériore notre environnement, dépare nos paysages, accentue l'effet de serre, augmente notre dépendance énergétique, ... Et tout nouvel espace créé pour les véhicules routiers ne fait qu'en attirer d'autres. Ces faits devraient interpeller nos responsables politiques et les inciter à plus de réflexion afin de sortir notre société d'une spirale infernale.

Michel Vogt, 55 Verdun

Libéralisation risquée ?

En libéralisant le rail et en introduisant de petits exploitants, on ne risque pas la balkanisation que craint François Jeannin (FNAUT-Infos n°87). Un exploitant soucieux de rentabiliser son affaire ne serait pas assez fou pour jouer son réseau indépendamment des besoins de ses clients et des autres réseaux. Il se mettrait donc d'accord avec tous ces acteurs pour offrir le meilleur service, les meilleurs horaires et correspondances, ... Encore faudrait-il qu'un contrôle public trop fort ne vienne pas enrayer le véritable libéralisme par des obligations abusives (emplacement des arrêts par exemple), ouvrant la porte à un déficit comblé par des subventions non moins abusives. Dans les années 70-80, les transports d'Amsterdam étaient assurés par 21 sociétés privées parfaitement coordonnées.

J. G. de Cheverry, 09 Saverdun

Transport du fret

Le fret est un élément important de consolidation d'une ligne voyageurs à faible trafic. Une fois passé "l'effet tempête", il faudra conserver les gares à bois et y créer des entrepôts de matériaux BTP (ciment, ferrailles, parpaings), trop souvent transportés par la route.

Des convois fluviaux lourds peuvent être à l'origine d'un trafic d'éclatement par rail, notamment en Ile de France, bien irriguée par un réseau ferroviaire permettant presque une desserte porte à porte d'entrepôts, zones industrielles et autres sites logistiques. C'est déjà le cas à Genevilliers. La petite ceinture constitue,

même pour des trafics de biens de consommation, un maillon de cette chaîne intermodale.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Toute usine (autre que produisant des liquides ou gaz expédiés uniquement par conduite) ou centre de transit routier, public ou privé, dès lors que sa masse d'expédition dépasse les 100000 tonnes par an, devrait être tenu de disposer d'un embranchement ferroviaire particulier. Le seuil de tonnage serait progressivement réduit. L'installation de l'embranchement ne devrait pas être subventionnée : le gérant du centre serait ainsi automatiquement incité à rentabiliser son opération par un minimum de transport ferroviaire.

J-G de Cheverry, 09 Saverdun

La SNCF envisage d'électrifier l'itinéraire Moulins-Paray le Monial-Lozanne (163 km) et Lozanne--Tassin-Givors (52 km) et de le dédier au fret comme la ligne de la rive droite du Rhône. La région Centre ayant obtenu l'électrification de la ligne Bourges-Saincaize, il serait plus logique de poursuivre cette électrification de Saint Germain des Fossés à Lyon (144 km) et Saint-Etienne : les voyageurs en profiteraient.

Jean Torriero, Lyon-Métro

Un industriel implanté près de Lyon et possédant un embranchement ferroviaire veut envoyer 30000 tonnes par an de produits chimiques sur un site proche de Francfort et lui aussi embranché. Par la route, le prix est de 235 F par tonne, par rail de 330 F. Sans internalisation des coûts écologiques dans le prix du transport, comment assurer un développement durable ?

Bernard Thierry, DARLY

On parle de doubler le fret ferroviaire mais en prend-on vraiment les moyens ? En 1999, on apprenait la réouverture prochaine, après d'importants travaux de remise en état, de l'embranchement ferroviaire d'Echirolles, entre Grenoble et Pont de Claix sur la ligne Grenoble-Veynes, fermé début 1996 et desservant notamment la Société Métallurgique de Grenoble et pouvant desservir la société Caterpillar : depuis la fin des travaux il y a un an, aucun wagon n'est arrivé sur cet embranchement et la végétation repousse sur les voies. Interrogée par l'AGV sur le coût des travaux et leur mode de financement, la mairie d'Echirolles n'a pas répondu.

Gabriel Berne, AGV

Le coin du cycliste

Pour bien rouler en ville

- Utiliser un vélo de ville (vélo hollandais) : la position verticale permet d'avoir un large champ de vision.
- Avoir une selle confortable, de bons freins et des pneus en bon état.
- Rouler à un mètre du trottoir, et non collé contre lui, pour être bien vu et pris en compte par les automobilistes.
- Utiliser un écarteur de danger : ce bras en plastique rouge souple fixé à l'arrière du vélo permet de tenir les automobilistes à distance (ils s'écartent spontanément par crainte d'accrocher le cycliste).
- Avoir un bon antiviol. Attacher le vélo à un point fixe par le cadre.

(d'après l'écolo-guide de Paris)

Effets pervers

En Espagne, une loi oblige dorénavant les cyclistes à porter un casque et des vêtements fluorescents. Comme l'obligation des feux de croisement, cette décision traduit le souci de permettre aux automobilistes de rouler plus vite et à moindres risques. On peut craindre une croissance du nombre des accidents et une diminution du volume de la circulation cycliste, cela s'est déjà produit en Australie depuis l'obligation du port du casque.

Une machine prodigieuse

Biologistes et ingénieurs ont mesuré le rapport de l'énergie fournie par un animal ou une machine pour se déplacer sur une distance donnée au poids du mobile. Plus ce rapport, exprimé par exemple en calories par gramme et par kilomètre, est faible, plus l'efficacité énergétique est grande.

Le piéton est assez bien placé, le rapport est de 0,75 ; celle de l'homme à cheval est du même ordre. Les moyens modernes de locomotion - automobile, train, avion - évitent à l'homme la fatigue du déplacement mais n'améliorent pas l'efficacité énergétique.

Dans la nature, seuls le saumon (0,6) et le dauphin (0,4) surpassent le piéton. Mais ils sont battus par le cycliste, dont l'efficacité est de 0,15.

Si on tient compte de la vitesse permise par la bicyclette (ou de la distance parcourable en une journée), environ 4 à 5 fois celle du piéton, on peut dire que la bicyclette multiplie par un facteur d'au moins 20 les possibilités de la marche à pied. La bicyclette est donc une invention majeure et jusqu'à présent inégalée (source : Scientific American, mars 73).

Michel de Brébisson, revue Le Randonneur

Brèves

Innovation intelligente

A La Ciotat, la municipalité veut réhabiliter les voies de l'ancien tramway qui reliait, jusqu'en 1955, le centre ville au port et aux anciens chantiers navals, et d'y faire circuler des tramways berlinois achetés d'occasion et remis à neuf, le tout pour 42 millions F. Coût faible, service de qualité : une vraie innovation.

Drame automobile

A Carquefou, dans la banlieue de Nantes, une femme de 62 ans a tué son mari à coups de marteau : il voulait vendre la voiture du couple (Ouest-France 19-12-2000). D'après nos enquêteurs, la victime en avait assez de polluer et envisageait d'adhérer à la FNAUT. Le dernier ouvrage de Christian Gerondeau aurait été retrouvé dans le sac à main de la meurtrière.

Air pollué

Chaque année, une voiture rejette en moyenne 3 fois son poids de polluants. Selon le Laboratoire d'Hygiène de la Ville de Paris et le Laboratoire Central de la Préfecture de Police (étude réalisée entre 1996 et 1998), les citadins les plus exposés à la pollution sont les automobilistes, coincés dans un habitacle mal ventilé et aspirant les gaz d'échappement des autres voitures. Selon les situations, les usagers des bus et les cyclistes arrivent en deuxième position. Les moins pollués sont les piétons.

Ozone migrateur

En 1999, on a observé 100 heures de dépassement de l'objectif de qualité de l'air pour l'ozone à Paris, et 450 heures en forêt de Rambouillet.

Canal contesté

Le conseil général du Val d'Oise s'oppose à l'aménagement de l'Oise à grand gabarit dans le cadre du projet Seine-Nord. Il craint des effets destructeurs sur l'environnement et le tourisme fluvial, et met en doute la rentabilité économique du projet.

Sécurité maritime

Suite au naufrage de l'Erika, le gouvernement a annoncé le recrutement de 30 inspecteurs supplémentaires pour le contrôle des navires. Salaire mensuel 11000 francs. Trois postulants seulement se sont présentés, et ont renoncé (source Lettre du transport, 3-01-01).

BIEN DIT

► **Marie-Hélène Aubert**, députée Verts d'Eure et Loir : "la décision de lancer un troisième aéroport dans le bassin parisien va compromettre les efforts en faveur d'une maîtrise du trafic aérien et de ses nuisances, dont l'explosion n'est pas une fatalité".

► **Roberto Salvarini**, de la direction Energie et Transports de la Commission Européenne : "la progression du trafic aérien au rythme actuel annulerait le quart de la réduction des émissions de gaz carbonique à laquelle l'Europe s'est engagée à Kyoto".

MAL DIT

► **Jean-Pierre Balligand**, président PS du conseil général de l'Aisne : "alors que nos usines et nos casernes ferment, un aéroport international serait une chance unique pour l'Aisne. Il devrait compenser le manque de notoriété du département et attirer vers lui les investisseurs".

Les élus partisans du nouvel aéroport font miroiter à leurs électeurs la création de 30000 emplois.

Concorde au musée ?

Suite à l'accident de Gonesse (113 morts), Jean-Claude Gaysot, appliquant le principe de précaution, a fait arrêter les vols de Concorde : on aurait aimé qu'il prenne des mesures aussi énergiques après chaque week-end meurtrier sur les routes.

Prouesse technique incontestable, le Concorde est aussi l'avion le plus bruyant et le plus énergivore, et il présente un intérêt économique très secondaire pour Air France.

On s'étonne donc de l'acharnement mis par Jean-Claude Gaysot pour relancer son exploitation d'autant qu'à 30000 F le vol, il n'est utilisé que par les happy few de la jet-set qui le prennent comme d'autres le métro.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 94
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1600 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 160 F (24,39 €)
Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

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

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ **+4 points aux responsables des transports d'Annecy.** Depuis la rentrée 2000, les abonnés du réseau urbain appartenant à une même famille bénéficient d'une réduction supplémentaire qui augmente avec le nombre d'abonnements : -10% pour le 2^{ème}, -40% pour le 3^{ème}, -50% pour les suivants. 30% des abonnés ont choisi cette formule. Les règlements sont possibles par prélèvements automatiques mensuels répartis sur dix mois. Par ailleurs tous les trains arrivant le soir en gare d'Annecy, jusqu'à 23h25, bénéficient de correspondances sur les trois lignes principales du réseau.

▲ **+2 points à la ville de Rennes.** Depuis 1998, 2000 vélos sont mis à la disposition des habitants dans 25 stations de prêt. Une carte à puces gratuite permet d'emprunter un vélo pendant 2h. On compte 2000 emprunts par mois l'hiver, le double l'été.

▲ **+2 points au conseil général du Rhône,** qui a adopté un schéma directeur de 600 km d'itinéraires cyclables. Dépense prévue : 260 MF en dix ans.

▲ **+1 point au conseil régional du Nord-Pas de Calais,** dont le Plan Régional pour la Qualité de l'Air édicte de bons principes : concentration de l'urbanisation au voisinage des réseaux de transports collectifs, réduction des distances entre zones de vie et zones d'activité, limitations des capacités de stationnement.

BÊTISIER

X D'après le syndicat Sud-Rail, la SNCF envisage de modifier les conditions d'exploitation de la ligne Saint Gervais-Chamonix-Vallorcine : les conducteurs des trains s'occuperaient aussi de l'accueil, de la vente et du contrôle des billets, ... comme des conducteurs d'autocar. Qu'une telle innovation permette de réduire les coûts d'exploitation et de développer la desserte n'intéresse pas le syndicat. Il dénonce "une déqualification du métier de cheminot et l'ouverture à la privatisation" : "la SNCF veut planter des pavillons de complaisance sur les trains".

X D'après un ancien opposant au TGV-Méditerranée qui n'a toujours rien compris et n'entend pas le bruit des avions, "la véritable motivation du TGV Côte d'Azur est d'assurer la desserte du golf de Saint Tropez".

Actions en bref

Aquitaine

- L'AUTRA (FNAUT-Aquitaine) critique le schéma directeur de la région bordelaise. Les infrastructures routières prévues sont surdimensionnées, jusqu'à 2 fois 4 voies pour certaines, et ne feront qu'accentuer l'envahissement du centre-ville par les voitures. De rocade en super-rocade, on assistera à une urbanisation périphérique galopante et les infrastructures ferroviaires ne sont ni valorisées ni étoffées. Un schéma digne des années 60 ...
- L'AUTRA et la FNAUT sont intervenues auprès de Jean-Claude Gayssoit pour réclamer une participation financière de l'Etat à la réouverture de la liaison ferroviaire Agen-Ville neuve sur Lot. Le coût de l'opération est évalué à 93 MF dont 42 pour la suppression de passages à niveau ; l'aménagement de la RN 21 sur le même itinéraire se monte à 688 MF.
- Hostile au tracé du tramway prévu dans le centre de Bordeaux et favorable à un tram-train sur la ligne de ceinture, l'association Transcub, animée par Denis Teisseire, a décidé de présenter une liste aux récentes élections municipales pour populariser ses propositions.

Bourgogne

- La FNAUT-Bourgogne se préoccupe de la sécurité des transports scolaires (le stationnement des cars sur des emplacements non sécurisés peut être à l'origine d'accidents) et de la desserte des gares SNCF par les transports urbains et départementaux. L'association souhaite une traversée souterraine de Dijon par la branche ouest du TGV Rhin-Rhône avec une gare nouvelle à Dijon sur l'axe Dijon-Nancy et, en attendant la branche sud, la modernisation de la ligne classique Dijon-Lyon.

Bretagne

- L'Association de Défense des Usagers et de Développement urbain de la Gare d'Auray a pour devise : "une gare est faite pour que les trains s'y arrêtent" ce qui, en Bretagne, ne va pas de soi. Elle réclame à la direction régionale de la SNCF une véritable concertation : la promesse de créer un comité de ligne Quiberon-Auray n'a pas été tenue, les trains Quimper-Lyon ont été supprimés en semaine sans consultation des usagers. Elle s'oppose à l'obligation progressive pour les habitants d'Auray d'aller prendre le TGV en voiture à Vannes.

Centre

- A Tours, l'association Philibus constate que certains quartiers ne sont pas desservis le dimanche et peu pendant les congès scolaires. Le Collectif Cycliste 37 regrette que les cyclistes aient été écartés de l'axe principal de circulation de Tours lors des aménagements de voirie pour les transports collectifs, alors qu'à Orléans, un itinéraire cyclable a été réalisé le long du tramway. L'association pour le Développement du Tramway en Touraine a ironisé sur la "torpeur pré-électorale" des élus, qui proclament Tours "ville-capitale" mais "entament le troisième millénaire dans le peloton de queue des transports urbains".

Champagne-Ardenne

- Suite à l'action clairvoyante et déterminée de l'association animée par Paul Caffé, alors maire de Fismes, la ligne Reims-Fismes, a été rouverte en 1982 par le ministre Charles Fiterman. Depuis lors, le succès de cette réouverture ne s'est jamais démenti : pour la deuxième fois, la grille horaire initiale vient d'être enrichie d'une circulation supplémentaire.
- L'association Vivre à Bezannes et la FNAUT-Champagne Ardenne ont obtenu en partie satisfaction : la gare TGV de Bezannes sera reliée à la gare centrale de Reims par un raccordement à la ligne Reims-Epernay. Les associations demandent un deuxième raccordement vers Epernay et l'allongement du quai de correspondance TER-TGV de Bezannes.

Ile de France

- Le MDB a plaidé la cause des cyclistes lors du Salon de la Copropriété au sujet du stationnement des vélos dans les immeubles : une intervention bien accueillie par les syndicats et copropriétaires.
- Réseau Vert a proposé un plan d'aménagement du Bois de Vincennes limitant la pénétration automobile au profit des cyclistes et rollers.
- Le GUT proteste contre les retards chroniques des trains sur la ligne Paris Est-Tournan : l'irrégularité atteint 10% aux heures de pointe.

Rhône-Alpes

- Le laboratoire social Lasaire et l'ADTLS (Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud) proposent de construire une voie ferrée de

30 km Chasse sur Rhône-Satolas-Ambérieu afin de désenclaver la région de Saint Etienne. Cette nouvelle voie donnerait un accès rapide à la gare de Satolas et des correspondances vers Marseille, Grenoble et Chambéry. Elle permettrait une desserte de la périphérie Est de Lyon. Enfin, associée à une modernisation de la ligne Saint Etienne-Givors, sur laquelle on a peu investi depuis un siècle, elle offrirait un contournement de Lyon pour le fret dans le prolongement de la ligne du Bourbonnais.

- L'ADTC de Grenoble s'inquiète des déferrages effectués par la DDE de l'Isère sur la ligne de la Bièvre (voir FNAUT-Infos 78) entre Beaurepaire et Izeaux, sur des passages à niveau ou même en rase campagne (la ligne est neutralisée mais non déclassée).
- Suite à une nouvelle grève de la SEMITAG, l'ADTC de Grenoble demande l'instauration d'un service minimum, sur le modèle italien : "la forte contribution publique au coût de fonctionnement du réseau rend légitime une intervention législative".

Les activités de la FNAUT

- Simone Bigorgne participe à un groupe de travail du CNC sur la location de véhicules, qui étudie les litiges entre consommateurs et loueurs.
- La FNAUT a suggéré au ministère de l'Equipement la création d'une procédure d'agrément des associations, s'inspirant de l'exemple des ministères de l'Environnement et de la Consommation. Elle a suggéré au Commissariat au Plan de réaliser une évaluation de la réintroduction du tramway dans les villes françaises depuis vingt ans.
- Rue de l'Avenir, la FNAUT, les Droits du Piéton et la FUBicy ont élaboré et diffusé un questionnaire commun aux candidats lors des récentes élections municipales.
- Jean Sivardière a participé à deux réunions de concertation au ministère de l'Environnement sur le projet de loi réformant l'utilité publique.
- André Laumin a provoqué une réunion entre syndicats et associations de consommateurs à propos des grèves dans les transports publics.
- Jean Sivardière a rencontré Philippe Laville, président de la Ligue Contre la Violence Routière et Pierre Izard, directeur des ressources humaines de la SNCF, à propos des conflits sociaux.
- André Laumin et Jean Sivardière ont été auditionnés sur la régionalisation ferroviaire par Jacques Chauvineau, chargé d'un rapport au Conseil Economique et Social.
- Abel Guggenheim a rencontré la SNCF sur les transports des vélos dans les trains : les progrès sont sensibles.

Les schémas de services collectifs de transport

Prévus par la loi Voynet du 25 juin 1999, ces schémas de programmation sur vingt ans des infrastructures de transport de voyageurs et de marchandises remplacent les anciens schémas monomodaux. Ils sont, affirme le gouvernement, "l'expression d'une politique nouvelle en nette rupture avec le passé". Certes les intentions - rééquilibrage intermodal, développement durable - sont satisfaisantes. Mais les besoins ont été mal analysés et les choix concrets sont très éloignés de la rupture annoncée : l'enjeu crucial des déplacements urbains fait l'objet de propositions contradictoires, et des projets routiers et aéroportuaires encore pléthoriques viennent concurrencer les projets ferroviaires. Automobile, camion et avion ont encore de beaux jours devant eux ...



Photos : Marc Debrincat

La première partie du document ministériel soumis à consultation est ambitieuse et volontariste. Elle énonce une litanie de bonnes intentions, à coup de formules ronflantes telles que "structuration des zones urbaines", "protection des zones sensibles" ou "internalisation des coûts externes". La démarche est "multimodale et profondément innovante" et débouche sur des "choix stratégiques multimodaux majeurs". Mais il ne faut pas se laisser endormir car le document prend vite des libertés avec "la perspective du développement durable". Ainsi il insiste lourdement sur le "renforcement nécessaire des relations aériennes internationales et nationales", s'attarde sur "la fiabilité et la sécurité des voies à caractéristiques autoroutières, même pour les petites distances" et souhaite un "maillage routier modernisé entre les capitales régionales" et "une gestion de la congestion routière urbaine par des aménagements de capacité, avec si nécessaire une séparation entre transit et trafic à courte distance".

Les choix du gouvernement

L'intention du gouvernement était de rechercher une meilleure utilisation des infrastructures existantes, et de multiplier les connexions intermodales, avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures. Mais il a envisagé vite ...

Alors que selon Jean-Louis Guigou, patron de la DATAR, "80% des grands équipements nécessaires à la France sont déjà réalisés", aucun coup parti, même contradictoire avec les objectifs annoncés, n'est abandonné, et le document retient une liste impressionnante de projets nouveaux : le projet A32 Metz-Nancy est un des rares à avoir été éliminé.

Les projets aéroportuaires sont particulièrement copieux : un troisième aéroport dans le bassin parisien, "inéluçtable si on veut répondre à la forte croissance de la demande" ; un aéroport international à Notre Dame des Landes ; "le développement des principaux aéroports régionaux" et la perspective d'en créer de nouveaux près de Nice et

Centenaire

Très présente sur le terrain régional comme au niveau national, la FNAUT joue un rôle important en faisant connaître les besoins des usagers de tous les modes de transports et des habitants exposés à l'impact environnemental des transports. Elle a fait avancer, avec d'autres, quelques idées justes : le tramway et le tram-train, le vélo, l'intermodalité, la régionalisation du TER, le ferroutage, la réforme des enquêtes publiques.

Plus généralement, le mouvement associatif apporte à la collectivité une contribution reconnue par l'opinion : d'après un sondage CSA, 95% des Français jugent l'action des associations indispensable dans tous les secteurs et leur font confiance, souvent plus qu'aux pouvoirs publics, en particulier pour la défense des consommateurs et usagers des services publics ou la défense de l'environnement.

Les associations, souvent amenées à évaluer - et à contester - les politiques publiques, constituent un élément essentiel de la démocratie et doivent être soutenues au même titre que les partis politiques et les syndicats.

L'aide publique ne doit pas leur être accordée seulement pour des "projets" ponctuels - voire des "coups médiatiques" - et au prix de difficultés administratives aussi irritantes qu'inutiles : ce système est particulièrement inadapté au cas de la FNAUT, qui intervient surtout en continu.

En février 1999, lors des Assises nationales de la Vie Associative, le Premier ministre avait assuré les associations de la reconnaissance de l'Etat et leur avait promis une aide financière efficace et régulière.

Depuis cette date, la FNAUT a pu constater un certain décalage entre le discours et la réalité puisqu'elle a dû faire appel à la générosité appréciée des lecteurs de FNAUT-Infos.

La célébration du centenaire de la loi de 1901 donne lieu à diverses "manifestations festives". Les associations attendent surtout aujourd'hui que l'Etat, à travers les Conventions Pluriannuelles d'Objectifs instituées par la circulaire du 1er décembre 2000, leur donne les moyens d'assumer leur mission dans la

●●● Les schémas de services

de Toulouse. Le coût annoncé est d'environ 60 milliards de F, mais sans compter le coût des accès routiers et ferroviaires, et le chiffre de 50 milliards pour le seul aéroport parisien a été avancé ailleurs ...

Pour le transport terrestre, la nouveauté est que les projets ferroviaires sont énumérés avant les projets routiers. Mais les premiers sont souvent nébuleux, alors que les seconds sont nombreux et précis. Un maillage des réseaux routier et autoroutier est proposé, mais on ne parle guère de maillage du réseau ferroviaire et d'itinéraires alternatifs. Aucun plan de remise à niveau du réseau classique n'est présenté.

Au total, les travaux routiers sont évalués à 230 milliards de F : 60 pour les autoroutes déjà décidées, 56 pour celles qui sont déjà inscrites au schéma directeur, 45 pour les contournements urbains, 23 pour des "liaisons interurbaines complémentaires" et 46 pour les "grandes liaisons interrégionales d'aménagement du territoire". Les travaux ferroviaires se montent à 200 milliards : 170 pour les lignes TGV, dont 45 pour le projet Lyon-Turin, et 30 seulement pour le réseau classique.

La voie navigable ne fait l'objet d'aucune distinction entre les fleuves, qui offrent de fortes réserves de capacité et sur lesquels le développement du trafic est hautement souhaitable, et les axes interbassins, qu'il faudrait équiper en canaux à grand gabarit très coûteux et dont la pertinence économique et la complémentarité avec le rail restent à démontrer. Le canal Seine-Nord, dont le coût est estimé avec optimisme à 15 milliards de F, n'en est pas moins retenu.

Véritable Janus, le document se compose ainsi de deux parties largement contradictoires, dont on ne peut s'empêcher de penser que l'une a été rédigée par le ministère de l'Environnement et l'autre par le ministère de l'Équipement.

Malgré l'accumulation des bonnes intentions, la rupture annoncée avec le passé n'est pas au rendez-vous : il s'agit toujours de répondre à l'inflation, considérée comme fatale, des besoins de mobilité par une offre renouvelée d'infrastructures.

Des besoins mal perçus

■ Selon Lionel Jospin, "pour la première fois, des schémas prospectifs d'aménagement territorial sont centrés sur la satisfaction des besoins exprimés". Or la priorité des besoins n'a pas été établie : mobilité, sécurité, santé, cadre de vie, grands équilibres écologiques.

Le "besoin de mobilité" lui-même n'a pas été vraiment analysé : accompagner

ses enfants à l'école est-il un besoin ? Ce besoin n'est pas une donnée objective, il dépend crucialement de l'offre d'infrastructures, de la tarification et de l'aménagement territorial - ville dense ou étalée, dispersion ou concentration des sites de production.

Certes "la localisation des activités génératrices de trafic est déterminante", mais aucune conclusion n'en est tirée. Et quid de l'augmentation régulière du prix des carburants, indispensable pour casser la sous-tarification des transports, source de l'inflation des trafics routiers et aériens et des déficits ferroviaires ?

■ Le souci de la poursuite du développement économique "traditionnel" l'emporte à l'évidence sur la préservation de l'environnement, dont l'urgence n'a pas été intégrée. Le bruit, la raréfaction de l'espace naturel, les effets de coupure et l'étalement urbain n'ont pas été examinés. Mais Jean-Claude Gayssot ne s'en alarme pas : "je défends le contournement routier ouest de Lyon, mais je promets que les travaux se feront sans toucher à un cep de vigne (sic)". Tant pis pour les Monts du Lyonnais ...

■ La notion même de "développement économique" a été mal analysée. La croissance de la mobilité n'est pas, en elle-même, signe de bonne santé économique et de mieux vivre, car certains "besoins" de transport sont artificiels. La route est encore considérée comme condition nécessaire du développement, comme si des villes comme Mâcon ou Valence manifestaient une vitalité économique en rapport avec la qualité remarquable des dessertes dont elles disposent, ou comme si la ville d'Oyonnax n'était pas à la fois enclavée et prospère. Les effets pervers des autoroutes sur les économies locales - canalisation du trafic et aspiration des petites villes par les grandes - n'ont pas été examinés.

Divergences

Dominique Voynet : "je ne suis pas contre un troisième aéroport sur tel ou tel site, je suis contre où qu'il se situe".

Jean-Claude Gayssot : "il n'y a pas de contradiction entre les grandes infrastructures et l'impératif de protection de l'environnement. La France a un réel besoin d'infrastructures nouvelles pour améliorer la sécurité et la fluidité des transports, sans oublier l'ouverture vers l'Europe. Le progrès de la civilisation entraînera de plus en plus de déplacements des personnes et des marchandises" (Nouv. Écon., 26-01-01).

Des risques mal évalués

■ Qu'il s'agisse des nuisances locales ou globales, le gouvernement compte avec un optimisme béat sur l'amélioration des performances des véhicules - "réduction de la consommation spécifique et meilleure efficacité environnementale" - pour contrebalancer l'impact négatif de la croissance prévue des trafics routiers et aériens. La climatisation des voitures, en voie de généralisation, sur la consommation n'a pas été prise en compte. Pour l'effet de serre (le transport est responsable de 40% des émissions de CO₂), il compte trop sur les secteurs autres que le transport, où les effets des efforts entrepris, déjà considérables, vont plafonner.

■ En 2020, d'après la Commission Européenne, le secteur des transports pourrait absorber 71% du pétrole importé, contre 7% pour l'industrie, 8% pour le tertiaire et 14% pour le résidentiel. Or les réserves de pétrole sont évaluées à 40 ans de consommation au rythme actuel : fallait-il fermer les yeux sur ce problème en tablant sur un baril à 24 dollars jusqu'en 2020, et sur un dollar à 5,10 F alors qu'il est au-dessus de 7 F depuis des mois ? Il fallait au contraire, avec pédagogie, préparer la population et les entreprises à la perspective d'un doublement du prix des carburants.

Des retards non corrigés

■ Le plus souvent, aucun ordre de priorité, aucun calendrier, aucun financement n'ont été définis. Le rail ne bénéficie d'aucune priorité financière. Certes les coûts des projets routiers et ferroviaires sont comparables, mais les projets routiers sont prêts et les mécanismes de financement en place : on en est loin dans le secteur ferroviaire, où les études tardent à sortir ... Et les choses commencent mal avec des contrats de plan très orientés vers la route : 31 milliards pour le rail, 85 pour la route (Lionel Jospin parle à ce propos de priorité au rail). La seule région Midi-Pyrénées en attribuera 13 à la route quand l'État en accordera 8 seulement à l'ensemble du réseau ferré.

Le retard phénoménal des équipements alternatifs à la route et à l'avion exigeait une polarisation de l'effort financier sur le rail. Mais où est l'apurement par l'État des dettes de RFF et de la SNCF, indispensable pour permettre aux deux établissements publics de sortir du sous-investissement chronique ? Sur vingt ans, la vignette automobile aurait rapporté 250 milliards de F ... ●●●

Des contradictions

■ De multiples contradictions apparaissent dans ce document multimodal et non intermodal, car il fallait plaire à tous les lobbies, sans craindre de proposer des investissements concurrents. Faut-il construire l'autoroute A48 Ambérieu-Bourgoin pour faciliter l'accès des camions au tunnel routier du Fréjus et rouvrir le tunnel routier du Mont Blanc, alors qu'il est prévu "d'éviter la création d'infrastructures susceptibles de contrarier la dynamique alternative à la route" ? Aurait-on vraiment besoin de l'aéroport de Notre Dame des Landes si l'accès TGV à Roissy était amélioré par le "barreau sud" ?

■ Certes les nouveaux aéroports seront construits "dans le respect des contraintes environnementales", les nouvelles autoroutes "dans le respect des exigences de protection des milieux naturels" et même, en zone montagneuse, "dans le respect du protocole transport de la Convention Alpine". Mais c'est encore une solution quasi-autoroutière qui est proposée sur Grenoble-Sisteron à la place de l'A51.

■ Enfin le projet a été élaboré de manière technocratique, sans que le mouvement associatif et a fortiori le grand public y soient associés. C'est d'ailleurs au cours de ce processus que la décision fondamentale de construire le troisième aéroport parisien a été prise, sans la moindre concertation, alors même que le document insiste sur la nécessité du débat public préalable à la réalisation de toute infrastructure et que le gouvernement prépare une loi réformant l'enquête d'utilité publique.

Un échec annoncé

Le développement durable exigeait des choix plus volontaristes pour corriger les déséquilibres actuels et les retards du rail : limitation des investissements routiers et aéroportuaires à des améliorations locales et peu coûteuses, action déterminée contre l'étalement urbain et effort financier décisif en faveur du rail, en particulier pour le réseau classique et le périurbain.

Il ne suffit pas de faire évoluer le discours : les bons principes ne remplacent pas la volonté politique. Il ne suffit pas de tenter une synthèse entre des points de vue inconciliables, il faut choisir : une politique cohérente et écologique des transports reste à inventer. ■

Jean Sivardière et Bernard Thierry

Déplacements urbains

L'Etat prévoit un léger ralentissement de la croissance des déplacements urbains d'ici 2020 : stagnation pour les citadins, augmentation de 40 à 70% pour les banlieusards et les périurbains.

Le gouvernement souligne que "l'intérêt national exige une priorité au transport collectif et aux autres modes alternatifs à l'automobile". Il estime à 40 milliards F le coût des transports en site propre nécessaires dans les villes de province d'ici à 2020 et à 10 milliards celui de la mise en oeuvre des PDU. Pour l'île de France, l'effort financier envisagé est supérieur à 50 milliards.

Mais aucun financement nouveau n'est proposé alors que les autorités organisatrices sont lourdement endettées : la dette du SYTRAL de Lyon dépasse 8 milliards de F.

Le gouvernement insiste sur "la maîtrise nécessaire des effets des déplacements sur l'urbanisation afin de contenir les limites de la ville". Mais on croit rêver quand il affirme ensuite la nécessité impérieuse de développer (pour 45 milliards F) les rocadés d'agglomération, qui contribueront inévitablement à accélérer l'étalement urbain. Hors les dispositions modestes de la loi SRU, aucune mesure nouvelle n'est d'ailleurs envisagée pour contenir le phénomène.

Le GART très sévère

Le GART observe "un certain décalage entre l'affichage dans le discours d'une approche globale, favorable au développement durable et l'inventaire des mesures concrètes". Il regrette le manque d'inventivité et d'ambition. "La route semble - encore et toujours - tenir le haut du pavé. L'objectif de maillage des réseaux routiers et autoroutiers est largement cité, mais il est rarement question de mailler le réseau ferroviaire. L'impact des contournements routiers d'agglomération sur le développement de la périurbanisation et, in fine, de la circulation routière n'est pas appréhendé. Rien de neuf n'est affiché en matière de tarification de l'usage de l'automobile et des transports collectifs. Le système d'aide de l'Etat aux transports des villes de province est considéré comme immuable. Les projets de transports en site propre sont sous-estimés : le GART estime leur volume à 56 milliards F sur 12 ans. Le financement du fonctionnement des transports collectifs est ignoré".

Changer de méthode

Partir des "besoins" ne veut rien dire. Il faut partir des contraintes écologiques (pétrole, effet de serre, cadre de vie), et en tirer toutes les conséquences.

Réduire le besoin de transport

Il faut annoncer une correction forte, progressive et programmée de la sous-tarifification du transport afin d'inciter les entreprises à changer de politique (moins de fonctionnement en flux tendus qui fractionne les expéditions, production et sous-traitance plus proche des lieux de consommation) et les consommateurs à privilégier le commerce de proximité et à préférer, à qualité équivalente, les produits locaux aux produits venant de loin.

Il faut, par des mesures réglementaires et fiscales, maîtriser l'étalement urbain : inciter les entreprises, comme aux Pays-Bas, à se localiser en fonction des possibilités d'acheminement du personnel et du fret ; inciter les ménages à rapprocher leur logement du lieu de travail.

Il faut définir une politique d'aménagement du territoire ambitieuse, plus favorable aux villes moyennes, à l'intérieur desquelles les besoins de déplacement sont plus faibles, plus facilement assurés par les modes doux, et en définitive moins coûteux pour les ménages et la collectivité. Il faut en particulier relancer l'économie des villes de la grande couronne du bassin parisien, dont 25% de la population active travaille en Ile de France.

Privilégier le rail

Le rail concurrence efficacement tous les autres modes, il possède des qualités techniques et écologiques exceptionnelles (sécurité, vitesse, faible pollution, faible encombrement) et peut constituer l'ossature du système de transport. Or, à aucun moment, sur un axe donné tel que Lyon-Saint Etienne, on ne cherche à imaginer l'investissement ferroviaire maximum puis à évaluer si un investissement routier reste nécessaire.

Il faut au contraire élaborer un schéma ferroviaire ambitieux, puis revoir tous les projets routiers et aéroportuaires en tenant compte des possibilités futures du rail au lieu de répondre à la demande actuelle dans une fuite en avant suicidaire. En milieu urbain, il faut jouer à fond la carte du transport collectif et des modes doux avant de songer à des parkings et des rocadés.

Des scénarios peu volontaristes

Le SES (Service Économique et Statistique du ministère de l'Équipement) a fait des prévisions de trafic pour la période de 1996-2020. Il a testé tout d'abord l'influence des principaux paramètres sur les trafics à longue distance : la croissance future du PIB (1,9%, 2,3% ou 2,9% par an, l'hypothèse moyenne étant retenue comme la plus probable) et surtout, de manière plus instructive, l'intervention des pouvoirs publics sur les prix et les infrastructures.

Influence de la tarification

- Un scénario A "au fil de l'eau" exclut toute mesure nouvelle de régulation : de 1996 à 2020, la TIPP est maintenue à son niveau de 1996, les prix ferroviaires sont stables, le prix de l'avion baisse de 31% et celui du fret routier de 11% (en particulier grâce au passage aux 44 tonnes).
- Un scénario B est celui de la poursuite des "inflexions récentes" : la TIPP sur l'essence est stable, la TIPP sur le gazole augmente de 28%.
- Un scénario C introduit une meilleure internalisation des coûts externes à travers un rattrapage progressif de la TIPP sur le gazole (qui augmente de 58%), une diminution des prix ferroviaires de 10%, une réduction des temps de travail des chauffeurs routiers.
- Enfin un scénario D est celui d'un "rééquilibrage plus volontariste des modes" : le prix du gazole augmente de 5% par an, les prix de l'essence et du gazole atteignent 13 F 1996 par litre en 2020 et, outre l'action sur les prix ferroviaires et le temps de travail des chauffeurs routiers, le kérosène est taxé. Mais ce scénario est considéré à l'évidence comme irréaliste.

Même dans l'hypothèse D la plus volontariste, les trafics routiers et aériens augmentent fortement : 40% pour l'automobile, 55% pour le camion, 89% pour l'avion. Pour les voyageurs, la part modale de l'automobile passe de 80% à 74%, celle du train de 16% à 20% et celle de l'avion de 4% à 6%. Pour le fret, les parts modales du camion, du train et du fluvial restent pratiquement stables à 80%, 18% et 2% respectivement (contre 87%, 11,5% et 1,5% respectivement dans le scénario A).

Influence des infrastructures

Le SES a également testé l'influence de l'offre d'infrastructures. En 1996, la France était équipée de 8340 km d'autoroutes et 1226 km de lignes TGV. Dans

un scénario "routier", on construirait 250 km d'autoroutes et 35 km de lignes de type TGV par an pour arriver en 2020 à 16000 km d'autoroutes et 2000 km de lignes TGV. Dans un scénario "ferroviaire", seul l'ambitieux programme autoroutier "Balladur" serait réalisé et on construirait 110 km de lignes TGV par an, pour arriver à 12000 km d'autoroutes et 3400 km de lignes TGV.

Même dans l'hypothèse "ferroviaire", le SES, en se plaçant dans le seul scénario B ci-dessus avec une croissance annuelle du PIB de 2,3%, prévoit que le trafic routier individuel augmenterait encore de 2,5% par an, le trafic de camions de 2,4%, le trafic ferroviaire de 1,9% seulement pour les voyageurs et de 1,6% pour le fret.

Le scénario "MV"

Le scénario D entraînant plus un freinage de la mobilité que des transferts modaux, un dernier scénario, dit "multimodal volontariste" (MV) a été imaginé : il prétend entériner les hypothèses du Programme Français de Lutte contre le Changement Climatique et introduit une "taxe carbone" de 500 F par tonne d'ici à 2010. Le prix du supercarburant augmente de 17% et celui du gazole de 61% et une taxation du kérosène "pourrait" intervenir.

Le scénario MV suppose l'extension rapide du réseau TGV et va au-delà du programme autoroutier "Balladur". Malgré de fortes augmentations moyennes de trafic (automobile +78%, avion +114%, camion +43%, rail voyageurs +66% et fret +210%), il est le seul, nous dit-on, qui permette à la France de stabiliser en 2010 ses émissions de gaz à effet de serre au niveau de 1990, comme elle s'y est engagée à Kyoto, mais en tablant sur des améliorations compensatrices des autres secteurs.

Cette succession de scénarios laisse le lecteur perplexe : même les scénarios les plus "volontaristes" entérinent une très forte croissance de la mobilité routière et aérienne ; aucun ne combine toutes les mesures volontaristes possibles ; leurs résultats peu convaincants et parfois inattendus ne sont l'objet d'aucune explication ; enfin aucune volonté politique évidente ne s'en dégage.

De manière illogique mais révélatrice, les actions proposées ou décidées par l'Etat en matière d'infrastructures sont d'ailleurs présentées avant les scénarios susceptibles d'influencer les comportements, et on comprend mal à quel scénario elles correspondent.

Réactions

De nombreuses relations ferroviaires sont devenues difficiles ou quasiment impossibles : Le Mans-Orléans, Rennes-Angers, Angoulême-Périgueux, Reims-Troyes, Nantes-Poitiers, Poitiers-Châteauroux, Châteauroux-Montluçon, Epinal-Colmar, ... Un remaillage du réseau ferroviaire est nécessaire pour corriger cette situation et éviter la concentration des trafics sur quelques lignes surchargées et fragilisées par le moindre incident. Le transfert de trafic sur le rail, inscrit dans toute vision raisonnée de l'avenir, exige la réactivation de tout un patrimoine inexploité.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Pour la Basse-Normandie, il y a tromperie : le contenu des schémas est à l'opposé des objectifs affichés. Au-delà de l'achèvement de l'A84 Caen-Rennes, les projets autoroutiers sont nombreux et surdimensionnés (A28 Rouen-Alençon, A88 Falaise-Sées, nouvelle rocade de Rouen) alors qu'on pouvait moderniser les routes existantes, et le plus souvent concurrents de projets ferroviaires eux-mêmes modestes (Rouen-Le Mans). Pourquoi ne pas réactiver les lignes Caen-Flers (la mise à 2 x 2 voies de la route est envisagée), (Rouen)-Glos-Honfleur, l'antenne de Bagnoles, Cherbourg-Coutances (pour acheminer le fret du projet Fast Ship vers Rennes), ou encore l'antenne du port de Granville ?

Xavier Braud, Manche-Nature et FNAUT

De nouveaux itinéraires pour le fret ferroviaire n'ont pas été recherchés. L'électrification de la ligne Nantes-Bordeaux n'est envisagée que jusqu'à La Roche sur Yon, sans modernisation de l'infrastructure. Pourquoi faire transiter par le noeud saturé de Tours le fret de Saint Nazaire à destination du Sud-Ouest ?

Jacques Michaux, FNAUT-Pays de la Loire

Une nouvelle voie ferrée nord-sud, en supplément de la voie Athus-Conflans Jarny-Lérouville, doit être étudiée. En dégageant la ligne Metz-Nancy, elle permettrait de transformer le TER en véritable RER, de mettre en place le tram-train autour de Metz et Nancy, d'écouler le trafic de fret au-delà de 2010 et d'éviter un doublement de l'A31, qui induirait du trafic sans améliorer la sécurité : c'est quand le trafic est fluide que se produisent le plus d'accidents car la vitesse est élevée et l'attention des conducteurs se relâche.

Christian Petit et J. Paul Jacquot, AGIRR

Déplacements en Ile de France

Paris : la voiture recule

D'après le bilan 1999 de l'Observatoire parisien des déplacements, la circulation automobile a baissé de 3,3% depuis 1996 dans Paris et de 2% sur le périphérique alors qu'elle a continué à augmenter sur le réseau national d'Ile de France.

Les voitures représentent les trois quarts de la circulation totale. Mauvaise nouvelle : on assiste à une hausse de la circulation des deux-roues motorisés. Cette hausse ne compense que partiellement la baisse de celle des voitures mais elle est inquiétante car les deux-roues motorisés sont bien plus bruyants, polluants et dangereux que les voitures : à Paris, leurs usagers sont impliqués dans un accident sur deux et représentent 42% des victimes.

Côté bonnes nouvelles, le trafic des transports publics a repris depuis les années noires qui ont suivi la grève de 1995 et les attentats : métro + 2,9%, RER A et B + 4,6%, SNCF Ile de France + 4%. Le bus est à la traîne, + 1% : manque de voies en site propre, carences de la police, suppressions ou détournements des bus au moindre problème par la RATP. Le vélo remporte la palme : + 10% sur les itinéraires aménagés.

Petite Ceinture

La vitesse moyenne des voitures sur le boulevard périphérique est de 45 km/h, un tramway circulant à 20 km/h sur le boulevard des Maréchaux ne sera donc pas compétitif pour attirer les automobilistes effectuant des liaisons banlieue-banlieue : une liaison ferroviaire empruntant la Petite Ceinture, que certains rêvent de transformer en coulée verte, est donc nécessaire.

Selon une étude réalisée par SYSTRA, rouvrir la totalité de la ligne au trafic voyageurs et fret est possible techniquement et abordable financièrement : moins de 3 milliards F. La section Batignolles-Boulevard Victor peut offrir de bonnes correspondances avec 9 lignes de métro, les RER B et C, et des lignes SNCF de banlieue. La réactivation de 4 gares situées aux portes de Paris permettrait de réduire la pénétration des camions.

Réseau Vert refuse la fausse alternative posée par le STIF pour le tramway : boulevard des Maréchaux ou Petite Ceinture. Comme la voiture, qui dispose du périphérique et des Maréchaux, le transport collectif doit disposer de deux axes : un RER sur la Petite Ceinture pour les déplacements à longue distance, et le tramway sur les Maréchaux pour les déplacements de proximité.

Erick Marchandise, Réseau Vert Paris

Zones 30 à la francilienne

Selon une enquête de la DRE Ile de France effectuée en 1998 auprès de 200 communes ayant implanté des zones 30, cette formule ambiguë donne des résultats peu convaincants.

■ Un échec majeur : la vitesse pratiquée par les automobilistes baisse peu.

■ Le stationnement n'est pas suffisamment contraint.

■ Les piétons sont insatisfaits. Un sentiment d'insécurité apparaît par manque de repères. La multiplication des plots, barrières et jardinières gêne la marche.

■ Le déplacement des personnes à mobilité réduite n'est pas facilité.

■ Les zones 30 sont insuffisamment exploitées pour assurer la continuité des itinéraires cyclables.

■ Les extrémités des zones 30 donnent lieu à des accidents graves car elles ne sont pas assez lisibles.

■ Peu de zones 30 s'insèrent dans des schémas locaux de circulation.

■ L'esthétique n'est pas assez soignée, il y a trop de panneaux, piquets, plots, ...

■ Les moins mauvais résultats sont obtenus avec les zones dont le traitement a été bien travaillé et qui s'étendent sur une superficie conséquente.

Ainsi, en Ile de France, les zones 30 ne remettent pas réellement en cause la place de l'automobile dans la ville et apparaissent comme des aménagements cosmétiques sans portée véritable.

Henry Fajé, Réseau Vert Paris

Le saviez-vous ?

■ En 1980, 71% des ménages français étaient motorisés, 15% possédaient deux voitures, et 2% trois voitures. Aujourd'hui ces pourcentages sont respectivement de 80%, 25% et 4%. A Paris, cependant, un ménage sur deux n'est pas motorisé.

■ Dans Paris intra-muros, à l'heure de pointe, les transports collectifs assurent 80% des déplacements.

■ Un salarié sur deux du site Nestlé de l'est parisien utilise le RER, un sur dix fait du covoiturage.

■ Dans Paris, la vitesse moyenne (y compris temps d'attente et de stationnement) est de 13 km/h en moto ou vélomoteur, 12 en vélo, 11 en voiture, 8 en transport collectif et 3 à pied.

■ Pour un déplacement dans Paris-intramuros, l'usager du métro et l'automobiliste dépensent environ 4 F chacun en moyenne. La collectivité donne une subvention de 13,5 F au premier et de 93 F au second.

Le coin du cycliste

Le vélo en chiffres

D'après des enquêtes réalisées dans le cadre du PREDIT :

- à Lyon, 53% des enfants de 6 à 10 ans ne se déplacent qu'en voiture (20% en 1976), à Toulouse 60% ;

- 40% des ménages français possèdent une bicyclette, mais une bicyclette sur trois seulement est utilisée ;

- le taux de vol des vélos est de 14% par an, un vol sur deux a lieu dans un espace privé (cour d'immeuble, cave).

Invasion cycliste

À Amsterdam, 42% des déplacements mécanisés se font en voiture, 33% en vélo et 25% en transport collectif : la ville dépense chaque année 70 millions F pour sa politique vélo. A Münster, les cyclistes sont même plus nombreux que les usagers des transports urbains.

Vélo rentable

Une politique vélo est peu coûteuse : aux Pays-Bas, on dépense 40 F par an et par citadin ; à dépense égale, le vélo mord bien plus sur la voiture que le transport collectif. On estime en France que le vélo est compétitif jusqu'à 5 km et, aux Pays-Bas, jusqu'à 7,5 km.

Enfin une politique vélo peut avoir des effets très rapides : à Paris, d'après les comptages de la ville, il a suffi de quelques aménagements nouveaux pour que le nombre de cyclistes augmente de 16% depuis un an.

Vélo-école

Après le MDB et sa vélo-école pour adultes animée par Laurent Lopez, l'association parisienne Cyclo-Pouce vient de lancer un programme d'apprentissage du vélo spécialement conçu pour la ville.



Le coin du voyageur

Qualité de service

La fiche horaire Strasbourg-Lyon ne mentionne pas les trains acceptant les vélos non démontés. Divers trains les acceptant sur d'autres lignes telles que Paris-Bâle arrivent à destination à des heures dissuasives, par exemple à Paris gare de l'Est à 23h44. Et si on voyage avec son vélo, mieux vaut ne pas prévoir de correspondance : il peut y avoir 24 heures d'attente ! La clientèle SNCF, assez jeune, apprécie de pouvoir emporter un vélo pour un week-end ou les vacances : si la SNCF ne fait pas tout pour séduire les jeunes, qui prendra le train dans 10 ou 20 ans ?

Fabrice Perroux, 68 Lutterbach

Dans sa nouvelle présentation des horaires, le site www.sncf.com ne mentionne plus le jour de la semaine correspondant à la date du voyage demandé : c'est une source d'erreur pour le voyageur qui disposait auparavant d'un moyen de contrôler sa demande. L'offre train + vélo n'est pas précisée.

Jean Sivardière, 38 Saint-Egrève

Lignes interrégionales

Un TGV quotidien Brest-Paris arrive à Rennes à 16h : avec de bonnes jambes, on peut attraper le train pour Caen qui part à 16h03. Un train Nantes-Rennes arrive le vendredi à 18h19 : le voyageur en pleine forme a trois minutes pour se précipiter dans le train pour Caen.

Le 22-12-2000, 210 voyageurs ont dû s'entasser dans un autorail de 154 places assurant la relation Rennes-Caen. L'affluence était prévisible car la relation est toujours surchargée en période de congés scolaires comme l'ADPCR l'a maintes fois appelé à la SNCF.

Guy Fontenelle, ADPCR

La liaison Clermont-Bordeaux est impraticable : 15 minutes d'arrêt à Tulle, 50 à Brive, 20 à Périgueux. L'aller-retour Limoges/Brive-Clermont est impossible dans la journée : les régions Auvergne et Limousin ne se fréquentent pas, il ne peut y avoir de demande pour une offre pareille. Un TER en provenance de Bordeaux arrive à Limoges à 20h30, le TER pour Ussel part à 20h34 si bien que la correspondance n'est plus assurée et ne figure plus à l'indicateur : volonté de la SNCF ou indifférence de la région ? Le matériel des TER Bordeaux-Brive stationne 8 heures à Brive au lieu de faire un aller-retour à Clermont. La SNCF propose le kilomètre

à 1 F sur Limoges-Bellac et à 20 centimes sur Paris-Nice : cette discrimination n'est pas acceptable.

Voici quelques exemples de la nuisance d'une situation de monopole : des sommes considérables sont données par les régions à une entreprise incapable de dire ce qu'elle fait de l'argent public. Des cohortes d'élus manifestent contre la SNCF, mais quand prendront-ils les décisions qui s'imposent ?

Pierre Bourneix, 19 Meymac

TER = Sérénité ?

"A nous de vous dégoûter du TER" ! De temps à autre le train pour Grenoble qui doit s'arrêter au Grand Lemps à 6h07 passe sans marquer l'arrêt. De tels dysfonctionnements incitent les usagers à renoncer au train pour l'automobile. La région - donc le contribuable - paie cher les dessertes de la SNCF : elle se doit en contrepartie d'exiger un service de qualité.

Marie-Noëlle Dolidon, 38 Le Grand Lemps

Usager quotidien des TER entre Isle sur Sorgue et Avignon, je suis indigné par le laxisme de la SNCF : les contrôleurs ne passent pas systématiquement et ne contrôlent que les usagers en règle. Les autres se cachent de moins en moins, quand ils ne deviennent pas menaçants pour les autres voyageurs.

D'après l'indicateur SNCF de l'été 2000, le train Cavaillon 7h17-Avignon 7h50 circulait du lundi au vendredi. Mais les affiches des gares précisait qu'il ne circulait pas du début de l'été au 15 septembre. Le 5 septembre cependant, il a circulé, vide bien sûr puisqu'il était supprimé ... Grève surprise le soir du 6 septembre : un seul train pour rentrer vers Cavaillon. Les 7 et 8, service minimum ; le 10, un samedi, le train est remplacé par un bus. Comme le dit la SNCF, "le TER vous offre la sérénité".

J. P. Steiner, FNAUT-PACA

Les abonnés du TER Cognac-Angoulême sont furieux. Le TGV ayant priorité pour les arrêts en gare d'Angoulême, la SNCF décale les horaires de leurs trains. Un voyageur qui partait de Cognac à 6h45 et rentrait à 17h30 doit partir à 6h16 et rentrer à 19h19. La LGV-Aquitaine est indispensable : en désaturant la ligne classique, elle permettrait de cadencer les TER Poitiers-Chatellerauld et d'intensifier le trafic fret.

Mauricette Ringuet, AUTC-Poitou Ch.

Le coin du piéton

Sécurité des piétons

Selon l'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière, on a relevé en 1998 168 535 blessés dans les accidents de la circulation, dont 33977 blessés graves, et 8437 tués. Parmi eux, 14269 blessés légers, 4224 blessés graves et 988 tués piétons ; 4947 blessés légers, 1419 blessés graves et 301 tués cyclistes.

A une unité près, le nombre des piétons tués en 1998 est le même qu'en 1996. Depuis 25 ans, on observe une diminution nette et assez régulière du nombre des piétons tués chaque année : au cours de cette période, la mortalité a été diminuée par deux chez les piétons.

Mais la marche à pied a décliné de manière sensible au profit du déplacement automobile, d'un tiers en dix ans. L'évolution favorable de la sécurité des piétons doit donc être relativisée.

Vincent Acker, président de l'association nationale Les Droits du Piéton

Piétons méprisés

A Poitiers, des trottoirs ont été élargis, mais les automobilistes se garent dessus. A Angoulême, depuis que le stationnement est payant près de la gare SNCF, les automobilistes se garent plus loin sur les trottoirs, et les piétons ont du mal à accéder à la gare.

Des rues pour les enfants

A Fribourg-en-Brigau (200000 habitants dont 40000 étudiants), une ville très prospère de la Forêt Noire, la circulation automobile a été réduite de moitié en 25 ans et la qualité de vie est exceptionnelle. 30 km de tramway, avec des services de soirée ; 410 km d'itinéraires cyclables et 1000 places de parkings sécurisées à la gare ; très peu de stationnement central pour les voitures. Un quartier entier est habité par des "non-motorisés" : les enfants y jouent dans les rues. Le reporter d'Ouest-France, qui rapporte ces observations, n'en croyait pas ses yeux.

Concertation

L'association nationale Les Droits du Piéton a mené une enquête sur la démocratie participative dans les villes. La concertation fonctionne bien à Lyon et à Toulon. Elle est inexistante à Nancy et, à Nice, elle s'apparente à une pure mascarade.

Impression générale : il faut forcer les portes pour être associé à la concertation, qui n'est souvent qu'une simple information car les projets sont déjà ficelés.

Marchandises

- Le transport de fret emploie 800 000 personnes en France : transport, entreposage, manutention, construction des infrastructures et des véhicules, police...
- Le coût du transport a diminué de 30% depuis 1985, il en est résulté une forte augmentation de la distance moyenne de transport.
- En 30 ans, le trafic des ports français a été multiplié par 3,5 hors produits pétroliers.
- Le port par lequel transite l'essentiel du trafic international des villes de Turin et Milan est ... Rotterdam.
- Le fret aérien représente 0,1% du commerce extérieur français en volume, et 13% en valeur. Il augmente de 6% environ par an.
- De 1970 à 1996, le trafic routier a été multiplié par 2,5 (sa part du marché atteint 80%), le fluvial a diminué de moitié et le ferroviaire de 25%.
- En 20 ans, les transports rapides ont augmenté de 30 à 40% en trafic national, de 100 à 150% en international et de 150 à 200% en transit.
- Le combiné rail-route représente 25% du trafic ferroviaire.
- Le transport de fret urbain et régional génère 30% du trafic urbain total.

Voyageurs

- Les déplacements de plus de 100 km, seuls considérés ci-dessous, engendrent un chiffre d'affaires annuel de 900 milliards de F (dont 700 pour l'automobile), soit 15% de la consommation des ménages.
- Un Français effectuait en moyenne 9 voyages par an en 1996 (dont 7,2 en voiture et 1,4 en train) contre 5,5 en 1984 (dont 4,1 en voiture et 1,1 en train). Les cadres et professions libérales effectuaient 23,4 voyages. 18% des Français n'avaient pas voyagé depuis 18 mois (26% en 1984).
- Les déplacements automobiles ont augmenté en moyenne de 75% en 12 ans, ceux des retraités de 105%. Le trafic routier augmente en moyenne de 4,6% par an depuis 20 ans et le trafic aérien de 6%. 3 Français sur 4 ne prennent jamais le train. En 1996, 17% d'entre eux ont utilisé l'avion au moins une fois (11% en 1984).
- Le transport non urbain de voyageurs (autocar) emploie 47000 personnes. La moitié du trafic est concentrée sur quelques grands axes.

BIEN DIT

► **André Laumin**, conseiller national de la FNAUT : "la croissance du transport routier a atteint un seuil critique, ses nuisances mettent en cause la qualité de la vie et le devenir même du monde dans lequel nous vivons, sa domination sans partage conduit à sa propre asphyxie et à celle de l'économie.

Une stratégie de rupture est donc vitale, mais les mesures prises par le gouvernement ne constituent pas une politique cohérente et à la hauteur de cette exigence.

Il y a eu un infléchissement positif en faveur du ferroviaire et, plus récemment, des transports collectifs urbains. Mais des moyens encore plus importants ont été consentis aux infrastructures et aux entreprises routières. Aucune inversion de tendance ne peut se manifester dans ces conditions.

Le ministère de l'Équipement fait penser à une auberge espagnole où chaque groupe de pression peut trouver un peu de ce qu'il réclame".

Exemple à suivre

Pierre Loridon, militant de la FNAUT-Rhône Alpes, a reçu le 27-01 à Bellegarde une lettre postée le 5-01 à Saint Lô, puis le 9-02 une lettre postée le 20-01 à Turin. Il a protesté auprès de La Poste : "c'est sans doute pour pallier de tels dysfonctionnements que La Poste a remplacé le train postal Paris-Briançon par une douzaine de camions polluants et dangereux".

Pierre Loridon est aussi un champion de l'intermodalité. Bien informé, il a réussi la prouesse, en partant de Grenoble, d'assister un samedi matin à une réunion au Conseil Régional à Charbonnières : après avoir emprunté le train TER de 6h03, il est arrivé avant 8h30 après avoir emprunté le métro de Lyon-Part Dieu à Gorge de Loup pour traverser Lyon, puis le bus 186.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 95
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 160 F ou 24,39 €
Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
métro Pernety

© : 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

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ +4 points à **Jean-Claude Gaysot** pour sa fermeté lors du dernier conseil européen des transports : il a obtenu la création d'une agence européenne de sécurité maritime, et l'abandon d'un projet de directive laxiste sur le transit des camions la nuit et le week-end.

▲ +1 point à **Gabriel Léon**, Midi Libre. Un des rares journalistes à avoir remarqué, après avoir salué la qualité de leur architecture, que "les gares TGV d'Avignon et d'Aix, construites à proximité d'une ligne classique, n'ont pas été mises en correspondance avec elles".

Punitions :

▼ - 4 points à **Gérard Longuet**, président de la région Lorraine. Il envisage froidement la disparition de 75% des services en gare de Bar-le-Duc et de Verdun "dont le centre-ville sera désormais transplanté à la gare d'Issoncourt" située à 30 km de là, en rase campagne. Autant annoncer la fermeture de la gare de Verdun et de la ligne Châlons-Verdun (dont la FNAUT réclame au contraire la réorientation vers Reims-TGV par un raccordement peu coûteux à Saint Hilaire).

▼ - 2 points à **Philippe Séguin** (RPR), candidat à la mairie de Paris, pour la nullité de ses propositions. Après avoir dénoncé la pollution de l'air par les locos diesel de la SNCF, il n'a rien trouvé de plus moderne qu' "améliorer la fluidité de la circulation, et réduire les embouteillages par une présence policière renforcée".



BÊTISIER

X **Alain Juppé**, maire de Bordeaux. Il s'en prend avec élégance à Denis Teisseire, président de l'association Transcub et conseiller municipal (ainsi qu'à Gilles Savary, député européen PS) : "j'ai dans mon conseil municipal deux olibrius qui passent leur temps à dire des conneries". Combattre le Val et promouvoir le tramway : un travail d'olibrius ?

X **Maurice Tubiana**, membre de l'Académie des Sciences et de l'Académie de Médecine, critique le retrécissement des quais rive gauche de la Seine, qui a coûté "des dizaines de millions" : "gêner la circulation automobile pour la diminuer est une idée de technocrate habitant Paris et y travaillant".

Basse-Normandie

● L'ADPCR a manifesté à Dol de Bretagne contre l'absence d'engagement de la région Bretagne à moderniser le tronçon Pontorson-Dol de la ligne Caen-Rennes et contre les menaces qui pèsent sur la ligne Dol-Dinan-Lamballe. L'ADPCR a participé aux débats sur la création des "pays" prévus par la loi Voynet : l'association estime que ce nouvel échelon administratif est bien adapté à l'organisation des transports publics.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France a infléchi sa position sur le projet d'implantation d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux : elle réclame que la priorité soit donnée à la remise en service de la Petite Ceinture ferroviaire, que certains élus de Paris veulent transformer en "coulée verte". Elle réclame un élargissement de la concertation à toutes les communes concernées d'Ile de France, qui ont été jusqu'ici écartées du débat.

Picardie

● Demi-succès pour l'association pour l'Amélioration du Transport Ferroviaire sur la ligne Paris-Laon : une ligne de cars, baptisée Illico, vient d'être créée entre la gare de Dammartin et Roissy. Selon Alain Thierry, président de l'ATF, il s'agit d'une solution d'attente avant la création d'une relation ferroviaire. L'introduction de nouveaux trains, obtenue par l'ATF il y a un an, est par contre un succès : la clientèle de la ligne est passée de 12000 voyageurs/jour à 15000.

Poitou-Charentes

● Un collectif d'associations, dont l'AUT-Poitou Charentes, a intenté une action en justice contre le projet d'extension de l'aéroport urbain de La Rochelle-Laleu et son subventionnement par la Communauté d'Agglomération (le département investit sur l'aéroport voisin et concurrent de Rochefort). Les associations ont protesté contre le subventionnement par la CdA de la promotion d'une nouvelle liaison La Rochelle-Londres lancée par une filiale de KLM.

Rhône-Alpes

● Le Comité de défense des usagers du train en Bugey-Chautagne (CODU-TREBC) s'inquiète de la vétusté du matériel et des retards sur les relations TER Culoz-Lyon, et des risques

Actions en bref

qui pèsent sur l'avenir de la gare de Virieu-Belley dont la fermeture éventuelle accentuerait la désertification rurale. Le comité craint que la croissance du trafic de fret entre Ambérieu et Culoz ne sature la ligne au détriment du trafic TER.

● **L'action de la FNAUT-Vienne a fini par payer : le nombre de trains desservant la gare d'Estressin va être augmenté et un des quais sera rehaussé afin de faciliter la montée et la descente des voyageurs. Les gares entre Valence et Lyon vont être rénovées.** L'association demande la création de relations directes entre Valence et Saint Etienne par Chasse, évitant un détour de 50 km par Lyon.

● L'ADTC de Grenoble, soutenue par la FNAUT, a protesté contre la montée obligatoire dans les bus par l'avant.

Interrégional

● Les délégués FNAUT d'Aquitaine, de Poitou-Charentes et des Pays de la Loire se sont réunis pour réaffirmer l'importance des relations interrégionales : ils souhaitent le maintien des relations interrégionales Brest ou Rennes-Nantes-Bordeaux-Toulouse-Nice de bout en bout (trains de nuit) et la réouverture de la ligne Nantes-Poitiers. En 2006, à l'issue des contrats de plan Etat-régions, les lignes Lison-Saint Lô, Dol-Rennes et Nantes-La Roche sur Yon auront été électrifiées : alors que l'autoroute des Estuaires est en cours d'achèvement, l'électrification des lignes Saint Lô-Dol de Bretagne (119 km) et La Roche sur Yon-Bordeaux (299 km) doit compléter l'arc Atlantique ferroviaire Cherbourg-Hendaye. Les délégués ont aussi redit leur choix de contournement TGV du Mans, d'un raccordement entre Sablé et Laval et la réhabilitation de la ligne Sablé-Chateaubriant par Château-Gontier et Segré afin de désengorger la liaison Nantes-Angers.

Les activités de la FNAUT

● La FNAUT et la Railway Development Society ont organisé à Paris, en avril, une nouvelle rencontre des associations européennes d'usagers des transports. Les débats ont porté sur les voyages internationaux à longue et courte distance, l'information, les correspondances, l'harmonisation de la tarification et de la billetterie, les droits des usagers.

● Jean Sivardière a été auditionné sur les Schémas de Services Collectifs de transport par les députés Yves Cous-saint et Jean Espilondo, rapporteurs de la délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire à l'Assemblée Nationale. Il a été auditionné sur la libéralisation du transport public de voyageurs par le député Didier Boulaud, rapporteur de la délégation pour l'Union Européenne, et s'est entretenu de ce sujet avec Antoine Frérot, directeur général de Connex.

● Jean Sivardière et André Laumin ont été auditionnés par RFF pour une "évaluation du rôle de RFF dans le cadre de la réforme ferroviaire".

● Simone Bigorgne a participé à un carrefour du PREDIT sur la télébillet-tique et à une réunion SNCF-consom-mateurs sur le transport des groupes et des personnes handicapées.

● Jean Sivardière et Abel Guggenheim ont participé à une journée d'étude sur la politique vélo organisée à Lyon par la FUBicy.

● François Jeannin est intervenu lors d'une journée de formation sur la régionalisation organisée par la fédération CFDT-Transports.

● L'ARSMB, FNE, la FNAUT, Greenpeace, le WWF, le Club Alpin, Mountain Wilderness, ITE et des élus de la vallée de Chamonix ont manifesté devant le ministère de l'Équipement le 3 avril pour protester contre le projet de réouverture du tunnel du Mont Blanc au trafic international des camions. Ambiance pacifique mais accueil policier musclé. Une délégation, éconduite par le cabinet du Premier Ministre, a été reçue par Gilles Ricono, directeur du cabinet du ministre.

Toutes ces associations se sont opposées à un projet de directive européenne assouplissant sur les grands axes les restrictions de la circulation des camions la nuit et le week-end.

Avis aux voyageurs

La FNAUT invite les voyageurs qui ont subi un préjudice sérieux lors de la récente grève de la SNCF à réclamer un dédommagement au service clientèle de leur gare de départ ou d'arrivée, et à informer la FNAUT de leur démarche. Les informations ainsi recueillies lui permettront de constituer un dossier qui sera présenté à la direction et aux syndicats de la SNCF ainsi qu'au ministre des Transports.

Montée par l'avant ? un retour en arrière

Afin de réduire la fraude, le vandalisme et l'insécurité, les exploitants urbains rétablissent peu à peu la montée obligatoire dans les bus par la porte avant. C'est l'usager au service de l'exploitant ! La FNAUT désapprouve cette solution de facilité pénalisante pour les usagers et contradictoire avec les efforts des industriels et des autorités organisatrices pour augmenter l'accessibilité, le confort et la vitesse commerciale des bus.

Bien d'autres méthodes sont disponibles pour lutter contre la fraude et la délinquance. Plus efficaces à long terme, elles s'intègrent dans une politique visant à faire des transports publics urbains plus qu'un service social pour usagers captifs : un mode de transport vraiment attractif pour les automobilistes.



Photo ADTC Grenoble

montée par l'avant à Grenoble

Fraude, vandalisme et insécurité ont pris, depuis quelques années, des proportions inquiétantes dans les transports publics urbains et les trains régionaux.

Confrontés à un "problème de société" qui les dépasse, insuffisamment soutenus par les pouvoirs publics, de nombreux exploitants urbains ont rétabli l'obligation de monter dans les bus par la porte avant, au moins sur certaines lignes, et ont réintroduit à cet effet des bus à deux portes.

Les exploitants expliquent que cette mesure permet au conducteur de mieux contrôler les titres de transport et de mieux surveiller les "perturbateurs".

Mais les conducteurs réagissent défavorablement : ils refusent d'être transformés en contrôleurs car ils craignent pour leur sécurité. Ainsi à Lyon, le 28 septembre 1999, 70% des bus sont restés au dépôt : avec le soutien des associations Lyon-Métro et DARLY, les conducteurs pro-

testaient contre la montée par l'avant prévue en 2001 en même temps que l'introduction de la télébilletique, et la mesure a été reportée. En avril 2001, les conducteurs rennais ont eux aussi refusé la montée par l'avant, affirmant qu'elle entraînerait une modification de leur métier et un allongement des temps de parcours.

Les exploitants estiment que les résultats obtenus leur donnent raison : d'après eux, le bus apparaît comme un espace plus fermé donc plus rassurant pour les usagers, les contacts usagers-conducteurs s'améliorent, l'ambiance est plus conviviale, la clientèle et les recettes augmentent, le taux de fraude et de délinquance diminuent, la fonction de conducteur est valorisée.

Quant aux élus, souvent désemparés face à la fraude et à la délinquance, ils réagissent très diversement : à Rennes, ils soutiennent l'initiative de l'exploitant alors qu'à Grenoble, ils y sont au contraire très réticents.

Subventionner le rail ?

"Il faut subventionner le rail", préconise le député européen PS Gilles Savary (La Vie du Rail du 21-02-2001). Il observe que le rail ne peut assurer un transport de fret dans des conditions tarifaires aussi attractives pour les chargeurs que la route, qui ne prend pas en charge ses coûts externes : congestion, accidents, nuisances, ... "Soit on taxe davantage les camions comme le font les Suisses, solution impraticable dans l'immédiat, soit, c'est mon choix, on subventionne le rail pour compenser son désavantage concurrentiel".

Le choix du député est une solution de facilité triplement dangereuse.

■ Elle soumet le rail aux fluctuations de la volonté politique, alors que son développement, qu'il s'agisse des infrastructures ou du matériel roulant, implique une programmation à long terme et un effort continu.

■ Elle est démobilisante pour les acteurs ferroviaires, des dirigeants aux simples cheminots, confinés dans une position d'éternels assistés. Elle contribue à affaiblir l'image de marque du rail alors que ses qualités en font un mode intrinsèquement compétitif.

■ Enfin, pour ne fâcher personne, elle écarte l'internalisation des coûts écologiques et sociaux dans la tarification routière, qui restent à la charge de la collectivité. Elle pérennise donc la sous-tarification globale du transport de fret, et entretient artificiellement l'inflation des trafics qui exige de la collectivité la multiplication (coûteuse) d'infrastructures pénalisantes pour l'environnement.

Ce dont le rail a besoin, ce n'est pas de subventions, c'est de volonté politique se traduisant par :

■ un assainissement du secteur ferroviaire (remboursement par l'Etat de la dette de RFF et de la SNCF, qui empêche ces établissements publics d'investir comme ils le devraient) ;

■ et une organisation rationnelle des transports, qui fasse enfin payer à chaque mode - à commencer par l'automobile en ville, le camion sur longue distance et l'avion sur courte distance - ce qu'il coûte à la collectivité, et le maintienne ainsi dans son créneau naturel de pertinence.

●●● Montée par l'avant ?

Usagers brimés

Nos associations sont favorables à la montée par l'avant en soirée mais le plus souvent hostiles à cette obligation dans la journée, car elle dégrade sensiblement la qualité de service.

■ L'usager "filtré" a le sentiment désagréable d'être, bien que baptisé "client", considéré d'emblée comme un fraudeur et de subir une brimade.

■ À Grenoble, l'exploitant (SEMITAG) n'hésite pas à vanter "le bon sens de l'accueil". Pourtant les conditions d'accueil sont devenues pénibles aux heures de pointe, il faut attendre avant d'embarquer dans la bousculade. Qu'un usager n'ait pas de monnaie pour payer son ticket, qu'il demande un renseignement au conducteur, qu'il soit chargé d'une grosse valise ou accompagné de jeunes enfants, que sa mobilité soit réduite, qu'il ait du mal à oblitérer son ticket, ... et c'est toute la file d'attente qui est bloquée, le cas échéant sous la pluie, dans le froid ou dans le vent.

Taux de fraude

A Rennes, l'exploitant (STUR) estime à 25000 sur 170000 le nombre des voyages quotidiens non payés, soit un taux de fraude de 16% et un manque à gagner de 3 à 5 millions F par an (à comparer à la subvention annuelle accordée par la communauté d'agglomération, 170 millions et à la recette commerciale annuelle, 80 millions). A Toulouse, où la montée par l'avant est imposée, le taux est seulement de 3%.

Chronométrages

A Montpellier, à l'arrêt de la gare SNCF, il a fallu 2' et 15" secondes pour qu'un bus articulé de la ligne 4 charge 50 personnes (la montée se faisait par une demi-porte !). A Toulouse, la FNAUT a noté 1' et 12" pour 26 usagers ; à Grenoble, 55" pour ... 6 usagers. Même les lycéens embarquent lentement : à Grenoble, 1' et 22" pour 38 lycéens, 1' et 40" pour 19 lycéens, 1' et 30" pour 17 lycéens.

A Orléans, la perte de temps à l'heure de pointe atteint 5 à 10 minutes d'après l'exploitant pour le parcours d'une ligne entière, ce qui est énorme. La montée par l'avant sur une ligne de bus peut donc avoir le même impact que le dysfonctionnement des priorités aux feux sur une ligne de tramway.

■ Dans le bus, c'est l'inconfort en raison d'une mauvaise occupation de l'espace disponible. Les usagers restent massés à l'avant et gênent ceux qui veulent monter ; les places libres à l'arrière restent inoccupées ; il est difficile de progresser vers l'arrière pour descendre. L'avant est bondé, l'arrière mal rempli : cette situation est source de tensions et de conflits entre usagers.

■ Les temps de parcours s'allongent car il est forcément plus long de monter par une porte que par deux ou trois. Dans le cas de bus articulés, l'obligation est particulièrement pénalisante.

■ La régularité des passages ne peut être maintenue, des "coups d'accordéon" apparaissent. La fiabilité, essentielle, du bus diminue.

■ La montée par l'avant sur certaines lignes réagit sur l'ensemble du réseau car les temps de correspondances entre lignes en libre-service et lignes avec montée par l'avant sont allongés.

■ L'obligation n'est pas applicable aux lignes de bus les plus chargées et aux lignes de tramways. Il en résulte un manque de lisibilité pour l'usager (si, de plus, le compostage s'effectue dans les véhicules pour les bus mais en station pour les tramways, seuls les usagers réguliers s'y retrouvent, et encore).

■ Il en résulte aussi l'apparition d'un véritable "réseau à deux vitesses" ... et la persistance de la fraude et de la délinquance sur les axes lourds, fréquentés par la majorité de la clientèle.

Efficacité douteuse

Irritante pour les usagers, la montée obligatoire par l'avant n'est pas la solution miracle pour les exploitants.

■ Les conducteurs ne réclament pas systématiquement aux usagers la présentation de leur titre de transport.

■ Ils ne disposent d'aucun moyen pour empêcher un fraudeur de monter par la porte avant, ou un usager payant de monter par une porte arrière.

■ Les personnes handicapées, les enfants en poussette et leurs parents sont autorisés à monter par l'arrière, ce qui incite les autres usagers, payants ou fraudeurs, à faire de même.

■ L'obligation est mal respectée, surtout aux heures de pointe, si le bus est en retard (les usagers se sont accumulés à l'arrêt), et lors des sorties de collèges et lycées. Il arrive aussi qu'un usager pressé d'embarquer vite parce qu'il pleut, ou arrivé au dernier moment après avoir

couru derrière le bus, ou un fraudeur, monte par la porte arrière : en pratique, le conducteur laisse faire, pour ne pas retarder l'ensemble des usagers. A Paris, l'obligation est peu à peu abandonnée dans les faits sous la pression des usagers (fraudeurs malgré eux car il y a un seul valideur, à l'avant du bus).

■ Surtout, la dégradation de la vitesse commerciale, que les exploitants ont du mal à reconnaître, ralentit la rotation des véhicules et implique l'introduction coûteuse de matériel supplémentaire (cas de Strasbourg). Les recettes augmentent peut-être, mais quel est le bilan financier global de l'opération ?

■ Les arrêts prolongés des bus sur la chaussée provoquent des réactions dangereuses des automobilistes, qui doublent le bus sans visibilité au risque de renverser un piéton et réclament le rétablissement des arrêts avec alvéoles d'où les bus, gênés par les voitures, sortaient difficilement.

Retour en arrière

En général, les exploitants sont friands d'"innovation". Mais dans le cas présent, ils ont manqué d'imagination et adopté une formule qui constitue un retour en arrière, une véritable régression, sans craindre de renier tous les arguments qu'ils avaient mis en avant il y a quelques années pour justifier l'introduction du libre-service : "le libre-service consiste à utiliser toutes les portes du bus pour la montée et la descente, afin de réduire les temps de stationnement aux arrêts. La porte avant étant réservée aux voyageurs non munis d'un titre de transport, il n'y a plus de bouchon à la montée et l'embarquement se fait avec un gain de temps appréciable" (SEMITAG, 1979).

Embarquement plus facile, confort accru, trajet plus rapide pour l'usager ; réduction des frais d'exploitation (passage de 16 à 12 bus sur une ligne de Lyon, vers 1975) et gains de clientèle pour l'exploitant : le libre-service était la formule gagnant-gagnant !

Aujourd'hui, les exploitants ont choisi de se simplifier la vie en adoptant une solution de facilité (comme la SNCF qui supprime les arrêts intermédiaires des trains de nuit) : c'est l'usager au service de l'exploitant.

Mais avec la suppression du libre-service, contre-productive à moyen terme, il faut s'attendre à une évasion de clientèle. Alors nos apprentis-sorciers à courte vue reviendront au libre-service en le présentant bien sûr comme une "innovation".

Contradictions

La suppression par les exploitants du libre-service, qui avait fait ses preuves, est contradictoire avec les efforts récents des industriels et des élus.

Ainsi les concepteurs du bus Cristalis ont mis au point un matériel parfaitement accessible : plancher bas intégral, portes larges à débattement extérieur permettant une ouverture et une fermeture rapides. Pendant que les ingénieurs leur font gagner des secondes à chaque arrêt (une seconde gagnée augmente la vitesse moyenne de 1%), les exploitants font perdre des minutes aux usagers.

Quant aux élus, ils prennent enfin des initiatives pour accélérer les bus. Des travaux coûteux sont entrepris pour créer des couloirs réservés, améliorer l'accessibilité des arrêts et accorder aux bus des priorités de circulation aux feux. Des matériels accessibles, plus coûteux que les matériels traditionnels, sont introduits sur les réseaux. Faut-il donc gaspiller avec la montée obligatoire par l'avant le temps ainsi gagné ?

Deux conceptions du transport public

Le choix entre montée par l'avant et libre-service justifie l'intérêt que la FNAUT lui porte, car il est révélateur de la conception du transport public qui est mise en oeuvre.

La montée par l'avant permet, à court terme, de rassurer et de fidéliser une clientèle existante, essentiellement captive, et donc de volume limité. Mais alors il s'agit seulement de proposer aux captifs, souvent peu exigeants, un service social de qualité moyenne : c'est le transport au rabais, comme on le concevait dans les années 70.

Mais cette conception purement sociale est dépassée. Il faut aujourd'hui passer du "purement social" au "global" : c'est l'avenir même de la ville qui est en jeu. Il s'agit donc d'attirer vigoureusement le public vers le transport collectif. Il est alors indispensable de proposer à la masse des usagers occasionnels et potentiels un service de qualité élevée : aussi accessible, compréhensible et simple à utiliser que possible, donnant un sentiment de liberté. Il faut pour cela se rapprocher de la qualité automobile : dans une voiture, les passagers montent chacun par une porte sans perdre de temps à faire la queue, et les exploitants d'autoroutes offrent à leurs abonnés des pages sans arrêt ...

Jean-Marie Guétat, ADTC-Grenoble
et Jean-Louis La Rosa, DARLY

D'autres solutions

Pour lutter contre la fraude, le vandalisme et l'insécurité, les exploitants disposent de bien d'autres outils que la montée obligatoire par l'avant.

■ **La pédagogie** : les rencontres pédagogiques entre personnel exploitant et écoliers, collégiens, lycéens permettent de faire connaître l'entreprise de transport et son rôle social, et de susciter le respect du personnel, du matériel ... et des usagers.

■ **La tarification** : sur le modèle de la carte parisienne Imagin'R valable jusqu'à 26 ans, deux fois moins chère que la carte Orange et accompagnée d'un chéquier de réductions variées pour les loisirs et les "événements de l'année", il faut inciter les jeunes à acheter un titre de transport.

Dans le même esprit, il faut proposer un abonnement familial avec tarif dégressif, comme le fait le réseau d'Annecy, ou créer un titre impersonnel utilisable par tous les membres d'une même famille.

■ **La prévention** : il faut introduire des caméras vidéo dans les bus, et des bornes d'appel aux principaux arrêts.

■ **La réhumanisation** : une meilleure

formation des conducteurs (accueil, réaction adaptée aux perturbations) et la présence régulière d'"agents de médiation", "agents d'ambiance" et autres "grands frères" peuvent contribuer à pacifier l'ambiance des bus.

■ **Le contrôle** : une augmentation significative de la fréquence des contrôles est un signal fort donné aux fraudeurs et indésirables. La formule est efficace : elle est indispensable pour que le bus soit à nouveau considéré par les jeunes (et moins jeunes) comme un espace public soumis à des règles d'utilisation, et non plus comme un espace de non-droit. À Amsterdam, des receveurs ont été réintroduits sur les lignes les plus sensibles.

■ **La qualité de service** : toute amélioration (abribus plus spacieux et confortables, information plus lisible, remplacement des bus à deux portes par des bus à trois portes, horaires simplifiés, fréquences renforcées, ...) prouve que l'exploitant est au service de l'utilisateur et non l'inverse. Elle valorise l'ensemble des usagers et peut favoriser chez certains d'entre eux un changement de comportement.

L'affaire de tous

En 1998, l'Union des Transports Publics a recensé 2240 agressions contre le personnel des transports urbains, 2251 agressions contre les usagers (le vol est alors le mobile principal) et 31467 cas d'incivilités allant de l'insulte au vandalisme.

En 1999, la SNCF a recensé 1800 agressions contre les voyageurs en Ile de France et un millier dans le reste de la France, ainsi que 600 agressions contre le personnel sur l'ensemble du territoire. L'insécurité n'est plus un problème spécifiquement parisien.

A 95%, les agresseurs sont des hommes, dont 80% ont moins de 18 ans. 50% des agressions interviennent lors d'un contrôle du titre de transport et 25% lors d'un rappel au règlement. 80% des agressions ont lieu en période scolaire. En milieu urbain, 34% des agressions ont lieu dans un quartier dit "sensible" et 30% en centre-ville.

D'après une enquête récente auprès de 2300 adolescents scolarisés, 76% des 13-19 ans de Grenoble et Saint Etienne ont fraudé au moins une fois au cours des deux dernières années.

Les efforts de tous (élus municipaux, policiers, juges, enseignants, parents d'élèves, travailleurs sociaux, représentants des usagers) doivent s'ajouter à ceux des exploitants pour éviter que la lutte contre la fraude et la délinquance

ne se traduise par des brimades imposées aux usagers et une image médiocre du transport public.

Le gouvernement a pris conscience du problème en lançant les Contrats Locaux de Sécurité qui facilitent le partenariat entre tous les acteurs sociaux concernés. Mais les moyens financiers restent trop modestes.

L'insécurité est surtout observée aux heures creuses de l'après-midi et de la soirée : elle incite certains usagers à désertier le transport collectif à ces heures, ce qui augmente le risque pour les usagers fidèles.

Le dimanche et en soirée, des zones entières de certaines banlieues des grandes villes ne sont pas desservies et les jeunes ne peuvent se déplacer. Ils se vengent en saccageant le matériel et en agressant les machinistes les jours où les bus circulent et où ils s'y retrouvent pratiquement seuls, ce qui accentue leur sentiment d'exclusion.

La réduction de la violence passe donc par une politique volontariste qui favorise un usage massif du transport collectif en en faisant une alternative crédible à l'automobile. En augmentant les fréquences, le confort, la vitesse commerciale et la qualité de service, on augmentera la fréquentation et on diversifiera enfin la clientèle.

Les obligations de la SNCF

Protection des voyageurs contre les agressions

Le 25 juin 1998, un voyageur de la ligne Marseille-Paris était agressé par une personne sans billet et en état d'ébriété. La Cour d'Appel de Riom condamnait la SNCF à l'indemniser. La SNCF soutenait qu'elle ne pouvait empêcher l'agression soudaine d'un voyageur et n'avait pas d'obligation générale et illimitée de surveillance.

Par un arrêt du 12 décembre 2000, la Cour de Cassation a confirmé la condamnation : la SNCF peut être déclarée responsable de l'agression d'un voyageur, car elle a obligation de surveillance à l'intérieur de ses trains et ses contrôleurs doivent effectuer un nombre suffisant de rondes.

Au vu de cet arrêt, la SNCF a dorénavant une obligation de résultat en matière de protection des voyageurs qui ne se limite pas à ses obligations "techniques" liées à l'exécution du contrat de transport.

Jusqu'à présent, le comportement fautif d'un tiers (telle l'agression par un voyageur en état d'ébriété) exonérait le transporteur de sa responsabilité, car il constituait pour ce dernier un élément de force majeure.

La Cour de Cassation a considéré qu'en l'espèce la force majeure ne pouvait être invoquée par la SNCF qui a été prise en défaut d'exécution de ses obligations "de base". En l'occurrence, elle n'a pu démontrer que des rondes avaient été effectuées par le contrôleur ni que l'agresseur avait été contrôlé.

On peut considérer que cette décision novatrice est spécifique au cas des trains de nuit et qu'elle n'est pas transposable aux agressions qui peuvent avoir lieu sur les réseaux urbains ou de banlieue dont la surveillance par les transporteurs est beaucoup moins aisée.

L'arrêt est intéressant pour les voyageurs. Il pourrait toutefois avoir pour effet pervers d'accélérer le processus de diminution de l'offre des trains de nuit.

La SNCF, sans attendre cette jurisprudence, a déjà commencé à supprimer de nombreux arrêts intermédiaires de trains de nuit afin d'éviter que n'y montent des "voyageurs" indésirables.

Cette évolution jurisprudentielle porte en elle le risque qu'il n'y ait plus, à terme, de dessertes de nuit qu'entre les principales agglomérations du pays.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT

En cas de grève

En cas de grève comme en cas d'incident, la SNCF doit, conformément à son cahier des charges, informer rapidement les voyageurs des modifications apportées au service et, le cas échéant, des possibilités qui leur sont offertes pour effectuer ou poursuivre leur voyage interrompu ou perturbé.

Cependant, la grève étant reconnue par la Constitution, la SNCF considère qu'elle n'a pas les moyens de s'y opposer et ne peut être tenue pour responsable des suppressions de trains et retards qui en résultent. Un voyageur qui s'estime lésé par une grève ne peut donc prétendre à une indemnisation automatique.

- La SNCF doit rembourser intégralement les billets Grandes Lignes inutilisés, y compris les billets Joker, et les réservations inutilisées.

- Si une solution de remplacement du service habituel n'a pas été mise en place, le voyageur peut demander le remboursement d'un abonnement partiellement inutilisé. La SNCF a déjà consenti des tarifs réduits pendant une période donnée après la reprise du trafic, ou la prorogation gratuite d'abonnements (notamment abonnements Grandes Lignes).

- En cas de grève inopinée et limitée géographiquement, la SNCF considère que les retards lui sont imputables et les indemnise dans le cadre de l'engagement Horaire Garanti permet d'obtenir un dédommagement. Le seuil de retard est alors de 30 minutes, il y a un seul niveau d'indemnisation (un tiers du prix du billet) et le montant minimum de l'indemnisation est abaissé à 30 F.

Ce geste purement commercial ne concerne que les Grandes Lignes et peut être suspendu en cas de perturbation importante du trafic ou de perturbation de longue durée. Il n'est pas consenti si la grève a fait l'objet d'une communication dans les médias.

- S'il a subi un retard très important, sur le territoire français et uniquement en l'absence d'une solution de remplacement, et s'il a engagé des frais de taxi ou d'hébergement, le voyageur peut réclamer une indemnisation, qui pourra lui être octroyée au cas par cas.

Parfois, le médiateur de la SNCF accepte aussi le remboursement de frais supplémentaires induits par un changement de niveau de tarification ou une modification d'itinéraire.

Laurence Vernay, service médiation FNAUT

Trains de nuit : l'Auvergne pénalisée

Dernière initiative malheureuse de la SNCF en Auvergne : la suppression des arrêts des trains de nuit Nîmes/Millau/Aurillac-Paris s'effectuant après l'heure fatidique de 0h30 et considérés comme "à risque" (les quais des gares ayant la chance de conserver un arrêt feront l'objet d'un "filtrage").

Pour améliorer la sécurité des voyageurs nocturnes et du personnel, on aurait pu renforcer l'accompagnement par des agents de la sécurité ferroviaire, prévoir le verrouillage des portes des voitures couchettes et une sonnette pour en demander l'accès au contrôleur, ou encore équiper les compartiments d'une serrure à code et d'une alarme reliée aux agents du train.

La SNCF a préféré élaguer drastiquement les arrêts des trains de nuit auvergnats, pourtant très paisibles. Elle les fragilise ainsi en les privant d'une partie de leur clientèle naturelle : il sera plus facile de les supprimer par la suite ...

Dorénavant les habitants de Massiac, Arvant, Brioude, Brassac-les-Mines et Issoire ne peuvent plus arriver à Paris avant 9h et y emprunter une correspondance matinale vers le Nord, l'Est, la Normandie ou l'étranger.

Quant aux voyageurs des villes situées au nord de Clermont-Ferrand (Riom, Vichy, Saint Germain et Moulins), la SNCF leur propose un rabattement par autocar en pleine nuit sur Nevers. Par exemple un départ de Vichy à 2h pour arriver à Nevers à 4h !

Selon un procédé classique, la SNCF pourra supprimer ces services dans quelques mois après avoir constaté que personne ne les utilise, et pour cause ...

Curieusement un long arrêt (15 minutes) des trains de nuit à Vierzon pour changement de locomotive ne pose pas de problème de sécurité.

La FNAUT-Auvergne a alerté tous les élus des villes concernées et le Conseil Régional afin qu'ils manifestent leur ferme opposition. Sans réaction énergique de leur part, le même sort attend les trains de nuit Lyon-Bordeaux et Lyon-Nantes qui desservent eux aussi notre région.

Toujours prompt à solliciter l'aide de l'Etat et des collectivités locales, la SNCF assume de moins en moins son rôle de service public, contrepartie de son monopole : elle décide seule, sans concertation préalable, sans se soucier de ses clients. Ce n'est plus admissible.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Transports en milieu urbain : les effets externes négligés

Pagaille à La Baule

Les nuisances liées aux transports en milieu urbain sont nombreuses et leurs coûts ont souvent été chiffrés : congestion, surconsommation d'énergie, surcoût d'exploitation des transports publics, accidents, pollution de l'air, bruit. Cependant trois types d'effets externes ont été jusqu'ici négligés : les coupures liées aux grandes infrastructures, la consommation d'espace et les effets sur les paysages.

Effets de coupure

Les grandes infrastructures de transport provoquent des effets de coupure dans la ville en créant des obstacles physiques et de l'insécurité routière, qui rendent les traversées de certaines voies, et leur utilisation, impossibles ou dangereuses pour les usagers non motorisés et principalement les cyclistes, à tel point que ceux-ci ont pratiquement disparu.

Les conséquences sont de trois types.

- Des effets immédiats : délais de traversée augmentés, parcours allongés, risques accrus ;
- Des effets plus indirects : diminution des relations de voisinage et enclavement des quartiers ;
- Des effets à long terme : perte de lisibilité du territoire urbain.

Ces trois effets renforcent l'attrait des modes motorisés au détriment des modes non motorisés.

D'après les rares évaluations disponibles dans le monde, le coût des effets de coupure représente au maximum 0,12% du PIB. Nous avons montré qu'il pourrait atteindre 0,5% du PIB, soit l'équivalent du coût du bruit.

Consommation d'espace

Depuis les travaux pionniers de Louis Marchand (1977), on peut mesurer la consommation globale d'espace public par les différents modes — stationnement et circulation — grâce à une nouvelle unité, le $m^2 \times \text{heure}$. La consumma-

tion d'espace ainsi mesurée varie beaucoup d'un mode à l'autre, l'automobile accaparant de 90 % à 95 % de l'espace de la voirie.

Une approche des déplacements urbains fondée sur ce concept d'espace \times temps permettrait d'évaluer plus facilement l'impact des politiques de stationnement et de circulation, comme le stationnement de longue durée pour les résidents, la création de parcs d'échange ou encore le covoiturage.

Marchand estime que le coût du $m^2 \times h$ est le même qu'il s'agisse du stationnement sur voirie ou de la création de m^2 d'espaces nouveaux pour le transport. En 1998, le STP a fini par l'estimer à 0,232 F à Paris, 0,116 F en première couronne et 0,046 F en deuxième couronne, valeur plutôt faible mais qui représente néanmoins 1,4 % du PIB régional.

Effets sur les paysages

Les déplacements modifient le paysage selon quatre modalités principales :

- l'intrusion visuelle des grandes infrastructures ;
- la réduction de la rue à sa fonction de circulation et de stationnement, avec encombrement du champ visuel et de l'espace par les véhicules motorisés ;
- la dégradation des entrées de ville par l'urbanisation anarchique et une débauche de panneaux publicitaires ;
- la dégradation des façades des bâtiments exposés au trafic et à la pollution.

Le coût de la dégradation du paysage urbain n'a été abordé qu'à travers une évaluation suisse de la dégradation du bâti : par la fréquence différentielle de restauration pour les bâtiments courants et par une méthode d'évaluation contingente pour les atteintes aux édifices historiques. D'autres méthodes seraient pourtant possibles : évaluation du coût de l'insertion paysagère ou évaluation du coût du retraitement paysager.

Ces travaux récents, réalisés dans le cadre du PREDIT, confirment que si certains effets négatifs externes des déplacements en milieu urbain sont encore négligés, ils ne sont pas pour autant insignifiants, loin de là.

Frédéric Héran, IFRESI-CNRS
heran@pop.univ-lille1.fr

auteur du livre "Transports en milieu urbain : les effets externes négligés. Monétarisation des effets de coupure, des effets sur l'affectation des espaces publics et des effets sur les paysages", La Documentation Française, 118 pages, 98

La Baule (Loire Atlantique) est une station balnéaire de 16 000 habitants l'hiver et 160 000 l'été, située à mi-chemin de Saint Nazaire et du Croisic. Malgré l'existence de la Route Bleue au nord, créée en 1980, elle est traversée par un important trafic routier est-ouest de transit entre les communes de la presqu'île de Guérande.

Ce trafic, d'une vitesse souvent excessive, engendre bouchons, bruit insupportable et accidents (174 en 2000). Alors que 80% des déplacements se font en voiture, la signalisation n'a pas été revue depuis 75 ans.

En 1995, la municipalité a réduit de 4 à 2 voies la capacité des boulevards du front de mer, et une partie du trafic s'est reporté sur un deuxième axe est-ouest, l'avenue du Bois d'Amour, qui traverse un quartier résidentiel où piétons, personnes handicapées et cyclistes ne sont pas protégés (le trafic atteint 20 000 véhicules par jour) et où un feu tricolore devant le lycée n'a été obtenu qu'en janvier 2000, à la suite de bien des accidents. Les autres suggestions de l'ARVUBA (zone 30) ont été ignorées.



Par ailleurs la municipalité souhaite aujourd'hui densifier le centre-ville sans réflexion préalable sur les difficultés d'accès à ce secteur et sans plan global de circulation, alors que la situation s'aggrave d'année en année. La création récente d'une bretelle d'accès à la Route Bleue n'a pas permis de réduire le trafic de transit contrairement aux espoirs de la municipalité.

Ainsi La Baule, qui devient peu à peu le dortoir de Nantes et Saint Nazaire, illustre tristement le sort de ces nombreuses villes de moins de 100 000 habitants, envahies par une circulation automobile pléthorique mais non astreintes à la procédure des PDU.

A quand un complément à la loi sur l'air ? Il est temps de passer de l'homme en automobile à l'automobile pour l'homme.

Hélène Guimard, présidente de l'Association des Riverains des Voies Urbaines Bauloises



Photo LVDR : C. Recoura

Road-Railer

Depuis mars 2001, la SNCF teste, entre la Lorraine et Avignon, le système Road-Railer, déjà utilisé aux USA et en Allemagne. Le passage du mode routier au mode ferroviaire demande 15 mn : les remorques routières sont posées sur des bogies et les roues à pneus sont relevées. Le Road-Railer a l'inconvénient de nécessiter des remorques avec un châssis renforcé et spécialement équipé qui assure le rôle d'un châssis de wagon, mais l'investissement en infrastructure est réduit à 50 m de voie enrobée dans une aire bétonnée. Ce système peut devenir une composante efficace du transport combiné.

Robert Louis et Pierre Nicolas, AUT-Lorraine

La SNCF malade

La SNCF est aujourd'hui malade de sa direction (le moins criticable étant son président) et de ses syndicats.

Après le "tout-technique", la SNCF fait du "tout-commercial" mais sans les moyens matériels et humains correspondants. Pendant des années, et cela continue, elle a vendu ou ferrailé voitures et wagons encore utilisables, qui permettraient de faire face aux pointes de trafic. D'autre part les réformes internes sont incessantes et mal acceptées ; les cadres sont bardés de diplômes mais inexpérimentés ; les hauts dirigeants ont une culture purement commerciale ou financière. Alors que le rail ne peut fonctionner correctement qu'avec une entreprise intégrée, la séparation entre SNCF et RFF engendre des situations ubuesques : suite aux pressions de RFF, on va encore réduire l'entretien de certaines lignes.

Quant aux 8 syndicats de cheminots, certains évoluent mais d'autres (Sud, FGAAC) pratiquent la fuite en avant dans la revendication catégorielle sans souci des conséquences pour l'entreprise, et scient la branche sur laquelle ils sont assis, tout en affirmant défendre les usagers. Ils masquent ainsi que certains agents de la voie ne gagnent que 6 ou 7000 F par mois. Et peu à peu s'instaure un climat anti-cheminot dans la presse. Un éditorialiste de Sud-Ouest compare "les agents à privilèges de la SNCF et les ouvrières sans espoir de Danone", et enchaîne sur une entreprise "qui manque à ses devoirs les plus élémentaires et dont la réforme passe peut-être par la privatisation".

Gabriel Audoin, FNAUT-Aquitaine

Service public et impôt

Développement des services publics, en particulier de transports, et baisse des impôts ne sont qu'apparemment contradictoires. Certes on rabâche à un public sous-informé, voire même désinformé, que le transport public est déficitaire (et que la voiture est la vache à lait de l'Etat). Mais le développement des transports collectifs peut permettre de réduire les dépenses routières, le coût social des accidents, les dépenses de santé, les coûts de l'effet de serre, ... et par suite la pression fiscale. A nous de faire de la pédagogie.

Jean Dreyer, FNAUT-Alsace

Électrification prématurée

L'électrification d'une voie ferrée est souvent perçue comme une potion magique d'immortalité par le public et les élus. Il est vrai que le réseau ferroviaire de "deuxième niveau", précisément non électrifié, a été victime d'une politique abusive de fermetures, impulsée par la SNCF avec l'accord discret mais complice de l'État.

La régionalisation semble mettre un coup d'arrêt heureux à cette politique puisqu'on réhabilite même certaines lignes qui n'auraient jamais dû être fermées. Mais il ne faut pas tomber dans l'excès d'une électrification à tout va.

L'électrification prématurée d'une ligne d'importance moyenne telle que Paris-Bâle mobiliserait en effet d'importantes ressources financières qui pourraient être mieux utilisées pour satisfaire la population régionale. Celle-ci attend surtout une amélioration de la qualité de l'offre : fréquence, desserte suffisamment fine, confort, vitesse, correspondances, réouverture d'antennes affluentes, ... toutes choses dont l'électrification n'a pas l'exclusivité.

La bonne tactique consiste à améliorer l'offre pour relancer la fréquentation, et à électrifier le moment venu pour en faire bénéficier aussi le fret.

Il est par contre souhaitable d'électrifier rapidement : les dernières antennes non électrifiées d'une région, afin de tirer meilleur parti du parc électrique ; les lignes permettant un acheminement terminal sans rupture de charge (les deux lignes des Vosges, Nantes-Les Sables d'Olonne) ; les lignes permettant de mailler le réseau électrifié (Brest-Quimper) ; enfin certaines lignes ayant un profil difficile.

L'insécurité routière a un peu régressé en France au cours de l'année 2000. Mais le nombre de tués sur la route par million d'habitants est y encore de 151 contre 110 en Italie, 95 en Allemagne et 59 en Grande-Bretagne. 7600 personnes ont été tuées en France en 2000 : elles auraient été "seulement" 2970 avec le taux de sécurité britannique.

Députés anti-sécurité

L'hebdomadaire Auto-Plus ayant interrogé nos 577 députés, 152 ont reconnu intervenir pour faire sauter les PV de leurs administrés (les autres n'ont pas répondu ...) : 79% d'entre eux pour des mauvais stationnements, 33% pour des dépassements de vitesse de plus de 30 km/h, et même 5% pour des cas d'alcoolémie excessive.

Le prix de la vie

Pour compenser le préjudice moral causé par la perte d'un proche dans un accident routier, les tribunaux ont l'habitude d'accorder à la famille l'équivalent du prix d'une voiture moyenne. Mais une vie humaine ne se remplace pas comme une voiture cassée.

La société doit reconnaître, par un montant digne et non dérisoire, la haute valeur qu'elle attache à la vie humaine et à son respect. C'est important pour les familles des victimes, c'est important aussi pour la sécurité.

En payant 50 fois pour une victime de l'aviation civile que ce qui est accordé pour une victime de la route, les compagnies aériennes sont amenées à faire des efforts considérables pour assurer la sécurité de leurs vols. On l'a encore vu après l'accident du Concorde, elles étudient avec minutie et rigueur tous les éléments d'un accident et s'attachent à ce que le même enchaînement de faits ne puisse plus se reproduire.

C'est pour assurer une telle prise de conscience que le prix à payer pour une mort sur la route doit être considérablement revalorisé. Une partie pourrait revenir à l'Etat pour alimenter un fonds de sécurité routière.

Il faut aussi changer les règles du malus qui, actuellement, pénalisent autant pour un accrochage dans un parking que pour un accident grave, sont davantage destinées à dissuader la déclaration des accidents bénins qu'à favoriser la prudence.

Texte extrait des réflexions de la Ligue Contre la Violence Routière du Loiret, publiées dans la République du Centre.

Brèves

Gaspillage d'énergie

D'après l'INRETS, la climatisation augmente fortement la consommation énergétique des voitures : + 26% (diesel) ou +31% (essence) en ville si l'habitacle est maintenu à 20°C alors que la température extérieure est de 30°. Les émissions de NOx augmentent de 47% (diesel) et 74% (essence) alors que la "clim" fonctionne surtout l'été, lors des pics de pollution.

Gaspillage d'espace

A Paris, la voirie est occupée à 60% par les voitures en stationnement, à 35% par les voitures en circulation, à 5% par les bus (le GART, qui fournit cette information, a oublié les piétons, les cyclistes, les patineurs et trottineurs).

Un déplacement en vélo consomme 4 fois moins d'espace qu'en voiture, et un déplacement en bus 30 fois moins.

Gaspillage d'argent public

Alors que 357 millions de francs ont été consacrés à la modernisation de l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs et de ses accès routiers, on vient d'apprendre qu'Air France supprime une de ses 5 rotations Paris-Grenoble quotidiennes faute d'une fréquentation suffisante de la ligne : 84000 passagers en 6 mois au lieu des 102000 espérés.

Modération ferroviaire

La SNCF a joué la modération tarifaire sur le TGV-Méditerranée. Lors de la mise en service du TGV-Nord, les prix avaient augmenté de 30 à 110% pour les billets ordinaires, de 120 à 280% pour les abonnements. L'action de l'ASSUT-Nord a fait réfléchir la SNCF.

Deux vitesses

Depuis la mise en service du TGV-Méditerranée, il faut 3h pour aller en train de Paris à Marseille, et 2h30 pour aller de Marseille à Nice. Le Conseil Economique et Social de la région PACA réclame le TGV Côte d'Azur.

Priorité au rail ... en Italie

Le 7 mars 2001, le gouvernement italien a adopté un plan national des Transports. Ce programme pour la période 2001-2010 prévoit 200 milliards FF d'investissements pour la route et 400 pour le rail (les schémas de services français proposent 230 milliards pour la route et 200 pour le rail sur 20 ans).

BIEN DIT

► **Roland Ries**, ancien maire de Strasbourg : "j'affirme aux élus qui hésitent encore à se lancer dans une opération tramway, qu'ils pourraient considérer comme impopulaire, qu'aujourd'hui l'opinion est mûre et qu'ils ont plus à perdre à ne rien faire".

► **Rouchdy Kbaier**, conseiller de Dominique Voynet, "le tissu associatif français est éclaté et, de ce fait, il n'a pas l'efficacité qu'il pourrait avoir".

► **Michel Mercadier**, chef de la mission prospective à la SNCF : "le réseau TGV sera, au 21ème siècle, ce que fut le réseau autoroutier pour le 20ème".

► **Jacques Vuillemin**, ancien premier adjoint de Besançon et adversaire de la gare bis d'Auxon à Besançon : "le TGV est fait pour relier les coeurs des villes et non leurs banlieues".

► **Ronan Golias**, ingénieur-urbaniste au GART : "un tramway, c'est 50% de transport et 50% d'urbanisme".

Champions

Jean-Claude Gayssot est le champion de la multimodalité. Dans un document électoral récent, il affirmait que Béziers allait devenir une "ville-carrefour" : l'A9 y passe déjà, l'A75 y arrivera bientôt, le TGV mettra Paris à 4h et Barcelone à 2h, la ligne Béziers-Clermont va être modernisée, les pistes de l'aéroport seront allongées. Sur sa lancée, le ministre évoquait même le canal du Midi !

Encore plus fort ! Bernard Guerrier de Dumast, vice-président du CESR de Lorraine est champion de l'intermodalité. Ce visionnaire veut établir une connexion à Cheminot entre le TGV-Est, le TER, l'A32, l'aérodrome régional et même le futur canal Saône-Moselle. "Tout cela est possible dans l'espace d'un quasi-timbre poste sur la carte. Ce n'est pas du rêve mais du simple bon sens dès qu'on ne raisonne plus à court terme et qu'on fait un peu de prospective". La connexion TER-canal, c'est l'avenir !

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 96
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 160 F ou 24,39 €
Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT
de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
métro Pernety
☎ : 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

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ +3 points à **Richard Branson**, patron de Virgin Rail. Il va réduire de moitié le prix du train sur la West Coast Line Londres-Liverpool.

▲ +2 points à **l'amiral Claude Marcus**. Ce responsable de la base navale de Toulon, cycliste fervent, va équiper l'arsenal de pistes cyclables destiné aux 1500 marins et personnels civils qui viennent y travailler en vélo. Il pousse la municipalité à mettre en place des pistes d'accès à l'arsenal.

▲ +1 point aux municipalités de **Géniocourt sur Meuse, Dieue sur Meuse, Lérerville et Rupt en Woëvre** qui, après intervention de la FNAUT, ont demandé l'implantation de la gare meusienne du TGV-Est à Bannocourt, au croisement avec la ligne Lérerville-Verdun.

Punitions :

▼ - 2 points à la **Direction Régionale de l'Équipement de Lorraine**. Elle se défend hypocritement de saucissonner la transformation de la RN 66 en voie rapide : elle envisage seulement des "contournements successifs" des agglomérations traversées.



BÊTISIER

✗ **André Verron**, ancien cadre SNCF chargé de mission auprès de la région Franche Comté. A propos de la gare excentrée d'Auxon à Besançon, combattue par la FNAUT, il affirme sans rire : "je ne peux admettre l'obstination de ceux qui, au nom des usagers, prétendent savoir quels types de moyens doivent être mis à leur disposition". Selon lui, "la gare d'Auxon jouera le même rôle qu'un aéroport". Il cite en exemple les gares TGV d'Avignon et d'Aix en Provence ! Mieux encore, il estime que "le but premier des liaisons rapides, par rail ou autoroute, c'est de se rapprocher du lieu de destination".

✗ **Francis Duché**, maire de Chécy et nouveau président de la SEMTAO (exploitant du réseau d'Orléans) : "30000 usagers utilisent chaque jour la première ligne de tramway. Mais le tramway est une grande mode. Ce qui me gêne, c'est que le tramway de 1900 avait des caténaires et des rails et que le tramway d'aujourd'hui en a toujours. La liaison est-ouest pourrait s'effectuer par un concept sur pneu, une ligne de bus à gaz ou, pourquoi pas, des couloirs de bus". Réponse de Didier Grimault : "le TGV lui aussi a des caténaires et des rails".

Actions en bref

Alsace

- L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral a organisé lors de la Pentecôte, pour son dixième anniversaire, un voyage en train de Metzeral à Titisee via Fribourg en Brisgau. L'absence de continuité ferroviaire a imposé un transfert par autocar entre Volgelsheim et Breisach (3 km).
- L'association strasbourgeoise des usagers des transports (ASTUS) a organisé une journée d'étude sur le tram-train (projet de Strasbourg), l'opération Taxibus, le Tel Bus (service à la demande pour le milieu rural en Belgique) et le Taxi TER de Rhône-Alpes. (ASTUS : tél/fax 03 88 25 04 11)

Franche-Comté

- L'Association de promotion des Voies Ferrées Jurassiennes a protesté contre la suppression du train Corail Rouget de Lisle qui assurait une liaison quotidienne Strasbourg-Nice desservant 22 gares : la décision de la SNCF oblige tous les voyageurs à des ruptures de charge alors que tous ne sont pas intéressés à utiliser le TGV-Méditerranée (tarification plus élevée, gares excentrées).

Lorraine

- Des usagers exaspérés de l'AUTERLOR ont bloqué un train en gare de Metz pour protester contre "leur entassement dans les voitures et un fourgon à bagages crasseux".
- La FNAUT-Lorraine a dénoncé le fiasco annoncé du "tram" sur pneus TVR de Nancy, dont l'arrêt est source de difficultés pour les usagers : "première mondiale", ce système "innovant" mais hasardeux, d'une capacité trop faible (à peine supérieure à celle des trolleybus pour un coût triple) et incompatible avec la hiérarchisation du réseau (lignes de rabattement), ne dispose pas du site réservé continu indispensable à sa ponctualité. Mis trop rapidement en service commercial, il est complexe et fragile en raison de sa conception même (séparation des fonctions de sustentation et de guidage). "Il faudrait être fou pour en équiper les futures lignes 2 et 3".

Provence-Alpes-C. d'Azur

- Tout en approuvant le principe de tramway niçois, la FNAUT Alpes-Maritimes en critique les modalités de réalisation : le tracé s'écarte trop des services publics (il passe à plus de 500 m de la faculté des sciences), un accès direct aux quais de la gare SNCF-Nice

ville est nécessaire, un tunnel doit permettre aux trains des CP d'accéder au tramway et de rejoindre ensuite la gare SNCF.

- RFF ayant retiré son projet ruineux de saut-de-mouton à Cannes La Bocca, la ligne Cannes-Grasse (15 km) sera rouverte en 2004 pour un coût de 250 millions de F : une victoire pour le Comité pour la réouverture de la ligne, animé par Jean-Philippe Isnard, qui a défendu ce projet depuis 1973 avec un acharnement remarquable.

- L'association des Amis du Rail Azuréen organise à Nice, le 20 septembre prochain, un colloque sur le thème du "TGV Var-Côte d'Azur".

Les activités de la FNAUT

- La FNAUT a été associée aux actions contentieuses menées par l'ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc, membre de la FNAUT), la FRAPNA et Greenpeace en vue de retarder, voire d'empêcher la réouverture du tunnel routier du Mont-Blanc. Deux actions ont été engagées concernant les conditions de réalisation des travaux entrepris en vue de la réouverture de l'ouvrage :

- l'une devant le tribunal correctionnel de Bonneville (74) pour l'absence de transparence dans l'attribution des marchés publics aux entreprises ;

- l'autre devant le tribunal administratif de Grenoble concernant l'absence d'étude d'impact et d'enquête publique sur la réouverture du tunnel.

- A l'invitation des Verts, Didier Grimaud a présenté à Chartres un exposé sur les enjeux des PDU.

- Jean-Louis La Rosa a participé au colloque organisé à Rennes par le GART et l'association des maires des grandes villes de France sur un bilan des PDU. Il a représenté la FNAUT au prix ADEME-GART.

- Jean-Paul Jacquot a représenté la FNAUT au groupe de travail du CSSPF sur les schémas de services collectifs.

- Jean Sivardière a présenté le point de vue de la FNAUT sur les schémas de services à Gilles Ricono, directeur du cabinet de Jean-Claude Gayssot. Il a défendu ce point de vue au CNT et au CSSPF.

- André Laumin a exposé les idées de la FNAUT lors de la journée d'étude des conseillers régionaux Verts de Rhône-Alpes sur le fret ferroviaire. Il a été auditionné par le CSSPF pour un bilan de la réforme ferroviaire : création de RFF et régionalisation.

Action contre des décrets déclassant des voies ferrées

La FNAUT et la FNAUT-Pays de la Loire ont exercé récemment deux recours conjoints pour excès de pouvoir devant le Conseil d'Etat, à l'encontre de deux décrets du 12-02-2001 retranchant du réseau ferré national 13 sections de lignes réparties sur l'ensemble du territoire, dont certaines de plusieurs dizaines de kilomètres (la région Pays de Loire est concernée par cinq lignes). Les associations ont souhaité contester la légalité de ces décisions pour les motifs suivants :

- la procédure de déclassement est obscure ; dans bien des cas, la décision préalable de fermeture de la ligne est illégale et dans tous les cas systématiquement secrète ;

- le déclassement des lignes est un processus pratiquement irréversible qui ne fait pas l'objet de consultation publique (enquête, étude d'impact) ;

- cette procédure ne nous paraît pas compatible, sur le fond, avec les exigences de la LOTI et du cahier des charges de la SNCF et, sur la forme, avec les dispositions du code de l'environnement résultant notamment de la loi Barnier du 4 février 1995 ;

- enfin le déclassement des lignes est une ineptie en termes de politique des transports. De nombreuses lignes dont le trafic a été arrêté, parfois durant plusieurs années, ont été rouvertes ou vont l'être : l'ancienne ligne Paris-Chartres par Gallardon a permis à la LGV-Atlantique de pénétrer aisément en banlieue et à Paris ; la ligne La Cluse-Bellegarde offrira un raccourci aux TGV Paris-Genève. On ne peut que souhaiter le même sort à la Petite Ceinture de Paris et aux lignes Caen-Flers, Fontenay-Niort, Pau-Canfranc et Cannes-Grasse.

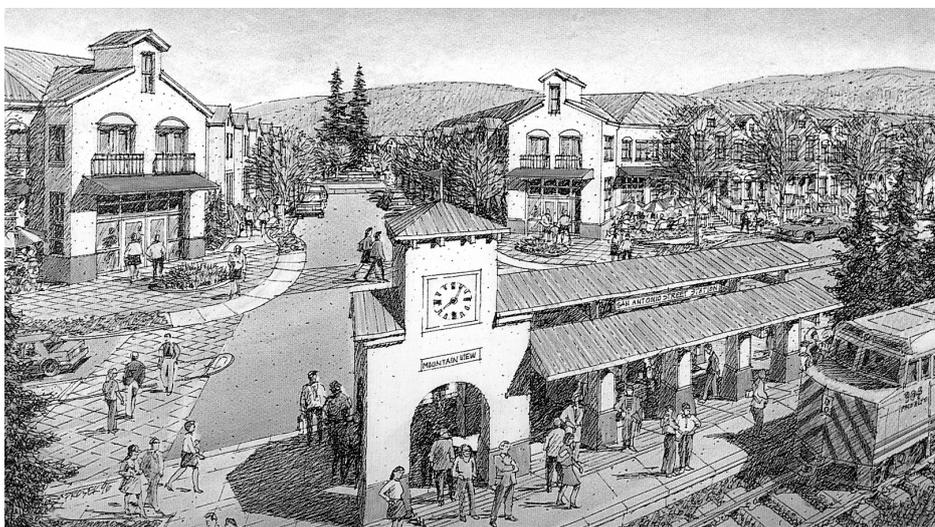
Le Conseil d'Etat a rendu le 6-11-2000 un arrêt qui rejette un recours exercé par une autre association à l'encontre d'un décret de 1996 déclassant plusieurs lignes : un arrêt lapidaire qui ne nous semble pas prendre en compte les attentes actuelles de la société face aux enjeux des questions de transport. L'action entreprise par la FNAUT a aussi pour objectif de tenter de provoquer une évolution de cette jurisprudence.

L'action a pu être engagée grâce à la précieuse collaboration de Xavier Braud, militant écologiste et maître de conférences en droit public, qui a rédigé les deux recours pour le compte des requérants.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT

Déplacements et urbanisme : densifier sans entasser

Périurbanisation et automobile s'alimentent mutuellement et engendrent une ville excessivement étalée, fragmentée géographiquement, divisée socialement, ingérable et coûteuse. Il faut aujourd'hui enrayer et structurer l'urbanisation périphérique, densifier les zones centrales et mélanger les fonctions urbaines. Recréer une "ville aux courtes distances" permet une desserte performante par transport collectif et redonne leur chance aux modes non motorisés. Selon l'exemple de nos voisins germaniques et britanniques, il est possible de densifier sans entasser, tout en améliorant le cadre de vie et en renforçant l'équilibre social de la ville.



L'étalement diffus caractérise l'évolution urbaine française récente. De 1954 à 1990, la population urbaine a doublé et la surface urbanisée a triplé : la surface moyenne consommée par un citadin a ainsi augmenté de 50%. Et le phénomène s'accélère : depuis 1990, la population urbaine a augmenté de 5% et la surface des agglomérations de 10%.

La croissance démographique urbaine est une tendance lourde (80% des Français n'occupent plus que 20% du territoire) mais la périurbanisation est observée même dans les agglomérations dont la population a peu évolué.

Pourquoi cet étalement urbain ?

- le coût élevé de l'immobilier central (achat ou location, taxes foncières et d'habitation) pousse les ménages modestes à s'installer loin des centres, dans les lotissements peu denses ;
- la mauvaise qualité de l'habitat collectif (bruit) et du cadre de vie urbain, renforce le goût des français pour la campagne et l'habitat individuel.

Cercles vicieux

Une fois le phénomène amorcé, il s'auto-entretient et s'accélère.

- Les périurbains conservent pour la plupart une activité dans le centre de l'agglomération. Trop peu denses pour justifier une desserte collective, les zones périurbaines sont des réservoirs de voitures qui déferlent quotidiennement sur la ville. Et plus des citadins quittent la ville, plus l'automobile s'y répand comme un gaz en y asphyxiant les autres modes de déplacement, plus les nuisances y augmentent, plus la nature s'en éloigne en raison du mitage de l'espace périphérique, plus les citadins qui sont restés sont incités à émigrer à leur tour.
- L'exode urbain s'intensifiant, il faut construire de grandes voiries radiales pour permettre les mouvements pendulaires à longue distance. Mais l'existence de ces voiries rapproche (en temps) les zones périurbaines de la ville et encourage l'exode.

Nouveaux élus à surveiller

Si à Paris, malgré l'abandon envisagé du projet séduisant de piétonnisation de la place de la Concorde, les nouveaux élus municipaux semblent décidés à mettre en oeuvre une politique novatrice des déplacements, il n'en est pas de même en province.

A Lyon, où la gauche plurielle a remplacé la droite, on pouvait espérer que la politique, déjà ambitieuse, de maîtrise de l'automobile menée par Christian Philip pendant la mandature précédente allait être accentuée. Or, même imprécises pour ne fâcher personne, les premières déclarations de Jean-Louis Touraine, premier adjoint chargé des déplacements, sont inquiétantes : il faut construire de nouveaux ponts routiers sur le Rhône ; les Lyonnais étant saturés de travaux en ville après la construction de deux lignes de tramway, il faut faire une pause.

Et le nouveau maire Gérard Collomb (PS) se demande s'il ne convient pas d'enterrer sur son parcours urbain le tram-train qui doit relier l'est et l'ouest lyonnais, en raison de "problèmes d'insertion" : meilleur moyen d'"enterrer" tout court le projet en raison du coût d'un souterrain et de deux traversées sous-fluviales, et quelle régression alors dans le partage de la voirie.

Les mêmes élus réclament le tronçon ouest du périphérique routier, souterrain et gratuit pour les usagers : les 8 milliards de F nécessaires ne sont pas un problème et, là, on ne parle pas de pause.

A Strasbourg, le nouveau maire Fabienne Keller (UDF) veut stopper les "mesures discriminatoires" dont l'automobile a "souffert" sous Catherine Trautmann et Roland Ries. A Orléans, malgré le succès de la première ligne de tramway réalisée par Jean-Pierre Sueur et l'intérêt évident de la deuxième en projet, les nouveaux élus de droite parlent de phasage, de tramway sur pneus et de nouveau parking de 1000 places en plein centre-ville.

A tous ces élus, de droite et de gauche, nous rappelons avec fermeté que la loi sur l'air impose la réduction de la circulation automobile urbaine et que cet objectif rejoint une préoccupation explicite des citadins.

Autoroutes=urbanisation

Dans le gratuit "le 38" d'avril 2000, le président de l'Union Nationale des Constructeurs de Maisons Individuelles fait part de son optimisme : grâce à l'autoroute A51, les longs trajets vers le sud de Grenoble ne font plus obstacle à l'achat d'une résidence à plus de 20, voire 50 km du centre.

Gaspillage d'énergie

Par rapport à une supérette de proximité, un hypermarché implanté en banlieue induit en moyenne, par client, 80 fois plus d'énergie consommée et de CO₂ émis, 200 fois plus de pollution, 130 fois plus d'espace consommé et 20 fois plus de bruit (source : ADEME).

Selon une étude réalisée dans 22 villes scandinaves, une ville décentralisée comptant 17 habitants par hectare consomme 70% d'énergie de plus dans les déplacements qu'une ville mieux centralisée en comptant 33. A Oslo, un périurbain consomme 10 fois plus qu'un habitant du centre ou d'une banlieue regroupée autour d'une gare ou station de métro (source : T & E).

Ville et automobile

■ **Jacques Lévy** (Le Monde, 10-12-95) : "c'est par ses atouts même - la possibilité de parcourir des distances très variables à partir de n'importe quel point, donc de fonctionner à plusieurs échelles - que l'automobile est destructrice du tissu urbain. La marche à pied, la bicyclette, le transport collectif ne peuvent opérer qu'à une échelle donnée et, de ce fait, sont respectueux des logiques et des paysages urbains".

■ **Yves Martin**, ancien responsable de la mission interministérielle sur l'effet de serre : "la périphérie est invivable sans la voiture, et la ville est invivable avec la voiture. Nous ne pourrions pas maîtriser l'effet de serre si nous ne modifions pas la structure même de la ville, si nous ne luttons pas contre la dédensification".

■ **Roland Ries**, ancien maire de Strasbourg : "la toute-puissance automobile a fait perdre à la ville ses fonctions premières, résidentielles, commerciales, touristiques. Derrière le PDU se profile un modèle de ville plus compacte, une gestion de la mobilité qui n'aboutisse pas à rendre nos cités invivables".

■ **François Moisan** (Libération, 29-09-99) : "depuis des années, les choix de politique urbaine ont conduit à subventionner plutôt la mobilité que l'amélioration des conditions de logement dans les centres".

●●● Densifier sans entasser

● Commerces, services et lieux de loisirs glissent peu à peu vers les banlieues et le long des grandes voiries. La ville se dépeuplant, elle s'appauvrit en commerces de proximité et en services, ses équipements se dérentabilisent, ses rentrées fiscales et sa capacité de revitalisation diminuent : autant de raisons supplémentaires de la quitter.

● La vie se déplaçant en périphérie, les relations entre banlieues se développent. Des rocades doivent s'ajouter aux voiries radiales. Et toute politique volontariste favorable au transport collectif échoue : en raison de la dispersion des efforts financiers, celui-ci n'atteint jamais le seuil de crédibilité.

Au phénomène de la tache d'huile s'ajoute le zonage, ou séparation entre les zones d'habitat, d'activités industrielles ou artisanales, de commerces, de services et de loisirs.

Une ville ingérable

On aboutit finalement à une situation coûteuse et ingérable socialement, comme cela a été prévu par les esprits les plus clairvoyants dès les années 60.

La distance moyenne d'un déplacement urbain en France est passée de 5,2 km en 1982 à 7,3 en 1994, soit une augmentation de 40%. Plus d'un citoyen sur deux travaille dans une commune autre que celle où il habite, en moyenne à 15 km de son habitat. 4% des "migrants quotidiens" effectuent 40% des kilomètres parcourus en milieu urbain.

En raison de l'augmentation du niveau de vie et l'évolution du mode de vie, la fréquence des déplacements croît elle aussi, phénomène longtemps masqué par la généralisation de la journée continue, qui a eu un effet inverse. Il ne semble pas que la généralisation du téléphone fixe puis portable, du fax, du courriel aient une influence sur cette évolution des déplacements physiques.

Dans ce contexte, une organisation rationnelle économiquement et durable des déplacements est impossible : non seulement l'automobile est bien adaptée aux déplacements fréquents et diffus et à la desserte des zones périurbaines, mais la périurbanisation rend inefficaces les modes alternatifs : le transport collectif en raison d'une densité trop faible, la bicyclette et a fortiori la marche car les distances à parcourir deviennent trop longues.

Et la tache d'huile est coûteuse :

● pour les périurbains (la part du revenu

familial consacrée au logement, environ 27%, varie peu géographiquement ; la part consacrée aux déplacements varie de 8% dans les zones denses, elle peut atteindre 30% en périphérie, en raison de la longueur des déplacements et d'une multimotorisation quasiment inévitable) ; ● pour la collectivité (coût élevé des réseaux de distribution et des voiries, gaspillage d'énergie, congestion des grandes voiries et des parkings centraux, bruit et pollution de l'air, accidents, effet de serre).

Ville aux courtes distances

Le modèle urbain américain n'étant viable ni économiquement ni socialement, il est indispensable de contenir la périurbanisation et de la structurer, de densifier les zones urbaines centrales, de mélanger les fonctions urbaines, afin que la croissance urbaine soit moins gaspilleuse d'espace et moins inductrice de déplacements automobiles à longue distance dans la vie quotidienne.

C'est cette idée générale qu'expriment les slogans tels que : "reconstruire la ville sur la ville", "la ville compacte", "la ville aux courtes distances".

Évitons un contresens possible : on ne propose pas, sous le terme de densification, un renforcement des grandes villes déjà difficiles à gérer (pollution, délinquance) au détriment des petites villes plus conviviales et des zones rurales. Comme la FNAUT l'a toujours souhaité, il faut au contraire freiner le développement des grandes agglomérations, à commencer par l'agglomération parisienne, et favoriser une armature de villes petites et moyennes mieux réparties sur le territoire, bien reliées entre elles par le rail et bien intégrées dans le monde rural environnant.

C'est un problème d'aménagement urbain, et non régional, que nous abordons ici. Nous considérons un bassin de vie donné et nous nous interrogeons sur la répartition de l'habitat et des activités à l'intérieur de cet ensemble géographique. Une densification compatible avec une bonne qualité de vie est souhaitable, est-elle possible ?

Ne pas gaspiller l'espace

Il s'agit surtout aujourd'hui de ne pas gaspiller l'espace, central et périphérique.

● Il faut limiter les zones périphériques urbanisables en protégeant les zones agricoles et naturelles, et en reportant l'urba-

nisation sur les zones déjà partiellement urbanisées.

- Une certaine densification peut être obtenue lors de la reconstruction des logements anciens récupérables, ou encore par réoccupation systématique des logements vacants.
- On peut réutiliser de nombreuses friches urbaines souvent bien situées (abattoirs, usines et casernes désaffectés, terrains vagues), pour les convertir en logements collectifs et zones d'activités non polluantes.
- On peut aussi accentuer le développement de pôles urbains secondaires bien équipés pour limiter les déplacements à longue distance.
- Tout en densifiant, il est impératif d'améliorer la qualité de l'habitat collectif (en particulier une meilleure insonorisation), de prévoir des logements spacieux pour les familles, de restaurer le patrimoine historique.

Aérer l'espace urbain

La densification n'est pas contradictoire avec une aération du tissu urbain : une partie de l'espace libre récupéré peut être converti en espaces verts et coulées vertes afin d'inciter les habitants à rester dans les zones denses.

D'autre part densification n'implique pas entassement et augmentation des nuisances. Comme cela sera le cas à Orléans avec le tramway, on peut articuler le développement urbain autour des gares et le long des axes lourds de transport collectif en y créant des lotissements denses et de petits immeubles, des équipements publics et des commerces.

Si ces noyaux denses - ville centre et pôles d'appui de banlieues - sont bien reliés entre eux, le reflux du trafic automobile peut alors libérer un espace considérable au profit des piétons et cyclistes, de transformer des parkings en squares ou en espaces de jeu.

Lyon est 5 fois plus dense qu'Amiens, y vit-on 5 fois moins bien ? Les urbanistes ont fait des progrès depuis 1950. Une densité plus élevée qu'aujourd'hui, obtenue en bâtissant dans les zones urbaines existantes, ne signifie pas qualité de vie médiocre ou dégradée : la vie dans un "village urbain" de densité moyenne, bien desservi par les transports et autres équipements collectifs, où on peut marcher à pied et faire du vélo, est plus agréable que la vie dans une banlieue lointaine, monotone, dépourvue d'équipements collectifs et de commerces, et où l'on est captif de la voiture, condamné à des déplacements longs, fatigants, coûteux et souvent dangereux. ■

Didier Grimault et Jean Sivardière

Les outils disponibles

■ Une lutte efficace contre l'étalement urbain suppose tout d'abord la mise en place d'une autorité politique unique gérant simultanément les transports urbains et périurbains, les grandes voiries, le stationnement, la politique vélo, l'urbanisme, le logement et la fiscalité. Cette autorité doit impérativement :

- être élargie aux zones périurbaines, c'est-à-dire au bassin de vie ;
- être élue au suffrage universel, afin que soit garanties la transparence et la légitimité de ses décisions.

■ Il faut ensuite corriger la politique des déplacements pour assainir le cadre de vie et retenir les citoyens dans les zones denses en offrant une alternative crédible à la voiture, en particulier par un nouveau partage de la voirie centrale. La mise en oeuvre systématique de cette politique est encore l'exception et, même à Strasbourg, son efficacité est limitée à l'hypercentre : la situation se dégrade en périphérie.

Il faut arrêter les gros investissements routiers (rocares qui sont en fait des voiries urbaines, parkings centraux), et structurer le développement urbain par les transports ferroviaires : tramway, métro, RER, train-tramway, avec un rabattement bien organisé par voiture, autocar, vélo, marche.

Il faut aussi faire payer à l'automobiliste ce qu'il coûte vraiment à la collectivité (accidents, nuisances, gaspillages d'énergie et d'espace, effet de serre, surcoût d'exploitation des transports collectifs de surface, ...).

Les moyens sont connus : forte augmentation du coût du parking central pour les pendulaires ; paiement du parking des hypermarchés, multiplexes, stades ; augmentation progressive de la TIPP ou autre forme de péage urbain. A terme le paiement du stationnement sur le lieu de travail pourrait remplacer le versement transport des entreprises, dont les effets pervers (emploi, localisation des activités) sont bien identifiés.

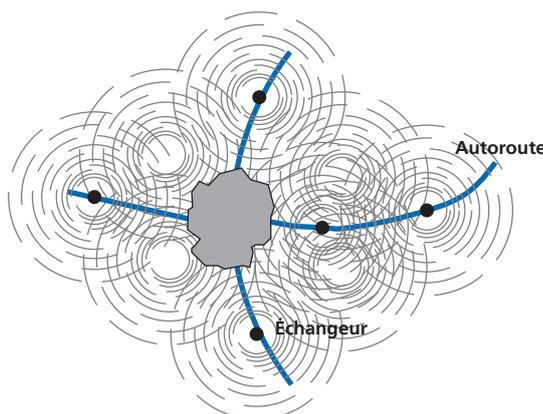
■ Il faut infléchir la politique d'urbanisme en corrigeant les outils financiers et fiscaux qui encouragent la dédensification urbaine. La taxe professionnelle à taux unique va instaurer une solidarité fiscale entre communes d'une même agglomération et éviter l'éparpillement des activités et des commerces. On peut aussi taxer les entreprises en fonction du bilan énergétique des déplacements domicile-travail qu'elles induisent.

La fiscalité doit décourager les déplacements automobiles : le tarif des assurances doit être indexé sur le kilométrage parcouru ; le stationnement gratuit sur le lieu de travail doit être taxé comme avantage en nature ; les déductions fiscales pour frais réels de déplacements domicile-travail doivent diminuer.

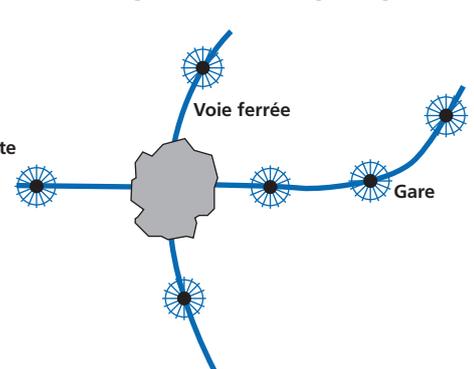
La fiscalité du logement doit évoluer elle aussi : diminution des droits de mutation et aide publique au déménagement permettant de rapprocher domicile et travail, diminution de la taxe d'habitation dans les centres (en particulier pour les familles et pour les ménages non motorisés) et augmentation pour les ménages périurbains et motorisés. Il faut imposer aux banques de n'accorder des prêts au logement qu'à hauteur de 30% des revenus, *frais de transport du ménage déduits*.

■ L'étalement urbain a une bonne image dans l'opinion car il évoque les zones résidentielles vertes agréables à vivre. La densification suscite au contraire une réaction spontanée de rejet, car elle évoque bétonnage et vie pénible dans des tours ou barres "cages à lapins". D'où la nécessité d'un gros effort pédagogique, en particulier l'organisation de visites d'exemples réussis, pour faire comprendre que densité ne signifie pas promiscuité, mais bien au contraire rationalité économique, cadre de vie protégé et enrichi, convivialité.

Diffusion autour des échangeurs autoroutiers : ville étalée en tache d'huile



Structuration de l'urbanisation autour des gares : ville en doigts de gants



De bons exemples chez nos voisins

Maîtriser l'automobile

Selon Pierre Laconte, ancien secrétaire général de l'Union Internationale des Transports Publics : "la population de Zürich baissait, ses résidents et ses activités se déplaçaient en périphérie. Au cours des années 80, la municipalité a pris deux mesures radicales : le stationnement des visiteurs est limité à 90 mn, et la vitesse automobile à 30 km/h dans tous les quartiers. Les résidents ont pu se garer près de chez eux, les commerçants ont fait des affaires. Les banlieusards ont bénéficié de meilleures relations ferroviaires vers le centre. Le centre est devenu plus calme, plus attractif et plus habité. Et les élus ont gagné les élections".

Limiter et structurer l'urbanisation

En Angleterre, on a su maintenir une ceinture verte autour des villes.

En Allemagne, suite à un inventaire détaillé des sites naturels, des zones sont soustraites au développement urbain. Dans 40% de la zone urbaine d'Erlangen, les sites naturels sont protégés : la ville est agréable à vivre.

A Winterthur (Suisse), une friche industrielle qui devait être transformée en centre commercial a été, sous la pression des habitants, intégrée au centre-ville et reconvertie en un mélange harmonieux de bureaux, de magasins, de restaurants et d'habitations.

Allemands et Hollandais savent très bien faire de l'urbanisme dense avec des maisons individuelles et de petits immeubles agréables à vivre. Ils atteignent une densité 5 fois supérieure à celles de nos grandes banlieues mais 5

fois inférieure à celle du Paris haussmannien (25000 habitants/km²).

En Allemagne, depuis longtemps, l'expansion urbaine est structurée : on peut y voir des terminus de lignes de tramway dans un champ, avec la pancarte "bientôt les immeubles".

Le système ABC

Aux Pays-Bas, les zones urbaines sont classées suivant leur accessibilité. Les zones A sont aisément accessibles en transport public, les zones B accessibles à la fois en transport public et en voiture, seules les zones C sont accessibles aisément en voiture. On attribue à chaque entreprise ou société de service un indice de mobilité. Magasins et bureaux doivent être implantés obligatoirement en zone A ou B. Les parkings sont strictement limités dans les zones A.

Le ministère néerlandais de l'Environnement a déplacé ses bureaux de la banlieue vers la gare centrale. Les employés paient plus de 700 euros par an pour disposer d'une place de parking, ceux qui utilisent les transports publics sont remboursés de leurs frais. Avant la relocalisation, 40% des employés venaient travailler en voiture, aujourd'hui seulement 4%, contre 25% en vélo et 70% en transport collectif (source T&E).

Le système ABC est appliqué à Londres, où chacun des 33 arrondissements a estimé sa capacité à accueillir de nouveaux logements tout en préservant la qualité de vie des zones résidentielles existantes et les espaces verts.

À Birmingham, une planification à très long terme (30 ans) a permis de réduire considérablement la circulation automobile.

Exemples français

On assiste depuis quelques années au regain de vitalité de certaines villes centres (Toulouse, Nantes, Lyon, Orléans, Angers, Lille, Rennes) : l'étalement n'est pas le modèle unique de développement urbain.

A Nancy, on va urbaniser une friche située à 500 m de la place Stanislas. A Bayonne, l'hôpital sera reconstruit sur place, et non en périphérie comme envisagé initialement ; des bâtiments vendus par l'armée vont accueillir des formations universitaires actuellement excentrées, un multiplexe sera implanté à proximité. En Arles, les 8 hectares des anciens ateliers SNCF, proches du centre, vont recevoir un campus, une cité pour 1000 étudiants, des logements, et des commerces. A Grenoble, on envisage de construire encore 15 000 logements sans surdensifier.

N'ayons pas peur de la densification

L'idée d'une ville dense effraie souvent car la densité est une notion subjective : tout dépend de la façon dont l'espace est organisé. Le quartier de l'Opéra, à Paris, héberge deux fois plus d'habitants par hectare que le quartier des grandes tours du 13ème arrondissement. A Berlin, le plus bel espace vert de la ville, un parc de 3,3 km², est situé dans un arrondissement central dense (73 habitants par hectare, parc inclus).

Monique Giroud, ADTC-Grenoble

La densité a mauvaise réputation. La ville verte et aérée remporte au contraire tous les suffrages. Et s'il s'agissait d'une erreur d'analyse ? Un immeuble élevé a une densité supérieure à celle d'un immeuble bas mais, rapportée à la surface totale (bâti et libre), la densité est la même. Or il est plus facile de ménager de grands espaces libres d'un seul tenant avec des immeubles élevés qu'avec des immeubles bas.

La densité fait craindre un accroissement de la circulation. Mais les déplacements en voiture sont d'autant plus nombreux que l'habitat est diffus.

Bruno Vigny, ADTC Grenoble

Il faut dénoncer la fausse alternative entre habitat collectif de mauvaise qualité et habitat 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, CODRA

Le modèle californien

- ville étalée, centre peu dense
- mitage de l'espace rural
- fragmentation de l'espace urbain
- trafic interbanlieues important
- distances parcourues longues
- accessibilité automobile aisée au centre
- voiries radiales larges
- parkings centraux vastes et bon marché
- parking gratuit dans les entreprises
- hégémonie de l'automobile
- transports publics marginalisés
- raréfaction des piétons et cyclistes
- consommation élevée d'énergie
- centre pollué et bruyant
- centre appauvri, ségrégation sociale
- paysages urbains banalisés

Le modèle rhénan

- ville compacte et multipolaire
- frontière nette ville-campagne
- mixité des fonctions urbaines
- peu de trafic interbanlieues
- distances parcourues courtes
- accès ferroviaire aisé au centre
- voiries radiales étroites
- parkings centraux rares et coûteux
- parking rare et cher dans les entreprises
- maîtrise de l'automobile
- transports publics utilisés massivement
- rôle important des modes doux
- faible consommation d'énergie
- centre sain et calme
- centre riche, intégration sociale
- paysages urbains contrastés

Ile de France : la SNCF contrôlée par les usagers

Malgré le lancement par la SNCF, en 1999, d'un programme de rénovation baptisé "Transilien" (remise en état des gares et renforcement du personnel), la qualité des services ferroviaires d'Ile de France (380 gares, 1300 km de lignes, 5000 trains par jour) se dégrade : en 2000, le nombre de trains annulés ou en retard est passé de 6,8% à 8,2% (avec des pics de 14% aux heures de pointe).

La SNCF reconnaît être responsable de 60% des causes d'irrégularité : pénurie de conducteurs et de matériel, pannes, grèves, ... S'y ajoutent abus de signal d'alarme (5000 signaux tirés par an), "incivilités", suicides, manifestations. Chaque jour, 80 000 usagers quotidiens sur 2 millions subissent ainsi un retard d'au moins 5 minutes. Alors que le trafic a augmenté de 5% en 2000, la vétusté des infrastructures n'arrange pas les choses.

Une "première"

Face à cette situation, le Groupement des Usagers des Transports de Seine et Marne (GUT 77) a choisi, tout en conservant son indépendance et sa liberté de critique, de participer à l'effort de redressement en collaborant avec la SNCF.

Un protocole de partenariat a été passé en juin 2000 entre le GUT-AUT Ile de France et la SNCF : il constitue une "première" et peut servir de modèle. Des équipes de deux ou trois militants bénévoles ont déjà vérifié sur le terrain la mise en oeuvre du programme Transilien dans 55 gares (15 autres seront prochainement concernées).

Une grille d'observation permet de noter tous les paramètres vérifiés lors d'une visite en gare : présence du personnel au dernier train de la journée, état du mobilier, signalétique, affichage de la carte du réseau et des horaires d'ouverture de la gare, propreté des locaux, éclairage, chauffage, diffusion de la musique, fonctionnement des bornes d'appel sur les quais.

Les visiteurs peuvent aussi faire des commentaires sur la régularité des trains, les correspondances avec les bus et cars, la qualité des renseignements donnés et de l'accueil des personnes en difficulté, la propreté et la sécurité dans les trains.

Les informations recueillies sur le terrain et par courrier sont compilées, discutées, synthétisées et transmises au directeur de la SNCF Ile de France, qui a mis au point un plan d'action contre les dysfonctionnements constatés.

Ce partenariat fructueux entre le GUT et la SNCF devrait contribuer, à terme, à changer le regard porté par le transporteur sur l'utilisateur.

Le GUT participe aussi aux comités d'axes intergares (il en existe actuellement 59 en Ile de France) qui réunissent, 3 ou 4 fois par an, les représentants de la SNCF, les élus locaux et les associations d'usagers. Ces réunions fournissent un cadre idéal de discussion car chaque participant connaît bien les problèmes de terrain.

Insécurité

Le GUT se préoccupe particulièrement de la sécurité dans les transports publics et de l'environnement des gares (dans son secteur d'intervention, 90% des usagers disent ressentir un sentiment d'insécurité), il a organisé un colloque sur ce thème en octobre 99. Il a été associé à l'élaboration du Contrat Départemental de Sécurité de Seine et Marne.

Le GUT réclame en particulier :

- la reconquête de la citoyenneté par l'action en milieu scolaire et la réhabilitation des actions de la police, trop souvent mises en cause par les médias ;
- la reconquête des espaces transport par la présence humaine (agents d'ambiance, médiateurs, forces de police plus visibles), la surveillance vidéo, la lutte contre les tags ;
- une intervention de la justice plus rapide, plus sévère et mieux médiatisée. Des sanctions d'intérêt général, notamment au sein des entreprises de transport, pour les délits mineurs.

Jean-Pierre Bailleul, président du GUT 77, représentant de l'AUT auprès des directions SNCF-Ile de France

Le GUT a été créé en décembre 1989 par Jean Simon, aujourd'hui disparu. Il regroupe de simples citoyens et des élus, et défend les usagers des transports par rail et autocar, les piétons et les cyclistes. Sa compétence est reconnue par l'administration, les maires, conseillers généraux et députés, et les différents transporteurs : SNCF, RATP et compagnies privées d'autocars.

Le GUT sert d'interface entre élus et transporteurs. Les communes adhérentes lui transmettent les problèmes soulevés par leurs administrés. Grâce à cette collaboration originale, divers progrès ont été obtenus : accès pour les handicapés, création de services, amélioration du confort et de l'information.

Le GUT a participé activement à la concertation sur le PDU d'Ile de France. En mai 99, il a organisé sur ce thème un colloque qui a connu un grand succès. Il est aussi membre du Comité Départemental de la Consommation.

Le GUT a protesté vigoureusement contre les dernières grèves SNCF. "Une fois de plus, les syndicats utilisent le levier de la grève pour faire passer des revendications catégorielles. Nouveau coup porté contre le service public, cette attitude relève de l'inconscience". Le GUT réclame que syndicats et direction s'engagent à maintenir l'essentiel des services aux heures de pointe, il a demandé au STIF la prolongation des cartes d'abonnement.

GUT : mairie, BP 129, 77834 Ozoir la Ferrière Cedex. Tel 01 64 43 35 12, Fax 01 64 43 35 95. Site Internet <http://members.aol.com/gut77jpb>.

Témoins RATP : des voyageurs-acteurs

L'opération Témoins a été lancée au printemps 2000 par l'AUT Ile de France avec la RATP. Depuis plus d'un an, une soixantaine d'usagers réguliers de la RATP surveillent la qualité des services, observent les dysfonctionnements, proposent des solutions à court terme et notent l'évolution positive ou négative depuis les constats précédents.

Les témoins disposent d'un tableau type proposant 8 critères d'appréciation de la qualité. Chaque mois, ils adressent un rapport à l'AUT qui en assure la synthèse et la transmet à la mission de la RATP chargée des relations avec les associations. La mission ventile les observations reçues entre les services concernés et, en retour, adresse à l'AUT les réponses des services.

Les constats sont très divers : absence de fiche horaire, défaut d'éclairage ou d'information sonore, stationnement des bus trop loin des trottoirs, détournement des bus sous le moindre prétexte, conduite trop brutale des machinistes, escalators en panne, ...

Les témoins peuvent également contester des choix de la RATP (bus à deux portes au lieu de trois, équipement des gares et arrêts, fréquences) et émettre des demandes "lourdes" (création de couloirs, accessibilité).

Les réponses reçues vont de la mauvaise justification à la prise en charge du problème signalé, en passant par le renvoi à un autre service.

La démarche initiée par l'AUT n'a pas encore donné de résultats spectaculaires, elle contribue cependant à stimuler la RATP dont les efforts pour améliorer la qualité des services sont réels.

Jean Macheras

Le courrier du voyageur

Comment obtenir un ticket RER B (RATP) en gare de Massy-TGV ? Faire la queue au guichet SNCF, s'entendre dire qu'il n'en délivre pas, marcher 250 m pour sortir du hall de la gare TGV, prendre un ticket RER B au distributeur automatique, récupérer le "ticket d'avoir" (le distributeur ne rend pas la monnaie), revenir au guichet SNCF et y refaire la queue pour se faire rembourser l'avoir RATP avant de prendre le RER.

Je suis heureux d'avoir conservé une seconde voiture que j'avais envisagé de vendre il y a peu. C'est mon "assurance grève SNCF" : elle me coûte 15 000 F en capital immobilisé, et 5 000 F par an de "fonctionnement".

Frédéric Guimier, FNAUT-Angers

À deux reprises, la SNCF m'a délivré un billet pour un train qui ne circulait pas le dimanche : un Bruxelles-Gand (arrivant de Grenoble, je n'ai pu rejoindre le groupe qui m'attendait) et un Rome-Milan (je suis arrivé à Grenoble avec 12 h de retard après avoir payé un supplément).

Si je vais à Lucerne, Socrate s'obstine à me faire passer par Zürich (100 km et 2 heures de plus) alors qu'il existe 8 liaisons quotidiennes Genève-Lucerne.

Bien entendu les services de la SNCF font porter la responsabilité de ces erreurs aux compagnies étrangères ...

Claude Bandieri, 38 Meylan

En février dernier, j'ai été témoin d'un dramatique accident en gare de Belfort : une dame de 58 ans est tombée entre le quai et un train de grandes lignes qui repartait vers Paris, elle a dû être amputée des deux jambes. Un intervalle dangereux, pouvant aller jusqu'à 20 cm, existe souvent entre les quais et les marche-pieds des trains : la SNCF ne peut-elle peindre le bord des quais et les marche-pieds d'une couleur vive afin de rendre l'intervalle plus visible ?

Fabrice Perroux, 68 Lutterbach

La ligne Paris Nord-Beauvais a été récemment électrifiée, les voies réaménagées, les quais refaits. Des souterrains ont été creusés et, à Saint Sulpice (à 12 km de Beauvais), une passerelle installée au-dessus des caténaires. Mais aucune disposition n'a été prise pour permettre à un handicapé de franchir ces obstacles : il est vrai que l'aménagement des trains ne peut que l'inciter à se déplacer en voiture.

Autre constat, d'ordre différent : la SNCF n'accepte pas d'abonnement de travail sur Paris-Beauvais. Pour économiser environ 600 F par mois, une cin-

quantaine d'habitants de Beauvais viennent donc tous les jours en voiture à Saint Sulpice pour y prendre le train pour Paris. Vive la pollution !

Bernard Forest, 60 Saint Sulpice

Strasbourg a obtenu, pour la deuxième année consécutive, le Ticket d'Or de La Vie du Rail. Et pourtant ...

- Aux heures de pointe, les usagers sont entassés comme des sardines dans les trams (dont les portes et girouettes fonctionnent mal).

- Les bus sont lents et irréguliers.

- L'interface entre train et tramway est indigne d'une capitale européenne.

- Le train ne dessert pas l'aéroport.

- Les effectifs de contrôleurs et de policiers sont insuffisants.

Max Mondon, ASTUS, Strasbourg

Un habitant de Montivilliers (76), dont la gare est fermée depuis octobre 99, a dû téléphoner 11 fois à la SNCF, et dépenser ainsi plus de 90 F, pour obtenir le portage, facturé 100 F, d'un bagage. Celui-ci n'ayant pas été livré dans les délais, il a dû à nouveau téléphoner 12 fois pour en savoir plus, en vain. Le bagage a été livré 4 jours plus tard.

Michel Paya, AURVAL

À Angoulême, trois des quatre rames TER qui stationnent au dépôt sont recouvertes de tags, et les clients du rail doivent se résigner à emprunter un matériel souillé : à quand une interdiction de la vente au public des bombes de peinture, super-polluantes ?

Henriette Trimoulinard, AUTC Poitou-Ch.

L'accès facile et économique à l'information horaire est une condition indispensable à la banalisation de l'usage du train : n'oublions pas que 3 français sur 4 ne prennent jamais le train. L'indicateur papier, devenu illisible, est réservé aux experts. Les fiches horaires Grandes Lignes sont incompréhensibles. Le Minitel est trop cher, l'information téléphonique est coûteuse et ne donne pas une vision globale de l'offre. Internet est lent et pas encore généralisé.

Le CD-ROM est une réussite, facile à utiliser ... si on possède un ordinateur. Mais sa diffusion est confidentielle, seul le CD Banlieue de Paris est en vente dans les relais H. Il devrait être en vente au guichet de toutes les gares, et consultable en libre service dans les halls de gares, les offices de tourisme et les bureaux de poste.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Le coin du cycliste

Le guide de bonne conduite du cycliste urbain

Pour 10 F seulement, ce dossier très pédagogique de la FUBicy (36 pages format A5, nombreuses illustrations) donne aux cyclistes, expérimentés ou débutants, de nombreux conseils pratiques : équipement nécessaire ou utile au cycliste urbain, sécurité, précautions contre le vol, code de la route, comportement souhaitable en ville.

A commander à la FUBicy, 4 rue Brûlée, 67000 Strasbourg. Chèque à l'ordre de la FUBicy, CCP Strasbourg 469 27 T.

La Suisse à vélo

La Suisse à vélo est une fondation, soutenue en particulier par les Chemins de Fer Helvétiques, qui a aménagé 3300 km d'itinéraires nationaux pour cyclotouristes, complétés par 3000 km d'itinéraires régionaux. L'initiative connaît un succès fantastique : depuis leur inauguration en 1999, les 9 itinéraires nationaux ont été empruntés par 3 millions de cyclistes ! 50% d'entre eux se rendent à pied d'oeuvre en train ou car postal. Au cours de la randonnée elle-même, train, car et bateau peuvent être utilisés aisément. Les CFF publient un horaire spécial train + vélo. Le chargement des vélos est possible dans la plupart des trains, à un prix abordable.

(<http://www.suisse-a-velo.ch>)

Coursiers à vélo

Aux États-Unis, on trouve 200 coursiers à vélo, principalement à New-York et Boston, chacun effectue plus de 100 courses chaque jour. Mais, à Paris, les entreprises n'ont pas de préoccupation environnementale et confient plus volontiers leurs plis à des coursiers en scooter ou en moto (source : MDB).

Les coursiers à vélo canadiens peuvent déduire le prix de leurs repas de leur revenu fiscal : la cour d'appel de Toronto a en effet reconnu que la nourriture pouvait être assimilée à du carburant (Courrier International).

Rectificatif

Le nombre de bicyclettes proposées à la location par la ville de Rennes est 200 et non 2000, comme indiqué par erreur dans le Permis à Points de FNAUT-Infos n°94. Le résultat est correct : chaque bicyclette est empruntée en moyenne une fois tous les deux jours en hiver, une fois par jour en été.

Brèves

Lapsus

Parlant du projet contesté de rocade nord, un élu grenoblois a évoqué la "rocade noire". Il faut dire que son coût annoncé de 2 milliards de F vient de passer à plus de 4 pour la version en tunnel intégral prévue au PDU (3,5 pour une version à plus petit gabarit).

Une bonne initiative

En janvier dernier, les Verts parisiens ont installé des chaises pliantes sur les quais de la station de métro Belleville pour remplacer les sièges supprimés par la RATP, sans consultation des usagers, afin de se débarrasser des SDF. Approbation d'une jeune maman : "ceux qui ont supprimé les sièges devraient essayer de s'asseoir sur les barres métalliques, c'est encore plus fatigant quand il y a des grèves".

Déficit de concertation

Le Carrefour National des Associations d'Habitants et Comités de Quartiers (CARNACQ) critique la faiblesse de la concertation prévue par la loi Gaysot SRU. Les possibilités d'intervention des associations seront insuffisantes lors de l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale, et les élus ne seront pas obligés de justifier leur refus éventuel des propositions des associations ou des commissaires-enquêteurs.

Inauguration

C'est en avion que Jacques Chirac est venu en Avignon inaugurer le TGV-Méditerranée. Dans son discours prononcé devant le nouveau pont d'Avignon, il a vanté les mérites du train, "ce moyen de transport six fois moins coûteux en énergie que l'avion".

Ventes hors taxes

Depuis la suppression du "duty-free" début 99 pour les déplacements intra-européens, Eurotunnel a perdu 20% de son trafic de voitures et 13% de son trafic d'autocars : la preuve est faite que cette anomalie fiscale induisait artificiellement des déplacements.

Dissymétrie

L'ADPCR se plaint de la surcharge des trains Caen-Rennes (3 h de trajet), l'association des usagers de la ligne Deauville-Cabourg (30 minutes de trajet) s'étonne du surdimensionnement des trains (270 places) en semaine.

BIEN DIT

► **Jean-Louis Guigou**, le patron de la DATAR : "les 36000 communes françaises ne constituent plus des cellules capables d'affronter la modernité, car elles sont directement le produit de ce jacobinisme puissant qui voulait diviser pour régner. Il faut recomposer des unités pour porter le développement : pays, et ensembles interrégionaux occupant les bassins des grands fleuves. Dans les régions fortement urbanisées, le département n'a plus de sens".

MAL DIT

► Selon le **Guide Vert du Consommateur**, publication de l'Institut National de la Consommation, "seule l'automobile peut satisfaire une demande croissante de mobilité individuelle ; symbole d'intimité, de liberté de mouvement, de commodité, de confort et de sécurité (*sic*), l'automobile reste le mode de transport préféré des Français" et l'écologie consiste à rouler propre. Christian Gerondeau a aimé.

La fin du tabagisme ?

En 1999, l'association "Les Droits des Non-fumeurs" avait intenté une action en justice contre la SNCF pour non-protection des voyageurs en gare de Lyon-Perrache, et avait obtenu satisfaction. Elle a récemment demandé à la direction régionale de Metz de mettre en oeuvre les dispositions de la loi Evin contre le tabagisme en gare de Metz : la signalétique a été renforcée rapidement et des annonces sonores sont faites régulièrement pour rappeler l'interdiction de fumer.

La SNCF réduit peu à peu la proportion des places fumeurs dans ses trains mais, en période d'affluence, les non-fumeurs sont encore pénalisés.

Il est désormais interdit de fumer sur l'ensemble des 6400 vols quotidiens d'Air France et de ses partenaires au sein du groupe Sky Team.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 97
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 160 F ou 24,39 €
Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
métro Pernety
© : 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

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ +3 points au **Conseil Général de Meurthe et Moselle**. Suite à une baisse du trafic en raison de tarifs trop élevés, il a mis en place une tarification unique à 10 F sur l'ensemble du réseau départemental : une première en France.

▲ +3 points à la ville de **Mâcon**. Elle a obtenu un prix de l'Association des Paralysés de France pour la mise en accessibilité de son réseau de bus : acquisition de bus à plancher bas, réaménagement des arrêts (positionnement en pleine voie et dalles podotactiles pour les mal-voyants).

▲ +1 point à **Antonio Fazio**, gouverneur de la Banque d'Italie. Lors de la journée sans voiture 2000, il a réclamé des investissements massifs dans le secteur des transports publics. On n'a pas entendu le gouverneur de la Banque de France.

Punitions :

▼ - 3 points à **Alain Lambert, François d'Aubert et Jean-Claude Boulard**, maires respectifs d'Aleçon, Laval et Le Mans. Ils sont favorables à l'autoroute A28 et à l'aéroport international de Notre Dame des Landes (tout en réclamant le "barreau sud" TGV pour améliorer l'accès à Roissy) et contre le TGV-Ouest, en particulier le contournement TGV du Mans.



BETISIER

✕ **Jean-Jacques Lasserre**, conseiller général UDF des Pyrénées-Atlantiques ne prend pas le train au sérieux : "la réouverture de la ligne Pau-Canfranc est un miroir aux alouettes, une réponse plaisante, sympathique et non dénuée de démagogie au problème du transport transfrontalier".

✕ **Claude Guéit**, candidat PS à la mairie du Pradet, critique le projet de tramway de l'agglomération de Toulon (une voie unique est envisagée sur une section de l'itinéraire). Avec lui, on atteint des sommets : "ce projet pharaonique engloutira 3,5 milliards. Notre ville ne bénéficiera que d'un seul rail et non de deux comme sur le reste du parcours, l'aller et le retour ne pourront donc se faire que sur le même rail, ce qui réduira la fréquence de moitié. Pendant les travaux, ce sera Beyrouth, Apocalypse now. Le tram mènera la ville dans une impasse périlleuse. Maigre consolation : les chômeurs pourront prendre le tram pour aller pointer aux ASSEDIC".

Actions en bref

Basse Normandie

- Suite aux grèves de la fin mars, la SNCF a refusé de prolonger la durée de validité des cartes commerciales 12-25 et des abonnements fréquence utilisés pour les déplacements domicile-travail et domicile-études. L'ADPCR a protesté vigoureusement contre l'attitude "scandaleuse" de la SNCF en regrettant "son mépris à l'égard de ses plus fidèles clients", et déposé une plainte auprès de la Direction Régionale de la Concurrence.
- L'association Réseau Vert de Basse-Normandie a demandé au ministre des Transports de bloquer la procédure de retranchement de la ligne Caen-Flers (60 km) du réseau national décidée par RFF. La ligne est en effet un outil pour le développement du tourisme en Suisse Normande.

Centre

- La FNAUT-Orléans s'oppose au projet de référendum sur la deuxième ligne de tramway : "les élus ont été explicitement mandatés en 1995 pour mettre en place un réseau de tramway, le principe en a été adopté toutes tendances politiques confondues et par toutes les communes".
- La Ligue Contre la Violence Routière du Loiret a contrôlé la vitesse des voitures route de la Ferté un jeudi après-midi. En 2 heures, 270 excès de vitesse (plus de 60 km/h au lieu de 45 maximum) ont été constatés (dont 16 entre 80 et 90 km/h et 8 à plus de 90 km/h) pour un trafic de 346 véhicules, à comparer aux 25 PV pour excès de vitesse dressés par jour en moyenne dans le Loiret par la police nationale et la gendarmerie.

Haute Normandie

- L'AURVAL, qui a récemment recueilli 800 signatures pour une amélioration de la desserte périurbaine Le Havre-Montivilliers-Rolleville, déplore le manque de volonté politique des conseils régional et général malgré les

Réseau FNAUT "transports en montagne"

François Grosjean, membre de l'ARSMB et du CAF, anime le réseau "transports en montagne" de la FNAUT, qui regroupe nos associations des Vosges, du Jura, d'Auvergne, des Alpes et des Pyrénées opposées à l'invasion des vallées par les camions et les voitures. Tél : 06 17 12 70 36

promesses électorales. Elle réclame la réouverture de la ligne Le Havre-Fécamp par Goderville (1 h possible en train, contre 2h en car) : faut-il dépenser 400 millions de F pour une 2 x 2 voies, ou 200 pour rénover la voie ferrée ?

Ile de France

- Une délégation de l'AUT a testé le "tramway sur pneus" Translohr sur le site du Trans Val de Marne. Grande accessibilité, design soigné, grandes baies vitrées, guidage intégral en font un véhicule attractif. Mais la capacité est limitée et le confort est réduit par les vibrations et les cahots. La déviation des canalisations sous la voirie et une piste de roulement spécialisée semblent indispensables, rien ne prouve donc que le prix du Translohr à la place offerte soit plus avantageux que celui du tramway sur rails.
- L'AUT constate les difficultés de la RATP à adapter l'offre du métro aux nouveaux rythmes de la vie urbaine : l'entassement est manifeste en "flanc de pointe", le samedi après-midi et les mois d'été.
- L'AUT dénonce les carences de la police parisienne qui, lorsque la RATP l'appelle en cas de blocage d'un couloir de bus par une voiture n'intervient pas efficacement (ou pas du tout) et ne fait rien pour prévenir ces fréquentes situations de bocage.
 - Réseau Vert déplore la sous-exploitation des complexes ferroviaires existant aux portes de Paris et réclame un projet global pour lutter contre les nuisances routières : "un tramway dans une coulée verte" pour les boulevards des Maréchaux, et "un train dans un jardin" sur la Petite Ceinture.
 - CyclotransEurope, avec le soutien de Réseau Vert et du MDB, a organisé en mai une grande randonnée sur le parcours de la future véloroute internationale transeuropéenne entre Creil et Orléans.
 - Après la journée technique du Club des Villes Cyclables, le MDB a organisé une visite sur le terrain à vélo pour étudier l'intermodalité "vélo + transport collectif".
 - Environnement 92 combat l'insécurité du projet de bouclage souterrain de l'A86. Pour en savoir plus, consulter le site <http://www.tunnels-risques.com>.

National

- Jacques Stambouli (titulaire) et Simone Bigorgne (suppléante) ont été renommés au Conseil National de l'Air, qui est chargé d'une évaluation de la mise en oeuvre de la loi sur l'air.

17-23 septembre 2001

Semaine du Transport Public

Organisée par le Comité de Promotion du Transport Public, dont la FNAUT est membre, elle aura lieu du 17 au 23 septembre. La journée "en ville sans ma voiture" est fixée au samedi 22 septembre.

Simone Bigorgne a participé à une réunion de valorisation des projets Keolis (ex-Via Cariane) à La Rochelle.

- La FNAUT a demandé à la SNCF de créer sur le TGV des "voitures-silence".
- Jean Sivardière a défendu le point de vue de la FNAUT, en juin, lors du colloque organisé par la Mission Intermministérielle sur l'effet de serre et lors des premières rencontres parlementaires sur la maîtrise de l'énergie organisées par Yves Cochet. Il s'est entretenu avec Marc Micoud, conseiller de Jean-Claude Gayssot, Alain Richner, directeur du réseau urbain de Versailles, Chantal Duchêne, secrétaire générale du GART et Thierry Soupault, secrétaire général de l'UTP. Il a participé à une journée d'étude du PS de l'Aisne sur les transports.
- La FNAUT et les associations de consommateurs ont rencontré Pierre Izard, DRH de la SNCF, au sujet des grèves. Simone Bigorgne et André Laumin ont rencontré Didier Le Reste, responsable de la CGT cheminots.
- Jean-Pierre Bailleul est intervenu lors du colloque "transports publics et sécurité urbaine" organisé par le GART et la région Ile de France.
- La FNAUT était invitée au carrefour du PREDIT, au 4ème anniversaire de RFF et à l'inauguration du TGV-Méd : des occasions utiles pour s'informer et répandre nos idées. Abel Gugenheim a testé le service TGV+vélo : le local vélo est bien équipé.
- Antoine Jammes a défendu la complémentarité vélo + TC lors d'une réunion du Club des Villes Cyclables.
- Yves Egal est intervenu lors d'un colloque d'Avenir Transport sur le thème "la croissance du transport aérien est-elle gérable ?". La FNAUT a participé aux débats DUCSAI sur le troisième aéroport parisien à Paris (Eric Ehlers, Yves Egal, et dans les régions (Jean Sivardière à Lyon, Didier Grimault à Orléans, Alain Berthoumiou à Toulouse, Max Mondon à Strasbourg, Raymond Lacharme à Bordeaux).
- Simone Bigorgne a fait part des critiques de la FNAUT sur la mise en service du TGV Méditerranée lors de la réunion SNCF-consommateurs de juin.
- La FNAUT a proposé à Yves Cochet un ensemble de propositions, concernant en particulier les modes non-motorisés, permettant d'économiser l'énergie

Les universitaires sur pneus : ignorance et désinformation

Le lobby routier a des alliés inattendus au sein de l'Université. Ainsi le professeur Michel Carmona s'en prend au tramway, "une mode qui coûte cher, une pensée unique, un mythe". Il est, bien sûr, "favorable au développement des transports en commun" mais s'accommode de transports au rabais incapables d'absorber massivement le trafic automobile, et ne provoque que de faux débats. Quant au professeur Rémy Prudhomme, il diffuse consciencieusement tous les poncifs de Christian Gérondeau : la pollution automobile diminue, les PDU mènent droit à l'asphyxie urbaine et menacent gravement l'économie, le rail ruine la France. Sous un vernis scientifique superficiel, ces universitaires d'opérette étalent leur ignorance, manquent totalement de rigueur et d'esprit critique, et contribuent à la désinformation du public.



Orléans, un tramway trop luxueux pour certains !

A la lecture de son livre "le tramway, le coût d'une mode", on imagine difficilement que **Michel Carmona** puisse être normalien, agrégé, professeur de géographie à Paris IV et directeur de l'Institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne : il faudrait un autre livre pour analyser ses démonstrations d'ignorance, ses contradictions, ses comparaisons déplacées et ses erreurs de raisonnement.

Orléanais, l'auteur s'est interrogé sur la pertinence du tramway dans une agglomération de taille moyenne (260000 habitants) et, pour y voir clair, il a mené une "comparaison poussée" avec Lausanne, une agglomération de taille comparable qui, dit-il, a basé son système de transport sur le trolleybus.

Premier constat : ou il n'a jamais mis les pieds à Lausanne, ou il est myope. S'il y a des trolleybus à Lausanne, on y trouve aussi une ligne de tramway qui relie la ville à l'université (le TSOL), une ligne

de tramway suburbain (Bercher-Echalens-Lausanne) prolongée jusqu'au centre en souterrain, et une ligne de métro à crémaillère (Lausanne-Ouchy). Les CFF y exploitent d'excellents services ferroviaires de banlieue. Si le tramway classique y joue un rôle moindre que dans les autres villes suisses et germaniques, c'est uniquement en raison d'un relief accidenté.

De Lausanne à Orléans

N'ayant vu que des trolleybus à Lausanne, le professeur s'étonne que la fréquentation des transports collectifs y soit 4 fois plus forte qu'à Orléans (avant le tram). Son incompréhension du problème est consternante. En effet, à Lausanne, non seulement les transports ferroviaires jouent un rôle déterminant mais le stationnement central est découragé, comme dans toutes les villes suisses ; l'effort financier en faveur des transports publics est décisif et la ville

Référendum

Grandes infrastructures de transport et démocratie n'ont jamais fait bon ménage : Jean-Claude Gayssot vient encore d'en donner une brillante démonstration au cours de l'été. Les autoroutes A51 et "A380" ont été confirmées (voir notre prochain numéro), tout comme le troisième aéroport parisien et la réouverture du tunnel du Mont-Blanc aux camions en transit international.

En organisant un référendum malgré son interdiction par le préfet de Haute-Savoie, les élus de Chamonix, des Houches et de Servoz ont cependant permis à la population locale de s'exprimer. La réponse a été cinglante : 53% de votants (un peu plus qu'aux élections municipales), 97% d'opposants à la réouverture.

Malgré le désaveu qui lui a été infligé, le ministre persiste et signe.

Cette absence de démocratie n'est plus tolérable. Un débat national sur le transport international des marchandises est nécessaire. Il montrerait clairement que le combat des chamoniards n'est pas une réaction égoïste mais sert l'intérêt général.

Le gouvernement doit comprendre que ses promesses réitérées de rééquilibrage du trafic de fret entre la route, le rail et la voie d'eau (cabotage maritime) doivent se traduire par des décisions cohérentes et novatrices, et non par des décisions au coup par coup et des reculades telles que le report de l'augmentation prévue en 2001 puis en 2002, et pourtant modeste (7 centimes par litre), de la taxe sur le gazole.

Plus généralement, on ne peut qu'être profondément choqué par le contraste entre les beaux discours du gouvernement sur les économies d'énergie et les dangers de l'effet de serre, et la mise sur orbite de projets routiers et aéroportuaires qui engagent à long terme l'organisation des transports sur une mauvaise piste.

Jean Sivardière

Journée d'action du 6 octobre

organisée par REAGIR et Vivre en Maurienne et soutenue par l'ARSMB, sur le thème : "moins de camions en Maurienne sans camions au Mont-Blanc". Rendez-vous à 11h devant la gare de Saint Michel de Maurienne.

●●● Les universitaires sur pneus

est dense. Inversement, à Orléans, le réseau de bus était peu attractif, l'offre de stationnement central est généreuse, et la ville est peu dense.

Mais au lieu de s'alarmer du retard des transports publics à Orléans (et du projet du nouveau maire de créer 1000 places de parking dans le centre), le professeur tire argument de leur faible fréquentation pour affirmer que la demande de transport y est faible et que le trolleybus aurait dû être préféré au tramway, qu'il juge surdimensionné.

Or le tramway connaît le succès (30000 voyageurs par jour) et l'achat de rames supplémentaires est envisagé, bien que sa mise en place anticipe sur le développement de l'urbanisation. Mais Michel Carmona estime que ce succès ne fait que "satisfaire une demande jusqu' alors inexprimée" et ne provoquera pas de transfert modal.

Selon Michel Carmona, le tramway est trop luxueux pour les villes moyennes :

Tramophobe incompetent

Michel Carmona voit rouge dès qu'il entend parler de tramway, jusqu'à en perdre sa sagesse universitaire.

Le tramway d'Orléans fait du bruit rue de la Gare en raison d'un phénomène de résonance non encore maîtrisé : donc le tramway fait partout "un bruit insupportable". Selon lui, le tramway fait "des cahots" (sic), on y accède facilement mais il est malaisé de se déplacer à l'intérieur, et ses caténaires sont inesthétiques (mais il note aussi qu'à Lausanne, personne ne remarque celles du trolleybus). Emporté par son élan, il critique même une oeuvre d'art installée le long du tramway à Orléans. Il calcule que "la fabrication des rails a dégagé autant de gaz carbonique que dix ans de consommation de gazole des bus qu'il remplace", mais il oublie la consommation des voitures que le tramway va remplacer.

Quand Michel Carmona se lance dans des considérations techniques, il fait sourire. Il s'empêtre vite dans les rayons de courbure, les largeurs de site propre et les hauteurs de plancher. Il ne sait pas qu'un tramway peut avoir des portes des deux côtés ou d'un seul, être ou non réversible. Il ignore qu'un tramway bien motorisé peut franchir des pentes de 13% et, parmi les villes qui ont adopté le trolleybus en raison de leur relief accidenté, il cite Grenoble, la ville la plus plate de France.

Comparer Orléans et Lausanne n'a aucun sens. Fribourg en Brisgau présente de nombreuses similitudes avec Orléans. Mais on y trouve un réseau hyper-performant de tramways ...

il ignore évidemment qu'en Allemagne, 20 agglomérations de moins de 200000 habitants possèdent un réseau de tramway (en France, aucune) et que ... Lausanne aura bientôt une ligne de métro automatique nord-sud (qui coûtera 2,6 milliards de F).

Le tram, une mode ?

Pour lui, comme pour les nouveaux élus orléanais, le tramway n'est qu'une mode lancée par le lobby ferroviaire et le ministère des Transports. Ici encore, l'ignorance saute aux yeux !

Véritable métro de surface, le tramway se développe dans le monde entier. Redécouvert en France à la fin des années 70 quand sont apparues les limites de l'autobus, dont le trolleybus n'est qu'une variante plus écologique, il s'impose aujourd'hui à la suite des succès spectaculaires enregistrés à Nantes et à Grenoble car il répond à des besoins réels et non par effet de mode.

La ligne Saint Denis-Bobigny transporte chaque jour 80000 voyageurs au lieu des 40000 prévus, la ligne La Défense-Issy les Moulineaux est elle aussi saturée. A Montpellier, on en attendait 5 millions pour le premier semestre d'exploitation, il y en a eu 8 et les rames vont être allongées pour faire passer leur capacité de 220 à 330 voyageurs. Et selon la Chambre de Commerce de Bordeaux, le tramway devrait augmenter de 30 à 40% le nombre des clients des commerces de l'hypercentre.

Le trolley, LA solution ?

Michel Carmona critique à juste titre les «tramways» sur pneus tels que le TVR de Nancy, aussi coûteux que le tramway. Mais, en ne jurant que par le trolleybus, et en particulier le Cavis, équipé d'un guidage optique, deux fois moins coûteux que le tramway, il succombe à un autre mythe.

Certes le trolleybus, est un outil remarquable défendu de longue date par la FNAUT (que Michel Carmona critique bêtement), en particulier à Lyon, Saint Etienne et Grenoble (voir FNAUT-Infos n°78). Mais il n'est pas la panacée : comme ses constructeurs en conviennent, sa vocation n'est pas de remplacer le tramway sur les axes lourds, mais d'en être un complément sur les axes d'importance moyenne.

Par rapport aux systèmes sur pneus, trolleybus et engins intermédiaires, le tramway possède en effet quatre avan-

tages cruciaux que Michel Carmona n'a pas remarqués : le site propre intégral obligatoire, garantie de vitesse et de régularité ; une capacité très nettement supérieure ; la compatibilité avec le réseau ferroviaire autorisant la formule du tram-train pour la desserte suburbaine ; l'aptitude à structurer l'urbanisation. Quant à son coût, constitué pour moitié d'aménagements urbains indépendants du véhicule, il est modeste face à celui du métro ou du Val.

La force du tramway

Sans le tramway, le transport collectif peut difficilement attirer massivement les automobilistes. Les seules villes françaises - Nantes, Grenoble, Strasbourg - où la circulation automobile a été réduite (- 17% dans le centre élargi de Strasbourg) sont celles où le tramway sur rails a été réintroduit : c'est peut-être ce qui inquiète Michel Carmona.

En matière de transport collectif, il faut voir grand, anticiper la demande et ne pas se contenter d'équipements au rabais. N'oublions pas la formule du préfet Doublet : "dimensionner la voirie pour les heures creuses et le transport collectif pour les heures de pointe".

Il faut aussi précéder l'urbanisation et la structurer avec un mode de transport lourd, comme cela se pratique en Allemagne où l'on voit des lignes de tram s'arrêter en plein champ avec la pancarte : "bientôt les immeubles". L'ancien maire d'Orléans, Jean-Pierre Sueur, a eu le grand mérite de le comprendre : notre "professeur d'urbanisme" est moins clairvoyant.

La vraie question

Michel Carmona pose une bonne question : quel est le créneau du tramway ? Mais, aveuglé par sa tramophobie malade, obnubilé par son souci de limiter la dépense publique, ce partisan du transport collectif ... au rabais (bien silencieux sur les gaspillages routiers) obscurcit le débat.

Personne aujourd'hui n'envisage d'implanter le tramway là où il n'est pas à sa place. Le danger est au contraire de voir les élus reculer devant le choix du tramway, comme cela a été le cas à Clermont-Ferrand, Nancy, Caen, Rouen (pour la deuxième ligne) au profit du TVR (le trolley au prix du tramway) ou du Cavis, ou, plus rarement, avoir la folie des grandeurs comme à Rennes, dont le Val (le tramway au prix du métro) est surdimensionné.

Le livre du professeur Carmona est superficiel, confus et sans rigueur scientifique, en un mot indigne d'un universitaire : plaignons ses étudiants ...

J.L. La Rosa, Darly J.C. Vaudois, Promotram

Le professeur anti-PDU et anti-rail

Ignorance

Enseignant à Paris XII et à l'École nationale des Ponts et Chaussées, **Rémy Prud'homme** affirme dans la revue du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles : "réduire les voies de circulation au profit de couloirs réservés aux bus et aux deux-roues est une utilisation sous-optimale de l'espace public. Il faut dynamiser les transports collectifs, mais aussi construire des routes".

Le professeur ignore manifestement quelques données physiques de base : d'après le Deutsches Institut für Urbanistik, sur une voie de 3 à 3,50 m de large, on peut faire passer 1000 voitures à l'heure de pointe, 6000 personnes en vélo, 8000 en bus et 11000 en tramway.

Désinformation

Véritable clone de Christian Gérondeau, Rémy Prud'homme, donne une bonne leçon de désinformation dans le Figaro-Économie du 9-02-2001. À coup de vérités partielles, il combat "trois idées fausses qui font les politiques dangereuses" :

- (1) les embouteillages augmentent ;
- (2) la pollution aussi ;
- (3) il n'y a de salut que dans la réduction du trafic automobile.

1 - Selon Rémy Prudhomme, il n'y a pas plus d'embouteillages sur les routes nationales en 2001 qu'en 1985 alors que la circulation a augmenté de 26%, et la vitesse dans l'agglomération parisienne a augmenté de 15% entre 1991 et 1997 : il n'y a donc pas lieu de s'alarmer.

Les chiffres sont peut-être exacts (les sources ne sont pas citées), mais le professeur se garde bien d'évoquer les milliards de francs engloutis dans les travaux routiers incessants qui ont permis de maintenir la fluidité du trafic routier.

2 - Selon Rémy Prudhomme, la pollution automobile diminue rapidement (la pollution au plomb a déjà disparu), à tel point que le fameux "niveau 3" institué par la loi sur l'air n'est jamais atteint, au grand dam des "ennemis de l'automobile", et que le gouvernement a été obligé de réduire le seuil de déclenchement des alertes à l'ozone de 400 à 200 microgrammes par m³ pour qu'il y ait une alerte de temps en temps.

Le professeur ne dit rien des nouveaux polluants (métaux lourds, composés benzéniques), il oublie d'évoquer la pollution des jours "ordinaires", au moins aussi dangereuse que la pollution de pointe, et le fait, rappelé récemment par l'OCDE, que l'amélioration des véhicules ne com-

pense pas l'augmentation globale du trafic. Et pas un mot sur le bruit ...

3 - Enfin, selon Rémy Prudhomme, la réduction de l'espace accessible aux voitures voulue par les PDU va provoquer une "congestion programmée" qui détériorera la qualité de la vie mais ne suffira pas à modifier le comportement des automobilistes tant les transports collectifs sont lents.

Notre professeur affirme sans démonstration que les pertes économiques atteindront 70 milliards de F par an en région parisienne, et ne dit pas un mot des progrès possibles de la vitesse des transports collectifs.

Déficits

Toujours dans le Figaro-Économie (22-12-00), Rémy Prud'homme nous inflige l'inévitable grand air sur le coût du transport ferroviaire pour le contribuable, 58 milliards en 1999 : "la SNCF, c'est un scandale du Crédit Lyonnais tous les deux ans".

Mais on attendra longtemps ses commentaires sur le déficit de la route. Pourtant, en 1997, d'après une étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées, du CERTU et ... de l'Union Routière de France (dont le président n'est autre que Christian Gérondeau), la route a rapporté 230,8 milliards de F :

● taxes sur les carburants	166
● péages	28,3
● taxes sur les assurances	21,5
● cartes grises	7,7
● divers	7,3

et ses coûts pour la collectivité ont atteint 262,1 milliards de F :

● investissements routiers	56,2
● entretien des routes	45,2
● accidents	49,1
● pollution de l'air	44,4
● embouteillages	39
● effet de serre	19,2
● bruit	9

soit un déficit de 31,1 milliards de F.

Autre information que notre professeur taira soigneusement : en 2010, la totalité des seuls services voyageurs SNCF fera économiser 45 milliards de F de coûts externes à la collectivité, dont 15 pour les services urbains et périurbains.

Lyon-Turin

Rémy Prud'homme critique aussi le projet Lyon-Turin (le Figaro-Économie du 23-02-01). Le comparant au tunnel sous la Manche, il affirme que le projet Lyon-Turin ne coûtera pas 70 mais "près de 200 milliards de francs".

Quant au trafic, il sera 50 fois plus faible que le trafic Paris-Londres en raison de la "loi gravitaire" selon laquelle "le trafic entre deux villes varie comme l'inverse du carré de leur distance et le produit de leurs populations". Or Lyon et Turin sont de petites villes. Il y a bien Milan un peu plus loin, mais notre professeur n'évoque ni Paris, ni Rome, et ne parle pas du fret !

À vrai dire, ce qui l'inquiète manifestement le plus, c'est qu'on envisage de financer le Lyon-Turin "en imposant une fois de plus les automobilistes".

Comme Michel Carmona, Rémy Prud'homme cherche à jouer de son prestige d'universitaire et mélange informations exactes, affirmations sans démonstration, analogies douteuses (le Lyon-Turin peut-il sérieusement être comparé au canal Rhin-Rhône ?) et considérations pseudo-scientifiques. ■

Jean Sivardière

Apprenti-sorcier

Christian Gérondeau, président de l'Union Routière de France et de la Fédération des Automobile-Clubs, a déposé une requête devant le Conseil d'État pour obtenir l'annulation du PDU d'Île de France. Il critique les "politiciens et technocrates, ces apprentis-sorciers" qui veulent faire diminuer le trafic automobile de 5% à Paris, 3% en petite couronne et 2% en grande couronne : "restreindre la circulation, c'est nuire à l'activité économique ; il ne faut pas rompre l'équilibre presque parfait qui existe entre la place de la voiture et celle du transport collectif". Réponse de Jean-Paul Huchon, président PS du conseil régional d'Île de France : "Que font les embouteillages si ce n'est gêner l'activité économique ?"

Grande vitesse

Christian Gérondeau ayant écrit dans La Jaune et la Rouge (voir FNAUT-Infos n°92) qu'un automobiliste urbain se déplace en moyenne de 35 km en 16', donc à la vitesse de 131 km/h, j'ai pris contact avec lui : il a affirmé qu'il s'agissait d'une coquille. Mais, malgré 7 mois d'efforts, je n'ai pas obtenu la publication d'un rectificatif. N'y aurait-il pas d'autres "coquilles" dans les écrits de M. Gérondeau, qui traite élégamment ses adversaires de "schizophrènes" et considère la moindre contestation de l'automobile comme un "substitut de religion" ?

Pierre Jamet, 91 Brunoy

TGV Méd : trop d'effets pervers

Sur les relations Paris-Méditerranée, le TGV concurrencera efficacement l'avion ; sur les relations interrégionales Lyon/Genève-Méditerranée, il concurrencera la voiture. La FNAUT a donc toujours soutenu le projet de TGV-Méditerranée, qui contribue aussi à désaturer le réseau classique. Mais elle a prévu et combattu ses effets pervers, que le triomphalisme manifesté par les pouvoirs publics et la SNCF lors de l'inauguration n'a pas réussi à occulter.

Le rodage technique et les conditions difficiles de la mise en service (pénurie de personnel et de matériel TGV apte à circuler sur la LGV-Méditerranée) se sont traduits par des retards et des grèves. Poussée à l'erreur par les pouvoirs publics qui, aujourd'hui encore, freinent ses ambitions, la SNCF paie son manque d'anticipation de la reprise du trafic et sa lenteur à améliorer son organisation interne. Mais le taux de régularité est maintenant de 80 à 85% (il est de 90% pour l'ensemble des TGV).

Les voyageurs se déplaçant entre grandes villes **directement** desservies par le TGV-Méditerranée sont évidemment gagnants (*nous examinerons la tarification dans notre prochain numéro*). La desserte a été accélérée d'une heure et étoffée. Le confort du TGV a été amélioré, et on peut même y voyager avec sa bicyclette dans certains TGV. En définitive, le succès commercial est supérieur aux prévisions (+35% de trafic). Mais bien des voyageurs sont pénalisés par la réorganisation des dessertes classiques.

Des gares ratées

La qualité esthétique des gares nouvelles a été saluée par tous les observateurs, mais les voyageurs non-motorisés en apprécient moins l'isolement : le temps gagné en train est perdu en car.

La gare de l'Arbois est à l'écart du réseau ferré régional alors qu'elle aurait pu être alimentée par l'ancienne ligne Aix-Rognac, et rien ne semble prévu pour corriger cette situation.

La "virgule" nécessaire entre celle d'Avignon et la gare centrale ne sera pas construite avant 2006 (rien ne presse, "merci de votre compréhension").

Quant à la gare de Valence, elle est certes située au croisement de la LGV avec la ligne Grenoble-Valence, mais elle ne permet pas le rebroussement des trains Corail. Le trajet Paris-Briançon passe de 6h45 à 8h : TGV + autocar entre les deux gares de Valence + train. Les vacanciers chargés de bagages et les personnes âgées apprécient...

Comme le dit Jacques Silhol, président de la FNAUT-PACA : "là où le TGV passe, le train classique trépanse".

Ruptures de charge

Sans concertation avec élus et associations, la direction Grandes Lignes a diminué la desserte directe des petites villes de la vallée du Rhône (Montélimar, Pierrelatte, Orange, Arles). Les liaisons Marseille-Montpellier sont moins bien assurées, des correspondances ont disparu à Marseille, Avignon, Miramas.

De même des relations directes entre grandes villes ont disparu. Une rupture de charge est dorénavant imposée aux voyageurs à Dijon (depuis Reims), Lyon, Valence ou Avignon ; parfois deux : une à Lyon et une plus au sud.

À cette contrainte s'ajoute la réservation sur le TGV, le prix augmenté, la suppression de services d'accompagnement d'enfants, des difficultés en plus pour les personnes âgées ou handicapées.

D'autre part des trains de nuit tels que le Phocéan ont été supprimés alors qu'ils offraient une heure d'arrivée à Paris plus matinale que celle du TGV. Les trains de nuit entre Grenoble et les Pyrénées ou Nice ont disparu.

Enfin la SNCF rabat le maximum de trafic sur la ligne nouvelle, depuis Nantes ou Clermont-Ferrand, ce qui fragilise des lignes comme Nantes-Bordeaux et Clermont-Nîmes.

Le TER dégradé

Dans sa réorganisation des horaires des trains TER, la SNCF a privilégié les trains en correspondance avec le TGV au détriment des "trains de la vie quotidienne" assurant les déplacements domicile-travail et études, et sans la moindre concertation. Ainsi les TER Valence-Lyon arrivent maintenant à la gare de Perrache alors que les usagers travaillent dans le quartier de la Part-Dieu.

L'inadaptation des horaires TER aux déplacements domicile-travail ou études et les suppressions de services et d'arrêts des TER ont suscité un vif mécontentement des usagers, accentué par les lacunes de l'information, l'inconfort et la capacité insuffisante du matériel, l'insécurité, les retards chroniques et les grèves incessantes.

De nouvelles associations d'usagers (Marseille-Nice, Montélimar-Avignon, Montélimar-Lyon, Romans-Grenoble, Bourg-Lyon) se sont créées. Elles dénoncent la SNCF à deux vitesses : "TGV génial, TER moribond".

Des élus régionaux tels que Michel Vauzelle, président de la région PACA, ont protesté auprès du président de la SNCF. Mais leur mobilisation - en PACA, en Rhône-Alpes - a été trop tardive et insuffisante pour corriger le désengagement de la SNCF et financer de nouveaux services, et les usagers des TER sont mécontents.

Improvisation

A travers les difficultés évoquées ici, c'est donc le problème fondamental de la cohérence entre services nationaux et régionaux qui est posé. Pour la FNAUT, le développement simultané du TGV, des TRN et du TER, est possible.

Comme l'explique Michel Roy, président de l'APVFJ : "la SNCF veut faire jouer tous les rôles au TGV, à la fois concurrent de l'avion et train rapide national. Elle fait trop confiance à ses experts en marketing et à ses super-techniciens, ignorants de ses devoirs de service public et prêts à sacrifier les liaisons intercités indispensables à un bon aménagement du territoire".

Quant aux élus régionaux, ils n'ont pas encore pris la pleine mesure des attentes des voyageurs régionaux et des implications financières de leurs nouvelles compétences face au recentrage de la SNCF sur les trafics massifs à longue distance et l'abandon progressif des trains de cabotage et trains de nuit.

Jean Sivardière

Protestations

Malgré les efforts de l'association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ), soutenue par la FNAUT-Franche Comté, la SNCF a supprimé le train direct de jour Strasbourg-Nice dit Rouget de l'Isle, qui desservait finement les villes du Jura (Mouchard, Lons), de la vallée du Rhône et de la Côte d'Azur : l'APVFJ a manifesté lors du dernier passage du train à Lons.

La FNAUT-Lorraine a protesté contre les nouveaux horaires Lyon-Metz : 3 AR diurnes seulement (contre 6 pour Lyon-Strasbourg), suppression d'arrêts à Toul et Neufchâteau, pas de train Lyon-Metz entre 6h50 et 13h50.

La FNAUT-Rhône Alpes a critiqué la disparition des derniers trains directs de jour entre Genève ou la Savoie et le Midi (Saint Gervais-Nice).

La FNAUT-PACA a déploré "la suppression de la quasi-totalité des trains GL qui desservaient la région, non compensée par la création de nouveaux TER par le conseil régional".

"Merci pour votre compréhension"

Les discours politiquement corrects sur la "priorité aux transports en commun" et les bilans triomphalistes ont une fâcheuse tendance à se multiplier, mais les décideurs utilisent-ils les transports en commun dont ils parlent si bien ? Nous leur proposons de délaissé quelque temps leur voiture de fonction, de nous suivre dans une visite sur le terrain qui explique pourquoi l'automobile reste si attractive, et de ne plus se contenter de remercier les usagers des transports publics "pour leur compréhension"...

L'usager peut marcher ...

- Claude Jacquaz, vice-président de la FNAUT-Rhône Alpes, dénonce le positionnement du terminus de la ligne 2 de tramway Lyon Perrache-Saint Priest, adossé au centre de maintenance des tramways et excentré par rapport à la zone commerciale de Porte des Alpes. Réponse de Pierre Garnier, directeur du SYTRAL : "ce terminus sera utilisé par les 170 salariés du centre de maintenance, c'est délibéré de notre part de ne pas desservir le centre commercial. Celui-ci est très orienté vers la voiture, de plus les élus de Bron et les commerçants ne voulaient pas que les grands magasins leur fassent de l'ombre".

... risquer sa vie, ...

- Simone Naudet, présidente de l'association pour la défense de l'environnement et de la qualité de la vie de Golfe Juan Vallauris, a signalé au conseil général des Alpes Maritimes la quasi-impossibilité d'accéder à un arrêt de bus situé sur la RN 7 ou de le quitter sans risquer sa vie en raison de la densité du trafic routier, et a réclamé la création d'un passage protégé par des feux commandés par boutons-poussoirs. Réponse : le danger a été confirmé par un bureau d'audit (*il fallait bien un "audit" pour s'en apercevoir*), "en conséquence la desserte de l'arrêt est suspendue dans les deux sens, dans l'attente d'éventuels aménagements".

... faire un détour, ou prendre un taxi

- À Paris, le bus était considéré, jusqu'à une date récente, comme un gêneur. À Noël 2000, l'information suivante a été affichée sur le trajet du bus 58 : "suite à la pose des décorations de Noël rue de l'Odéon, la ligne sera déviée". Le soir de la fête de la musique, à part quelques rues barrées, aucune restriction n'a été apportée à la circulation automobile, mais les bus ont été supprimés après 18h30 dans Paris.
- Florence Michel, membre de l'AUT-Ile de France, se déplace en fauteuil rou-

lant : récit d'un voyage ordinaire. Pour aller de Montparnasse à Bercy, elle emprunte les lignes 91 et 24, théoriquement accessibles. Le machiniste, prévenu qu'elle doit descendre à Gare de Lyon, n'actionne pas la palette, et le bouton d'appel ne fonctionne pas ; la palette du 24 ne fonctionne ni à la montée, ni à la descente : des usagers complaisants l'aident. Au retour, elle emprunte la ligne 14 de métro, accessible : à Châtelet, l'ascenseur de sortie est en panne. Retour à Gare de Lyon, l'ascenseur est aussi en panne : elle sort par un monte-charge, puis prend le bus 20 pour Bastille, après avoir perdu une heure, et prévient le machiniste : comme à l'aller, celui-ci oublie de sortir la palette et le bouton ne fonctionne pas. Fin du parcours en taxi ...

L'enfer de Massy

- La gare de Massy Palaiseau est écartelée entre trois pôles bien distincts : la gare RATP (RER B), la gare SNCF (RER C et ligne Massy-Versailles Chantiers) et enfin la gare TGV. Les voyageurs parcourent à pied des centaines de mètres entre ces trois gares, ils montent et descendent des escaliers sous la pluie, et dans des courants d'air glaciaux en hiver.

La ville de Massy, la RATP, la SNCF, le STIF et la région viennent de décider un réaménagement de la gare. Naïf, j'ai cru qu'enfin nous allions avoir une gare digne de ce nom, avec tous ses quais rassemblés sous une même halle, simplifiant ainsi les allées et venues des voyageurs TGV encombrés de bagages et des usagers passant d'un RER à l'autre. Eh bien non ! la configuration actuelle sera maintenue et une jolie passerelle reliera les trois gares. Tout ça pour une somme astronomique.

Je plains les pauvres voyageurs descendus du TGV pour se rendre à Antony et y prendre Orly-Val. En semaine à partir de 7h30, il est presque impossible de monter dans un train avec un bagage encombrant. À Antony, encore des escaliers et des couloirs, et des billets à prendre aux distributeurs automatiques. Si Orly-Val avait été construit à partir de Massy Palaiseau tout cela aurait été plus simple.

Médiation

En 2000, le médiateur de la SNCF, Bertrand Labrusse, a traité 135 litiges, dont 45 transmis par la FNAUT. 36% des litiges concernent des infractions, 24% des retards, 9% la qualité des services, 8% des demandes de remboursement, 7% la tarification, 6% les bagages enregistrés et 4% les grèves.

Dans 99 cas, dont 37 présentés par la FNAUT, l'usager a obtenu satisfaction totale ou partielle.

Quant au médiateur de la RATP, François Tissanie-Noir, il n'étudie que les litiges liés à des infractions, tarifaires ou comportementales, constatées lors de contrôles. En 2000, il a traité 49 litiges, dont 7 transmis par la FNAUT.

Il a rendu un avis favorable à l'usager dans 29 cas, dont 6 transmis par la FNAUT : classement sans suite, remboursement ou offre d'un bon voyage, retrait des frais de dossier, ou encore réduction du montant de l'amende.

Le médiateur RATP a imposé à un mineur auteur de graffitis un stage d'information au sein de l'entreprise. Face à la sensibilité croissante des usagers au déroulement des contrôles, il a suggéré la participation, proposée depuis des années par l'AUT-Ile de France, d'usagers volontaires à la formation des contrôleurs RATP.

114 dossiers de litiges avec la SNCF ou la RATP ont été traités par la FNAUT en 2000. Les dossiers transmis aux médiateurs sont sélectionnés et solidement étayés, d'où un taux de succès (82% à la SNCF et 86% à la RATP) supérieure à celui des autres associations (69% et 55%). Au cours du premier semestre 2001, l'activité de médiation s'est amplifiée : 173 dossiers ont été étudiés. Il en est de même pour les litiges dans le domaine aérien : 100 dossiers en 2000, 72 de janvier à juin 2001.

Laurence Vernay,
service juridique de la FNAUT

Anticipation mal venue

Sommée par l'État de ne pas augmenter ses tarifs en janvier prochain en même temps que le passage à l'euro, la SNCF a choisi d'anticiper sa hausse annuelle à septembre 2001. La FNAUT avait demandé un report à mars 2002. Le niveau de la hausse n'est pas scandaleux comparé à celui de l'inflation, mais l'erreur psychologique est évidente. De nombreux voyageurs se plaignent en effet de la dégradation de la qualité des services ferroviaires : retards, suppressions de services, grèves. L'augmentation ne peut que les exaspérer davantage et inciter certains d'entre eux à abandonner le train.

Les vraies zones 30

Analysant une enquête de la DRE d'Ile de France, Henri Fay (FNAUT-Infos n°95) confirme qu'en France, les zones 30 s'implantent difficilement et sont mal conçues (le CERTU a créé un observatoire afin d'identifier celles qui ont été réalisées correctement). Mais il ne faut pas en déduire que la formule est sans intérêt.

Une zone 30 a pour but de rendre plus sûrs et plus agréables la marche et la circulation à vélo. Ce n'est pas une zone piétonne, on peut y circuler et y stationner librement : elle est donc bien acceptée par les commerçants.

Dans une zone 30 qui fonctionne correctement, les vitesses de chacun sont assez faibles pour que les regards se croisent : on se respecte, l'atmosphère est conviviale et la vie de quartier peut se développer. Il faut donc aménager les entrées et changer le paysage pour attirer l'attention de l'automobiliste ; des "plateaux surélevés", "coussins", "pincements" de la voirie et "écluses" l'obligent à modérer sa vitesse.

Pincements et écluses autorisent le passage des bus ; on ménage une bande latérale pour permettre aux cyclistes de continuer tout droit. De tels systèmes existent même sur des routes nationales lorsqu'elles traversent des agglomérations, par exemple en Isère, à la plus grande satisfaction des habitants.

Il est particulièrement intéressant d'établir une zone 30 dans le voisinage d'une école, afin de sécuriser l'ensemble du trajet domicile-école, généralement assez court, et de limiter l'accompagnement des enfants en voiture. Il convient alors de supprimer du stationnement devant l'école pour dégager l'espace.

Il peut être souhaitable d'inclure dans une zone 30 une voie de desserte sur laquelle le trafic de transit est majoritaire. C'est le cas si des commerces sont répartis de part et d'autre de cette voie et si les habitants souffrent d'un "effet de coupure".

Le coût de l'aménagement des zones 30 est modeste. À Grenoble, il est prévu de dépenser 8 milliards de F pour le PDU, dont 200 millions pour compléter le réseau cyclable et autant pour généraliser les zones 30 dans toutes les communes de l'agglomération.

À terme, il est souhaitable que les zones 30 couvrent au moins la moitié de la surface des communes urbaines. A Berlin, elles couvrent 70% du territoire.

Jacques Hennebert, Rue de l'Avenir

Montée par l'avant ?

Ce n'est pas la montée par l'avant des bus qu'il faut imposer, mais la descente par l'avant qu'il faut interdire.

Alain Cazal, AUTRA, Bordeaux

La montée par l'avant est imposée au Mans depuis mai 2000 : elle accentue la lenteur chronique des services et ne freine pas les violences. Elle est adoptée à Angers, mais les services ont été accélérés par la suppression des "bateaux et la généralisation des priorités aux feux. À Laval, elle fonctionne très bien : les conducteurs sont au centre du système, c'est un élément positif, mais les usagers âgés qui s'assoient lentement peuvent être bousculés au départ.

Il faut faire disparaître le sentiment d'insécurité qui se développe très vite, mais les transports urbains ne seront sûrs que s'ils sont rapides, donc fréquentés, et bien surveillés.

FNAUT Pays de la Loire

La fraude et l'insécurité progressent dangereusement dans les transports strasbourgeois. La montée par l'avant dans les bus est une mesure controversée dont l'efficacité réelle n'est pas encore connue : peut-être est-elle une méthode transitoire permettant de reprendre en main la situation.

Max Mondon, ASTUS, Strasbourg

À Marseille, la montée par l'avant existe depuis la suppression des receveurs vers 1970. Depuis peu, tous les titres de transport doivent être validés. Le taux de fraude a été réduit de moitié et l'allongement des temps de parcours ne semble pas significatif. Le non-respect des couloirs réservés par les automobilistes ne fait-il pas perdre plus de temps ? On a pu dénombrer 40 voitures stationnées un samedi matin sur les couloirs bus de la Canebière ! Il faut se mobiliser en priorité pour de bonnes conditions de circulation des bus.

Jacques Silhol, FNAUT-PACA, Marseille

Tourisme ferroviaire

Nos belles lignes de montagne, en particulier celles du "triangle vert du Cantal", doivent être mises en valeur par le développement d'un tourisme ferroviaire de masse, sur le modèle suisse des chemins de fer rhétiques dont le succès est connu. On pourrait ainsi sauvegarder le service public toute l'année. Voilà qui serait plus innovant que des engins guidés sur pneus dans nos villes.

Théophile Kunz, 83 Le Beausset

Le saviez-vous ?

Moins de 8000 tués sur les routes françaises en 2000 : c'est le meilleur résultat depuis 1953, il y avait à l'époque 6 fois moins de trafic. La mortalité a reculé sur le réseau national et départemental, mais augmenté de 7,3% sur les autoroutes, où la vitesse moyenne est passée à 127 km/h.

Deux accidents corporels sur trois, un blessé grave sur deux et un tué sur quatre sont relevés en milieu urbain.

57% des contraventions dressées pour excès de vitesse par la gendarmerie ne sont pas suivies de sanction (les dépassements de moins de 20 km/h ne sont même pas verbalisés).

L'association des familles de victimes d'accidents de la circulation (AFVAC) rappelle que la route tue, en moyenne, un être humain par heure en France. Elle réclame le bridage de la vitesse des véhicules routiers à la construction.

Droit à conduire et sécurité

L'Association des Voyageurs (ADV), émanation de la CLCV, "se félicite des efforts récents du gouvernement pour améliorer la sécurité routière, mais s'inquiète d'une pénalisation des conducteurs trop importante ou mal orientée, ou d'une prévention qui rendrait le droit à conduire de plus en plus cher ou le suspendrait trop facilement".

Le point de vue de la FNAUT est différent : il n'existe pas de "droit à conduire" et le permis de conduire n'est pas un droit civique mais une autorisation provisoire ; les sanctions actuellement appliquées aux délinquants de la route n'ont rien d'exagéré ; une sanction bien méritée ne doit pas être assimilée à une pénalisation ou à une répression.

Passages à niveau

L'ADP est plus volontariste quand il s'agit des passages à niveau (47 tués en 1999). Elle propose de les supprimer tous. Comme il en existe encore plus de 10000, cela coûterait 200 milliards de F, l'équivalent du programme TGV d'ici à 2020. La FNAUT est plus réaliste (voir FNAUT-Infos n°62 et 82) et ne réclame que des suppressions bien ciblées.

Une analyse récente de l'INRETS a montré que les conducteurs sont souvent "surpris" devant un passage à niveau fermé ou en cours de fermeture. Confirmant le point de vue de la FNAUT, l'INRETS souligne l'importance d'une pré-signalisation en amont.

Brèves

Quand la SNCF déraile

Joël Giraud, maire de l'Argentière et président de l'association des maires des Hautes Alpes, est furieux. Dans une note interne, la SNCF propose à ses agents de privilégier, pour les groupes et les jours de pointe, au lieu des trains TER Valence ou Grenoble/Briançon en correspondance avec un TGV, la liaison Grenoble-Briançon "par autocar non SNCF de la société des VFD, qui offre un temps de parcours performant".

Légère contradiction

Marie-Hélène Aubert, députée Verte d'Eure-et-Loir, est opposée à la construction d'un troisième aéroport international dans le bassin parisien, en particulier à Beauvilliers, dans sa circonscription. Mais elle est favorable à l'aéroport de Notre-Dame des Landes, entre Nantes et Rennes.

Stationnement gênant

A Grenoble, les commerçants ont bloqué l'avenue Alsace-Lorraine pour protester contre les mesures prises par la municipalité pour y dissuader le stationnement gênant et rendre l'espace aux piétons. Pas de parkings, pas de clients, selon eux ! Une enquête de la police municipale a montré que 90% des voitures en stationnement gênant étaient celles des commerçants eux-mêmes ...

Comprenne qui pourra

A Mulhouse, le maire veut un tramway sur rails et son opposant de droite un tramway sur pneus. A Rennes, le maire veut une deuxième ligne de Val, et son opposant de droite un tramway sur rails. A Orléans, le maire veut un tramway sur pneus et son opposant de gauche un tramway sur rails : à Tours, c'est le contraire. On s'y perd ...

Pollution routière

Selon le Comité National d'Information sur l'Incinération des Déchets, plus de 500000 tonnes par an de cendres contaminées à la dioxine servent à fabriquer des routes ou des remblais, bien qu'une circulaire de 1994 interdise leur utilisation à moins de 30 mètres d'un cours d'eau (51 rue du Fbg Saint Antoine, 75011 Paris. <http://www.cniid.org>).

BIEN DIT

Yves Cochet, ministre de l'Environnement, à propos de la pollution urbaine : "je pense qu'il y a une conscience écologique plus aiguë chez nos concitoyens que chez certains élus qui ont peur de perdre les prochaines élections".

Tango urbain

Georges Amar, M. Innovation de la RATP, a tout compris. Évoquant dans Paris-Match du 15-03-2001 le "tango urbain" des déplacements quotidiens, il affirme : "l'important pour nous, transporteurs, ce n'est plus le déplacement d'un point à un autre, mais les arrêts qui ponctuent le parcours". Et dans La Vie du Rail, il précise : "dans le nomadisme, la notion d'étape est très importante". Pour l'usager, c'est plutôt le contraire : pouvoir consulter Internet à la station Châtelet et s'y sentir "zen", c'est bien ; disposer d'une signalétique lisible de loin, être assis à l'heure de pointe et ne pas attendre un bus pendant 30 mn, c'est mieux.

Drôle de tram à Nancy

"C'est le tramway le plus dispendieux. Drôle de tram ! Alimenté par des caténaires mais équipé d'un moteur diesel, chaussé de pneus mais guidé par un rail, cette étrange bestiole ressemble à un gros trolley articulé. Le maire de Nancy, André Rossinot, a lancé l'appel d'offres 8 mois avant la décision de la Communauté Urbaine, et le tram ne respecte pas les critères de performance retenus : l'engin de Bombardier n'aurait pas dû être sélectionné. La facture, initialement 920 millions, dépasse déjà les 990 (le prix des rames est passé de 11 millions pour 195 passagers à 13 pour seulement 143 passagers) et 400 millions de plus ont été votés discrètement sur des budgets annexes : adaptation du poste central de circulation urbaine, déplacements de réseaux, aménagements de carrefours".

(Capital, mars 2001)

PERMIS À POINTS

Récompenses :

▲ +2 points à l'agglomération de Rodez (65000 hab.), qui va renforcer son réseau urbain et se doter d'un pôle intermodal à la gare SNCF. Elle envisage même de créer une ligne de tram-train reliant le centre ancien aux communes du nord et du sud.

Punitions :

▼ - 2 points à Michel Guérin, maire PC de Saran. Pour des raisons politiciennes, cet ancien cheminot critique le projet de liaison TGV Tours-Orléans-Roissy, un "leurre" paraît-il.

▼ - 2 points à Jean Denais, maire DL de Thonon. Il est opposé à une éventuelle utilisation de la ligne Annemasse-Evian la nuit : va-t-il demander la fermeture des autoroutes la nuit ?

▼ - 4 points à Jean-Paul Fournier, nouveau maire de Nîmes. Il s'oppose au projet "absurde, coûteux et inutile" de viaduc ferroviaire de Courbessac, dont la construction permettrait de supprimer un rebroussement des trains Alès-Nîmes et de faire gagner 8 à 10 minutes à leurs usagers.



BÊTISIER

X Métropole, mensuel financé par la CCI de Toulon : "la voiture symbolise la liberté individuelle chère à notre société, pierre angulaire contre laquelle se sont brisées et se briseront les vagues collectivistes et idéologiques".

X Claude Allègre, ancien ministre de l'Éducation Nationale, signe un morceau d'anthologie dans l'Express du 26-07-01. Il s'insurge contre la pollution de l'air à Paris et reprend le catalogue des fausses bonnes idées. Il faut tout d'abord remplacer les cars de tourisme par des minibus reliant le centre à des parkings périphériques : "l'effet de serre diminuerait et la circulation serait plus fluide". Selon lui, "le vélo, c'est bien mais ce n'est pas la solution ultime, pas plus que la bougie ne remplacera l'électricité ni la lessiveuse la machine à laver". La solution, c'est la voiture électrique ou, à défaut, hybride. Le transport collectif n'est même pas cité. Sans doute peu convaincu par ses idées géniales, il propose aussi un programme d'étude de météorologie urbaine et des normes de construction tenant compte des vents dominants. M. Allègre, faites de la géophysique !

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 98

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

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

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,

organismes, Étranger : 160 F ou 24,39 €

Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

métro Pernety

☎ : 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

Actions en bref

Auvergne

- La FNAUT-Auvergne est associée à l'élaboration du PDU de l'agglomération du Puy (50000 habitants). L'association réclame des autorails dont la motorisation soit adaptée au profil des voies ferrées auvergnates. Elle s'inquiète de l'avenir de la ligne Clermont Ferrand-Nîmes : ralentissement des trains, incitation par la SNCF au passage par Lyon.
- **Après avoir alerté élus, médias, syndicats, ... la FNAUT-Auvergne a obtenu le rétablissement de l'arrêt à Brioude du train de nuit Nîmes-Paris.**

Basse-Normandie

- Une enquête de l'ADPCR réalisée au cours de l'été a mis en évidence une accumulation impressionnante de dysfonctionnements sur la ligne Caen-Rennes : pannes de matériel, capacité insuffisante des autorails et autocars. L'ADPCR, soutenue par la FNAUT, a protesté énergiquement, d'autant que la ligne dessert de nombreux sites touristiques de qualité, et a disparu du Guide du Voyageur ...

Franche-Comté

- François Jeannin, représentant de la FNAUT au comité de pilotage du TGV Rhin-Rhône, a rappelé l'opposition de la FNAUT à la gare d'Auxon, en périphérie de Besançon (elle approuve au contraire la solution adoptée pour la traversée de Dijon avec une nouvelle gare en centre-ville). La FNAUT souhaite un contournement ferroviaire de Besançon sans gare nouvelle, comme au Mans, et la mixité de la ligne nouvelle, de telle sorte que tous les trains (TGV et fret) ne s'arrêtent pas à Besançon puissent l'emprunter.

Ile de France

- La RATP a participé à la promotion des jeux olympiques à Paris en 2008 : l'AUT Ile de France lui conseille de faire plutôt celle des couloirs de bus (ses bus font du 10 km/h dans Paris).
- L'AUT-Ile de France a protesté contre la décision du STIF de ne réduire le prix de la carte Orange que de 30% à la suite des grèves récentes.
- L'AUT-Ile de France regrette le report (un abandon ?) du projet de piétonnisation de la place de la Concorde par la nouvelle municipalité de Paris et considère que, malgré son intérêt, l'élargissement de 40 km de couloirs de bus protégés et rendus accessibles aux

cyclistes est une mesure isolée qui ne constitue pas une politique globale. L'AUT demande la remise en cause des sens interdits et la création de rues réservées aux piétons, vélos et bus.

Lorraine

- La FNAUT-Lorraine est membre du Conseil de Développement du Grand Nancy, qui comprend 15 associations. et du comité de suivi du Schéma Régional des Transports. Partant d'une comparaison entre les évolutions des infrastructures routières et ferroviaires en Lorraine depuis 30 ans, elle a proposé à la région un programme de travail très précis de réhabilitation du rail : sauvegarde des emprises menacées, suppression rapide des points noirs, ... et emprunt ferroviaire régional.
- La FNAUT-Lorraine s'inquiète du financement de la gare TGV de Vandières : seule la maquette existe ...

Pays de la Loire

- Le collectif tramway du Mans (FNAUT + CFDT) s'inquiète de l'absence de nouveaux couloirs réservés aux bus bloqués dans la circulation et du retard pris par le dossier du tramway : il réaffirme sa préférence pour un tramway sur rails.
- Tout en reconnaissant que "beaucoup a été fait à Nantes pour réduire les aberrations du tout-automobile", l'ANDE réclame à la municipalité une lutte plus énergique contre le stationnement sauvage et une réduction de la vitesse automobile dans le centre.
- La FNAUT-Pays de la Loire refuse une gare-bis du TGV-Ouest à Laval, évoquée par le président de la SNCF.
- La FNAUT-Pays de la Loire a organisé une réunion publique à Sainte Pazanne sur les transports dans le pays de Retz et la coordination technique et tarifaire entre train et autocar.
- La FNAUT-Pays de la Loire cherche à éviter le démantèlement de l'emprise de l'ancienne ligne Château Gontier-Segré-Châteaubriant-Saint Nazaire, menacée par le projet de rocade sud de Château Gontier. Elle rappelle que le port de Saint Nazaire recherche de nouveaux itinéraires pour améliorer sa desserte ferroviaire.

Poitou-Charentes

- L'AUTC a organisé à Poitiers, en juin, un débat public sur le thème "tramway, trolleybus ou hybride", avec la participation de Didier Grimault et Jean-Claude Oesinger. L'exemple navrant de Nancy a été évoqué.
- L'AUTC déplore l'attitude de la SNCF,

qui refuse de participer au financement, à parité avec la région, de la mise en conformité de la gare de Couhé-Vérac. L'association réclame des transports à la demande bien coordonnés avec les services TER.

- Jean-François Troin est intervenu à Poitiers lors d'un atelier sur le transport ferroviaire organisé par les Verts.

Rhône-Alpes

- Cinq associations adhérentes à Darly et opposées au Contournement Ouest de Lyon ont demandé à la région Rhône-Alpes une expertise indépendante sur le maillage autoroutier prévu : COL, A45, A89, ...
- L'association Sauvegarde des Coteaux du Jarez a organisé en juin avec la FNASSEM (fédération nationale de sauvegarde des sites et monuments) un pique-nique et une visite des sites menacés par l'A45.
- La FNAUT-Ain soutient le projet de réouverture de la ligne La Cluse-Bellegarde face aux élus anti-ferroviaires et fait des propositions pour que cette réouverture ne bénéficie pas seulement à la liaison TGV Paris-Genève, mais aussi à la desserte TER locale.

Interrégional

- L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) a finalement obtenu un train Grenoble-Gap les samedis matin, mais sans correspondance vers le sud à Veynes et pas les dimanches et fêtes ... Elle demande aux régions Rhône-Alpes et PACA et aux directions SNCF de Chambéry et Marseille des correspondances systématiques à Veynes, indispensables à la rentabilité des trains.
- Alsace-Nature et la coordination Transport-Environnement du Massif Vosgien ont organisé une réunion publique à Sainte Marie aux Mines sur l'avenir du tunnel routier. Georges Unia, président de l'ARSMB, et le maire de Chamonix y ont participé.
- L'ADPCR s'inquiète du risque de balkanisation de l'axe ferroviaire de la façade atlantique (dont elle réclame l'électrification intégrale de Caen à Bordeaux), la SNCF n'assurant plus que les relations radiales et les régions collaborant difficilement pour développer les relations interrégionales.
- La FNAUT-Lorraine réclame la relance de la relation Nancy-Belfort dont la desserte est devenue lamentable : 3 AR par jour (un seul le dimanche !), des horaires inadaptés et des correspondances difficiles. L'association réclame aussi de meilleures relations de Verdun vers Chalons et Reims.



Une réforme inachevée

Promulguée par le gouvernement Juppé en 1997 et complétée par le gouvernement Jospin, la réforme du système ferroviaire français comporte deux dispositions principales : la création de RFF et la régionalisation. Ses effets positifs sont connus : clarification des rôles, efforts financiers de l'État, progrès commerciaux de la SNCF, redynamisation des services régionaux. Mais ses effets pervers et ses lacunes sont inquiétants : le service public sur les relations nationales et interrégionales est mal pris en compte, les centres de décision sont trop nombreux, la dette ferroviaire n'a pas été apurée et pèse lourdement sur les capacités d'investissement et de rénovation du réseau, les conditions de concurrence entre modes n'ont pas été corrigées. Une analyse de la réforme, peu connue, intervenue en Suisse est instructive.

La réforme ferroviaire française s'est faite en deux étapes.

En 1997, sous le gouvernement Juppé, la réforme Pons-Idrac a introduit :

- une séparation partielle infrastructure-exploitation par la création de RFF (la SNCF verse dorénavant des péages à RFF mais reste une entreprise intégrée puisqu'elle conserve le monopole de la maintenance du réseau, pour laquelle elle est rémunérée par RFF) ;
- le transfert de la "dette d'infrastructure" de la SNCF à RFF ;
- le transfert expérimental de la gestion des services régionaux à 6 régions.

Malgré l'opposition des syndicats et les réticences d'une partie des cadres de la SNCF, le gouvernement Jospin a maintenu la réforme et l'a complétée :

- désentêtement partiel de la SNCF (20 milliards de F) ;
- stabilisation de dette de RFF sur 3 ans par une dotation de 37 milliards de F ;
- forte contribution de l'État au finance-

ment du TGV-Est en application de la réforme, décuplement des crédits ferroviaires de l'État dans le cadre des contrats de plan ;

- extension de la régionalisation au Limousin, puis généralisation au 1er janvier 2002 par la loi SRU.

Plus récemment, la concurrence a été élargie dans le domaine du fret sous la pression de Bruxelles.

Compte tenu des effets pervers du monopole passé de la SNCF (dogmatisme technique et commercial, abandon progressif de la logique de réseau, irresponsabilité de l'État et des élus), la FNAUT a approuvé cette réforme, tout en dénonçant ses limites, car la SNCF est aujourd'hui "contrôlée" par RFF, les régions et la concurrence (pour le fret).

Des effets positifs

Fin 1995, la SNCF, engagée dans une spirale de déclin du réseau classique, était pratiquement en faillite et ● ● ●

Amnistie perverse

Pendant les six mois qui ont précédé les élections présidentielles de 1988 et 1995, la perspective de l'amnistie a provoqué une flambée des infractions aux règles de la sécurité routière, qui s'est traduite par une aggravation du nombre des tués (+ 500 à 600) et des blessés, et un non-respect généralisé des règles du stationnement automobile en ville, source de danger pour les piétons et cyclistes, de blocage des transports publics et de dégradation de la civilité et de la qualité de vie urbaine.

Automobilistes et motards espèrent bien qu'on passera l'éponge sur leurs toutes infractions : toutes les fautes commises ne sont pas amnistiables, mais peu de gens le savent.

Quant aux forces de l'ordre, elles ne sont pas incitées à accentuer leurs contrôles, sachant que leur verbalisation sera partiellement inutile.

La seule perspective de la traditionnelle amnistie (quelles que soient les modalités précises de l'amnistie après l'élection) est donc profondément anti-pédagogique.

Déjà, en temps normal, plus d'un automobiliste ou motard sur deux (et, en ville, 94% des motards) ne respecte pas les limitations de vitesse.

Face à la gravité persistante de l'insécurité routière dans notre pays et à l'indiscipline croissante en matière de stationnement, l'Association des Familles des Victimes d'Accidents de la Circulation (AFVAC), l'association Les Droits du Piéton, l'association Rue de l'Avenir, la FUBicy et la FNAUT ont demandé avec insistance aux 17 candidats et candidates probables à la prochaine élection présidentielle de faire preuve de responsabilité et s'engager rapidement et explicitement à renoncer à toute forme d'amnistie pour les infractions routières, afin de ne pas entretenir un sentiment pervers d'impunité déjà trop répandu.

Trois candidats seulement avaient répondu fin septembre. Brice Lalonde refuse l'amnistie pour les infractions à la sécurité mais l'accepte pour les infractions aux règles du stationnement. Corinne Lepage refuse l'amnistie sauf pour les amendes relatives au stationnement payant. Seul Antoine Waechter refuse l'amnistie de toutes les infractions routières.

Nous poursuivons notre action.

Jean Sivardière

●●● Une réforme inachevée

perdait des parts de marché. La situation a bien changé, même si le redressement du rail est encore fragile.

Comme prévu, la réforme a provoqué une clarification des rôles et une rationalisation des décisions.

- L'État a été obligé de s'engager financièrement de manière plus franche.
- Dégagée des responsabilités et des coûts du développement des infrastructures, sa dette fortement allégée, la SNCF a retrouvé une perspective d'équilibre financier malgré le versement des péages. Sa

TGV-Méditerranée : la fin du service public ?

On croyait l'époque du "tout-TGV" révolue au profit d'une desserte plus équilibrée du territoire. Sous l'impulsion de son président Louis Gallois, la SNCF souhaitait même devenir "l'entreprise de service public de référence en Europe" et elle se fixait l'année dernière "comme priorité au cours des trois prochaines années de relancer les trains classiques".

La mise en service du TGV-Méditerranée (voir FNAUT-Infos n°98 et page 5 de ce numéro) était l'occasion de faire jouer à plein l'effet réseau en réconciliant TGV et dessertes classiques. Elle a au contraire marqué une telle rupture avec les principes affirmés à maintes reprises que l'on peut se demander si ces discours n'étaient que poudre aux yeux ou si, une fois encore, un président se sera cassé les dents sur une entreprise qui, décidément, a bien du mal à évoluer.

Venant après la mise en sommeil du pilotage par activités (Cap Clients), imposé dans des conditions telles que l'échec était inévitable, ce constat amène à s'interroger sur la volonté et la capacité de l'équipe dirigeante à mener le changement au sein de la SNCF.

Le développement simultané du TGV, des TRN et du TER est indispensable et possible. Nous savons que la SNCF n'en a pas toujours les moyens : elle ne sort pas indemne de vingt années de déclin, et le gouvernement doit donner la priorité aux investissements et au désendettement du système ferroviaire.

La SNCF bénéficie cependant d'un monopole d'exploitation permettant des péréquations : entreprise publique, elle se doit de les mettre en oeuvre et d'utiliser plus équitablement les ressources dont elle dispose. Une concertation préalable avec élus et usagers sur l'ensemble des dessertes de chaque région est à cet égard nécessaire.

André Laumin

politique commerciale en a été dynamisée : simplification des tarifs, politique de volume. Des commandes massives de matériel ont été passées. Le trafic Grandes Lignes a augmenté de 20% en 3 ans malgré l'essoufflement de l'effet TGV.

● La régionalisation est globalement un succès. Même dans certaines régions non expérimentales, les élus se sont mobilisés. Mais la SNCF a du mal à décentraliser sa gestion pour mieux répondre aux besoins des régions.

● Enfin l'expertise ferroviaire a pu diffuser en dehors de la SNCF, qui n'est plus juge et partie. RFF, dont le recrutement est très diversifié, et les régions ont acquis des compétences, le débat est donc plus ouvert sur les grandes orientations de la politique ferroviaire et sur les décisions concernant les infrastructures ou la consistance des services.

Difficultés, risques, lacunes

La mise en oeuvre de la réforme fait apparaître divers effets pervers.

● Les relations entre SNCF et RFF sont conflictuelles, qu'il s'agisse de la définition des infrastructures nouvelles, du coût de la maintenance du réseau ou du niveau des péages. Les décisions d'investissements sont ralenties (6 ans pour rouvrir la ligne La Cluse-Bellegarde pour le TGV Paris-Genève) par le grand nombre de décideurs : État, RFF, SNCF, région, Europe, voire même département et autorités d'agglomération. La loi SRU n'a pas simplifié le paysage institutionnel.

Les usagers, écartés du conseil d'administration de RFF par Alain Juppé et des comités de pilotage des grands projets, ont du mal à intervenir alors qu'ils sont directement concernés.

● La SNCF, pour faire face aujourd'hui à la nécessaire modernisation de ses gares et de son matériel roulant, trop longtemps négligée, se recentre sur les trafics massifs à longue distance, qui sont les plus rentables, et se désengage de ce qu'elle estime être peu ou non rentable (voir encadré ci-contre). Des trains de cabotage sur les lignes radiales et interrégionales, des trains de nuit, des arrêts et des gares sont supprimés sans consultation des usagers et des élus.

Les usagers sont pénalisés car les régions ne prennent que partiellement et tardivement le relais. Les efforts de la SNCF pour s'adapter aux demandes des régions en matière de TER étant par ailleurs très insuffisants, la desserte du territoire et le service public sont à nouveau mis en cause.

Problèmes non résolus

Le financement du rail n'est pas garanti à long terme, et la politique générale des transports n'a pas évolué.

● La lourde dette héritée de la SNCF, plus de 150 milliards de F, freine les possibilités d'intervention de RFF dans la régénération du réseau classique. Pour les investissements proprement dits (augmentation de la capacité et des performances), RFF ne peut, en vertu de l'article 4 de son statut, s'engager au-delà du seuil de rentabilité interne de chaque projet et a donc besoin d'argent public. Mais l'État et les régions n'ont pas pris en compte l'ampleur des besoins de modernisation et de développement du réseau : les points de saturation ne sont pas résorbés, le maillage n'est pas étoffé alors que des itinéraires nouveaux sont nécessaires pour le fret, l'extension du réseau TGV est trop lente pour que le train puisse freiner l'explosion du trafic aérien.

Quant aux investissements de la SNCF (rénovation des gares, achat de matériel voyageurs, de locomotives et de wagons), eux aussi sont freinés par sa dette (46 milliards de F) et le montant des péages (11 milliards de F par an) qu'elle doit acquitter à RFF alors que la concurrence routière est loin de prendre en charge ses coûts d'infrastructure.

La pénurie actuelle de matériel et de conducteurs ainsi que le manque de lisibilité de l'avenir pèsent sur le climat social à la SNCF, qui ne s'améliore pas.

● Ouverture des frontières, engorgement des autoroutes nord-sud et des aéroports : le rail a des occasions formidables de développement. Mais le caractère inéquitable des conditions de concurrence entre modes de transport n'est toujours pas corrigé. Le mode de financement des infrastructures, la législation sociale, la non-prise en compte des coûts écologiques pénalisent systématiquement le rail. Ce problème est crucial, car le rail est en concurrence avec tous les autres modes.

Toujours plus ambitieux pour la route et l'avion, État et élus régionaux ont ainsi prévu 85 milliards de F d'investissements routiers au cours du contrat de plan 2001-2006 et seulement 31 pour le rail. Les schémas de services de transport, discrètement entérinés par le gouvernement début juillet après une consultation au cours de laquelle la population n'a pas eu beaucoup l'occasion de s'exprimer, prévoient encore des investissements routiers pléthoriques (230 milliards de F) et un troisième aéroport en bassin parisien (voir FNAUT-Infos n°95).

Approfondir la réforme

La réunification du système ferroviaire, réclamée par les syndicats de cheminots, est incompatible avec les directives européennes. Tout en maintenant l'intégration souhaitable du système ferroviaire, il faut donc approfondir la réforme dans plusieurs directions complémentaires :

- désendetter intégralement la SNCF et RFF comme cela a été fait en Allemagne (Jean-Claude Gayssot commence à en parler, un peu tardivement, mais la décision semble exclue avant les élections de 2002 alors que, si rien n'est fait rapidement, la dette va exploser) ;
- compléter la réforme (confier le transport régional routier aux régions, introduire la concurrence à titre expérimental sur les lignes régionales à faible trafic, créer une instance de concertation entre Etat et régions pour harmoniser les initiatives régionales et mieux gérer les liaisons inter-régionales, donner davantage de possibilités d'intervention aux usagers du rail) ;
- créer une direction unifiée des infrastructures (définition et évaluation) au ministère de l'Équipement, décloisonner les sources de financement des infrastructures alors que le FITTVN a été supprimé à tort (les bénéficiaires autoroutiers doivent financer le rail) ;
- mettre en oeuvre une politique écologique des transports, en particulier internaliser les coûts externes, condition sine qua non de la rentabilité du rail. ■

Jean Sivardière

La réforme suisse

Le système ferroviaire suisse est original. Il est caractérisé par la place importante occupée, à côté des CFF, par les entreprises exploitant les réseaux "secondaires". Ces entreprises "privées" sont généralement propriété croisée des communes, des cantons et de la Confédération ; elles bénéficient de subsides fédéraux élevés.

A la suite de l'adoption de la directive 91-440 en Europe, les Suisses ont cherché à adapter leur cadre législatif national et à éclaircir les rapports financiers liant la Confédération et les cantons dans le subventionnement des transports publics. Une réforme ferroviaire est entrée en vigueur début 99 :

- ouverture totale des réseaux à la concurrence pour le fret ;
- séparation uniquement comptable entre infrastructure et exploitation des CFF (une séparation institutionnelle du type SNCF/RFF n'est pas envisagée) ;
- assainissement des finances des CFF et

de leur caisse de retraite ;

- redéfinition et homogénéisation du financement du transport régional ;
- possibilité pour les cantons de mise en concurrence annuelle des exploitants des lignes régionales, mais maintien du monopole des CFF pour le trafic voyageurs grandes lignes.

Ce processus a été approuvé par Transport et Environnement, association d'usagers soeur de la FNAUT.

Dès 1998, la compagnie ferroviaire privée MThB avait pris le contrôle d'une ligne alors exploitée par les CFF : l'évènement avait provoqué une révolution culturelle au sein des CFF.

Depuis cette date, de remarquables gains de productivité ont été réalisés par l'entreprise. Le coût unitaire de ses prestations a baissé de plus de 20% en 4 ans et devrait encore baisser dans les prochaines années. Parallèlement, l'entreprise prévoit d'offrir un cadencement progressif de ses trains à 30 voire 15 minutes. Les Cars

La régionalisation

Depuis l'organisation d'un congrès sur les lignes ferroviaires régionales à Tours dès 1992, la FNAUT a préconisé un renouveau du transport ferroviaire local et régional et réclamé explicitement la régionalisation, dont le principe était alors critiqué par les syndicats de cheminots.

Donné pour mort à l'époque, le train régional a retrouvé une belle vigueur : expérience de régionalisation lancée en 1997 et généralisation prochaine du processus, mise sur pied de comités de lignes qui permettent à la population concernée de s'exprimer directement et de contrôler la bonne utilisation de l'argent public, sauvetage in extremis puis modernisation de petites lignes telles que Colmar-Metzeral - vouées au démantèlement, introduction de nouveaux matériels, projets de tram-trains.

Ce nouvel essor du rail, initié dans la région Nord-Pas de Calais, a pris une ampleur toute particulière en Alsace en raison de la forte densité de la population, de la pollution de l'air (la cuvette rhénane est très mal ventilée) et de l'impulsion donnée par le sénateur Haenel, prix Orange de la FNAUT.

Mais cet essor est encore très disparate d'une région à l'autre et beaucoup reste à faire, y compris dans les régions les plus engagées, pour atteindre le niveau de qualité du transport régional observé chez nos voisins suisses et allemands, et pour corriger ses effets pervers sur les liaisons interrégionales.

Outre la ponctualité, l'information du public et l'intermodalité sont deux points-clés. 10% de la population française seulement habite à moins d'un kilomètre d'une gare ferroviaire : c'est dire l'importance des services de rabattement par autocar et des parkings pour voitures et deux-roues.

Son monopole pour les services voyageurs étant intégralement maintenu, la SNCF conserve des coûts d'exploitation élevés : elle ne peut en effet bénéficier de l'aiguillon que constituerait sa mise en concurrence avec des opérateurs spécialisés pour l'exploitation des lignes régionales à faible trafic, ou avec les opérateurs urbains pour l'exploitation des futurs tram-trains.

Les départements restent responsables des transports interurbains routiers. De ce fait les nombreux phénomènes de concurrence entre trains TER subventionnés par la région et autocars subventionnés par un département n'ont pas été éliminés.

Quant à l'effort de rénovation des infrastructures, qui va de la préservation systématique des emprises ferroviaires inutilisées aux augmentations de capacité des noeuds ferroviaires, il doit être accentué et accéléré.

Trop de projets utiles en restent au stade des bonnes intentions et, nous disent les décideurs, doivent être réalisés "ultérieurement". A nous de tout mettre en oeuvre pour que "ultérieurement" devienne "rapidement".

Pierre Bischoff et Georges Bent, Florirail

Postaux, autre ancienne entreprise fédérale, sont devenus très compétitifs.

Les cantons sont investis d'une nouvelle responsabilité. Certains (Zürich, Bâle) ont amélioré nettement l'offre, d'autres (Neuchâtel, Valais) ont manifesté peu d'intérêt pour le transport régional, mais les craintes d'un démantèlement de l'offre ne se sont concrétisées qu'exceptionnellement.

Les entreprises "privées", peu mises en concurrence du fait des intérêts cantonaux en leur sein, sont aujourd'hui souvent moins efficaces que les CFF ou les Cars Postaux alors qu'elles partaient d'un meilleur niveau de compétitivité. Un manque de financement et de volonté des cantons est aussi en cause.

Un point essentiel : le système suisse de coopération entre exploitants (horaires, tarifs) a survécu à la réforme. L'exemple suisse montre que l'ouverture contrôlée et limitée du marché (mise en concurrence possible) peut pousser les entreprises à devenir plus compétitives sans bouleverser les rapports de confiance entre elles.

François Périllon

Tarification du TGV un abus de langage

La SNCF a tiré la leçon de la bévée qu'elle avait commise lors du lancement du TGV-Nord en 1993 en augmentant brutalement ses tarifs sur les relations Paris-Lille. L'augmentation des tarifs sur les relations Paris-Sud Est est restée raisonnable à la mise en service du TGV-Méditerranée en juin dernier.

A regarder les choses de plus près, on constate cependant que de nombreux TGV sont passés du tarif normal au tarif de pointe (+ 87 F à 116 F), ce qui touche les voyageurs modestes car le tarif est unique en 1ère classe. On peut donc craindre qu'après avoir attiré les clients au train par une politique tarifaire jusqu'à présent attractive, la SNCF ne les dissuade de continuer à "préférer le train".

Il convient à ce propos de dénoncer l'abus de langage que constitue l'appellation "période de pointe" en matière de tarification du TGV. Cette formule ne veut plus rien dire car elle concerne les TGV les plus demandés, quelle que soit l'heure de la journée. Il serait plus simple, et moins hypocrite, de parler de "TGV avec supplément".

Voici les résultats d'un relevé des circulations TGV sur une semaine entre Paris/Ile de France et Valence au service d'été 2001 (période de plein été).

- Dans le sens nord-sud, on trouve 153 circulations dont 90 à supplément. Parmi elles, 65 TGV "province-province" dont 55 à supplément.

- Dans le sens sud-nord, on trouve 166 circulations dont 108 à supplément. Parmi elles, 78 TGV "province-province" dont 62 à supplément.

(à titre de comparaison, sur Paris-Bordeaux : 74 circulations nord-sud dont 17 à supplément, 113 circulations sud-nord dont 6 à supplément)

Ce que bien des voyageurs ignorent, c'est qu'ils paient, au propre comme au figuré, la pénurie de matériel TGV apte à circuler entre Paris et le Midi. Confrontée à cette difficulté, la SNCF n'a pas trouvé d'autre solution que de limiter l'accès au TGV-Méditerranée par le prix (c'est aussi le cas pour les relations entre Paris et les Savoies).

Mais à qui la faute ? La direction de la SNCF n'a certes pas vu assez grand dans ses prévisions de trafic. Mais le ministère des Finances l'a incité à freiner ses commandes de matériel TGV afin de ne pas augmenter son endettement (cela a été le cas plus récemment pour les commandes de locomotives). Les responsabilités sont donc partagées entre la SNCF et l'État.

Sécurité ferroviaire, gestion des sillons et fixation des péages

Représentée au CSSPF, la FNAUT a été amenée à préciser son point de vue sur ces questions délicates.

- La gestion du système de sécurité ferroviaire et celle de l'infrastructure doivent être mises dans les mêmes mains et confiées à la SNCF, afin de faciliter le retour d'expérience. Il est donc impératif de ne pas aller plus loin dans la séparation des missions actuellement déléguées à la SNCF.

- La pénurie de sillons horaires implique un arbitrage entre les exigences de SNCF-Grandes Lignes, des régions et des chargeurs. C'est à l'État, après consultation de tous les acteurs à commencer par les clients du rail, de fixer des règles de priorité entre les différents types de trains.

Un Organisme Répartiteur (OR) des capacités apparaît alors nécessaire pour gérer les sillons disponibles. Cet organisme ne peut être la SNCF, qui deviendrait alors juge et partie.

Pour la FNAUT, si l'élaboration du graphique horaire doit rester confiée à la SNCF, l'OR doit être doté d'une structure propre et disposer d'experts horairistes capables de contrôler le travail effectué par la SNCF.

La création d'un OR indépendant à la fois de la SNCF et de RFF ajouterait à la complexité du système ferroviaire et présenterait des risques : éloignement des spécificités ferroviaires et approche trop commerciale de la gestion des sillons (des observations de ce type ont pu être faites dans d'autres secteurs : téléphone, électricité). La solution la plus simple est de confier l'OR à RFF.

- La fixation des péages peut permettre de réguler la concurrence :

- entre rail et route (la sous-tarification routière est telle qu'un camion transitant entre Calais et Modane coûte au moins 2000 F à la collectivité) ;

- entre opérateurs ferroviaires, en harmonisant les péages sur les différents réseaux européens (aujourd'hui 2 F par train-kilomètre sur les corridors de fret en France, 6 F aux Pays-bas, 18 F en Italie et 36 F en Allemagne).

La FNAUT propose de suivre l'exemple suisse : faire payer les externalités de la route et de l'avion et affecter les recettes au développement des modes les moins polluants. En attendant, l'État doit aider la SNCF à payer ses péages : il est anormal qu'elle ait à assumer seule le coût de la montée en charge du TGV-Med dans un cadre concurrentiel non régulé.

André Laumin

Le coin du cycliste

Deux minutes

"J'en ai pour deux minutes", c'est l'argument classique de l'automobiliste qui stationne sur une piste cyclable pour aller faire ses courses. Une vingtaine de cyclistes de l'association Roue Libre de Chambéry ont stationné sur l'avenue des Ducs un samedi matin, avec une grande pancarte explicative : "J'en ai pour deux minutes".

Réglementation

D'après le décret du 14-09-98, un maire peut faire installer à un carrefour des feux distincts et décalés pour les cyclistes et les automobilistes, et un sas pour les cyclistes. Sauf décision municipale contraire : les pistes cyclables sont réservées aux vélos à l'exclusion des cyclomoteurs ; les vélos doivent utiliser obligatoirement les pistes cyclables ; enfin les vélos sont autorisés sur les aires piétonnes, à condition qu'ils roulent lentement et sans gêner les piétons ; les enfants de moins de 8 ans sont autorisés à rouler sur les trottoirs dans les mêmes conditions. Pour doubler un cycliste, un automobiliste doit passer à une distance latérale d'au moins 1m en ville et 1m50 sur route.

Urbanisme et bicyclette

Le PDU de Lorient prend au sérieux la marche et la bicyclette : trottoirs élargis, îlots de protection pour les piétons, bandes cyclables et sas vélos aux carrefours, quartiers tranquilles et zones 30. Mais il va plus loin : les promoteurs devront présenter un plan de déplacements piétons et cyclistes pour tout projet d'aménagement, lotissement ou ZAC. Des cheminements courts, directs et agréables vers les écoles, commerces et transports publics devront être prévus. D'autre part des stationnements pour vélos devront être aménagés : 2% de la surface habitable pour les logements et bureaux, 4% pour les établissements scolaires.

Lille : le vélo-navette

Localille Vélos propose aux particuliers lillois de louer un vélo pour 15 F l'heure, 30 F la demi-journée, 45 F la journée, et 90 F le week-end complet.

La clientèle des entreprises est également visée : un "vélo-navette" peut être loué entre le parking du Champ de Mars et la place Rihour, entre 7h30 et 10h le matin, 16h30 et 19h en fin de journée, au prix de 100 F / mois. tél : 06 88 65 10 55.

Nouvelles inepties routières

En cette fin de mandature gouvernementale, de la vallée d'Aspe à celle de Chamonix, les absurdités routières se multiplient de manière inquiétante malgré les discours sur le développement durable. Des gaspillages d'autant plus irrationnels que, comme l'a souligné la Cour des Comptes au début de cette année, les crédits manquent pour entretenir correctement le réseau routier existant et les ouvrages d'art.

L'A51 avance à petits pas

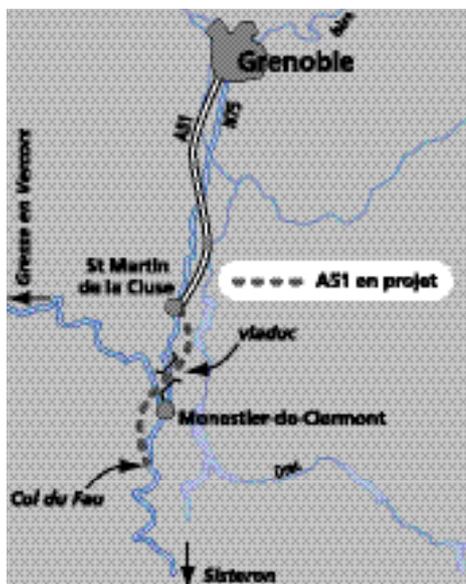
L'été est propice aux mauvais coups : Jean-Claude Gayssot vient de le confirmer. C'était déjà en plein été (1996) que le ministre bétonneur Bernard Pons avait annoncé qu'un premier tronçon de l'autoroute A51 Grenoble-Sisteron était concédé sur 26 km à la société AREA, de Grenoble au col du Fau. Tronçon aujourd'hui réalisé sur 16 km jusqu'à Saint Martin de la Cluse (2 milliards de F et ... 4000 véhicules/jour).

Dès son arrivée, Jean-Claude Gayssot suspendait le projet plus au sud et lançait de nouvelles "études". En octobre 2000, Lionel Jospin décidait l'abandon de l'A51 au sud du col du Fau, au profit d'un aménagement lourd de la RN 75, aux contours assez flous pour le faire accepter par les écologistes naïfs.

Or la concession du tronçon Saint Martin de la Cluse-Col du Fau, non encore réalisé, vient d'être confirmée par Jean-Claude Gayssot, avec l'accord des élus locaux de droite et de gauche. Une décision particulièrement absurde !

- Plus d'un milliard de F sera gaspillé (le tronçon comprend un tunnel de 1100 m et un viaduc de 800 m). Un contournement routier (chiffré à 125 millions de F) du village de Monestier de Clermont, situé juste au nord du col du Fau et principal "point noir" sur la RN 75, restera nécessaire pour le transit à destination de Gresse-en-Vercors.

- Le nouveau tronçon favorisera encore l'étalement de l'agglomération grenobloise vers le sud.



- Malgré ses "caractéristiques autoroutières réduites", il ne pourra qu'encourager le trafic rhodanien à se reporter sur l'axe alpin (et donc à traverser la cuvette grenobloise déjà fortement polluée), ce qui a pourtant été explicitement exclu par Lionel Jospin.

- Dans ces conditions, le risque est grand que l'aménagement de la RN 75 plus au sud ne dérive vers une véritable autoroute.

Comment faire confiance à un gouvernement qui multiplie les discours écologistes, signe le protocole Transports de la Convention Alpine puis, incapable de résister au lobby routier, prend des décisions aussi incohérentes, destructrices et ruineuses que le prolongement de l'A51 ?

Jean Sivardière

A380 : un projet ubuesque

On sait que le futur Airbus gros porteur A380 doit être assemblé à Toulouse (où l'aéronautique ne représente que 5% des emplois) alors que les principaux sites de production, Saint Nazaire (bassin industriel en reconversion) où sera fabriqué le plus gros élément ou Bordeaux, sont proches de grands ports.

Cette décision industrielle irrationnelle implique l'aménagement d'un tracé à grand gabarit, d'abord fluvial de Bordeaux à Langon puis routier sur voirie existante jusqu'à Toulouse-Blagnac, par Auch (le transport par dirigeable est actuellement écarté alors qu'il peut constituer une solution réaliste).

À Bordeaux, les barges chargées d'éléments de l'A380 devraient passer sous le "pont de pierre" (monument historique datant de 1821 qui sera bientôt emprunté par le tramway), le passage n'est envisageable qu'à l'étape de basse mer. Un problème analogue est posé par le pont ferroviaire de Langon.

Le projet routier suppose des atteintes considérables à l'environnement et aux paysages (Aquitaine-Alternatives, les Amis de la Terre, FNE et la FNAUT soutiennent les opposants sur le terrain). Il a été élaboré dans le secret, puis adopté (à l'unanimité sauf les Verts) par une procédure parlementaire dite d'exception en avril dernier. Alors qu'il concerne le consortium privé EADS, il sera financé sur fonds publics : plus de 1 milliard

Chiffres à méditer

- On trouve 4000 places de parking dans le centre de Berne, 30000 dans le centre de Toulouse (source : CERTU).

- Au cours du dernier contrat de plan, la région Auvergne a consacré 27 fois plus d'argent aux routes qu'aux lycées.

- Le département de l'Hérault va consacrer 1,5 milliard de F à son plan quinquennal routier 2001-2005.

- En 2001, la Communauté Urbaine du Mans aura dépensé, par habitant, 909 F pour les routes, 838 F pour les transports publics et 31 F pour les piétons et les cyclistes.

- Le financement du rail par l'Etat dans le cadre des contrats de Plan (8 milliards de F) est égal au financement public prévu pour la seule liaison routière 2 fois 2 voies Grenoble-Sisteron.

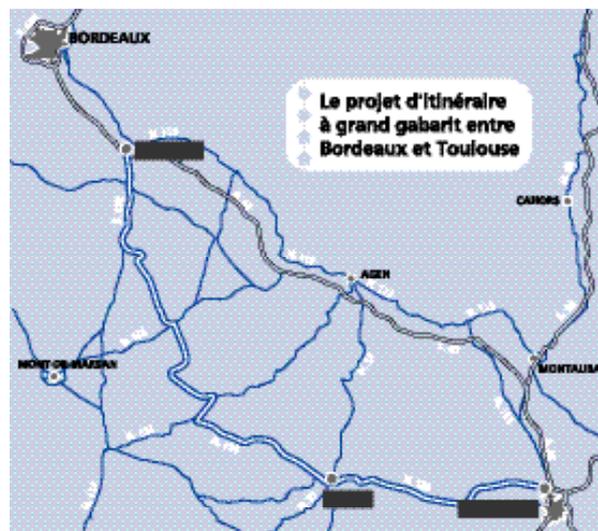
- Le coût écologique et social de l'automobile en ville est de 3 à 4 F par kilomètre, la TIPP et la TVA sur l'essence rapportent 1 F (rapport Quin, 1992).

- En 1986, on estimait que 10 millions de Français subissaient un bruit supérieur à 65 dBA en façade d'habitation, et parmi eux 3 millions un bruit supérieur à 70 dBA, seuil de l'intolérable.

de F. Le gouvernement a refusé le débat public réclamé par FNE et par les Verts.

Ce projet est une aubaine pour les élus de la région Midi-Pyrénées (prix Citron de la FNAUT), insatisfaits du Contrat de Plan, qui ne mobilise que ... 5,2 milliards de F pour les routes. Quant à Jean-Louis Chauzy, président du Conseil économique et social de Midi-Pyrénées, il affirme sans rire (Le Monde du 25-07-01) qu'il est "attaché à la beauté de nos vallées et de nos paysages" et que "le choix du Sud-Ouest pour l'assemblage de l'A380 est celui d'un développement équilibré et durable".

Raymond Lacharme, FNAUT-Aquitaine



Val en panne, bus en grève

Le 17 mai à Lille, des candidates n'ont pu arriver à temps au concours de sages-femmes, qui a lieu une seule fois par an. Elles ont été bloquées dans le Val, paralysé une fois de plus par une panne (12 heures) due à un court-circuit. Les pannes du Val sont fréquentes, elles sont liées à l'automatisme ou, faute de contrôles aux entrées, provoquées par des incivilités ou des actes de vandalisme : un simple objet déposé sur la voie peut interrompre le service.

Aux pannes du Val s'ajoutent les grèves à répétition des chauffeurs de bus, qui invoquent un métier stressant pour revendiquer la retraite à 55 ans. D'autres catégories professionnelles, aussi mal loties, n'ont pas le privilège, outre la garantie de l'emploi, de pouvoir prendre en otages des millions d'usagers de manière répétitive : les usagers en ont assez de ces grèves corporatistes qui s'ajoutent aux suppressions de services sur les lignes sensibles.

Marie-Jeanne Lanoy, 59 Wattignies

Incident sur Eurostar

Installée dans la voiture n°2 d'un Eurostar le 17 avril, j'ai entendu à plusieurs reprises un signal sonore. Le train est quand même entré dans le tunnel sous la Manche alors qu'une fumée noire et piquante commençait à sortir de la voiture n°1. Les passagers de cette voiture ont été évacués dans les autres voitures. À la sortie du tunnel, police, ambulance et pompiers britanniques attendaient le train reçu sur une voie de garage. La voiture n°1 a été aérée, les voyageurs ont pu récupérer leurs bagages. Après deux heures passées sans information précise sur un quai glacial, tous les occupants du train ont été emmenés à Londres par bus. Manifestement rien n'était prévu pour gérer un incident (un court-circuit dans le système de climatisation, semble-t-il) qui aurait pu tourner à la catastrophe.

Françoise Leroy, 33 Léognan

Service d'été désastreux

Depuis la mise en service du TGV-Méditerranée, la dégradation de la situation est générale. Sur les transversales Sud Bordeaux/Hendaye-Nice, c'est la panique. Les retards des trains à long parcours vont de 30 minutes à 2 heures, les correspondances ne sont plus assurées, les voyageurs sont invités à emprunter des

trains qui n'existent pas, les relations entre voyageurs et agents de trains sont tendues. La suppression des liaisons directes Nice-Irun de jour mécontente tout le monde, en particulier les personnes âgées ou handicapées se rendant à Lourdes. Jamais la SNCF n'a connu un tel service d'été.

Gabriel Audoin, FNAUT-Aquitaine

Qualité de service

Quand je prends le TGV ou un train Corail, j'ai toujours froid pendant des heures et je dois garder pull-over et veste. Pourquoi cet inconfort que je ne connais pas dans ma voiture ?

Jean Torriero, Lyon-Métro

J'utilise quotidiennement le TER Albertville-Chambéry depuis 1981 : le troisième millénaire a mal commencé. 29 mars : grève, le chauffeur du car de remplacement a oublié la gare de Frontenex et a dû y revenir après l'arrêt d'Aiton. 5 avril : grève. 11 avril : 30 mn de retard à l'aller et au retour. 18 avril : 45 mn de retard au départ de Chambéry ; entre temps, un autre train est parti pour Albertville, mais d'un autre quai, sans que les voyageurs en soient informés. Les incidents sont incessants : comment peut-on se moquer des usagers avec un tel mépris ... et une telle régularité !

Marcelle Pichol-Thievend, 73 Albertville

Les usagers effectuant le trajet Montpellier-Nîmes sont autorisés à utiliser le TGV en cas de suppression du TER. Sans écouter mes explications, un contrôleur en renfort m'a réclamé 70 F d'amende et a immédiatement dégainé son portable pour appeler la police en cas de refus de ma part. Heureusement le chef de train est arrivé et expliqué à son jeune collègue cow-boy que je ne disais pas "n'importe quoi". Un tel comportement agressif ne peut qu'aggraver les mauvaises relations qui règnent actuellement entre les voyageurs et les contrôleurs bien que, dans leur immense majorité, ces derniers soient serviables et attentifs aux voyageurs.

Nicolas Douez, 34 Montpellier

Habitué de la liaison Paris-La Haye, je constate que le service Thalys se dégrade : les retards sont parfois considérables, la climatisation est régulièrement en panne, de nombreuses tablettes penchent tellement qu'on ne peut plus y poser un verre, la restauration est devenue médiocre.

Marc Parisot, 78 Meulan

Arbres fous

Après l'abattage systématique des vaches dites folles, **Jean Glavany**, ministre de l'Agriculture et vice-président du conseil général des Hautes-Pyrénées, préconise celui des platanes le long des routes. Au lieu de déresponsabiliser les automobilistes, il aurait mieux fait de dénoncer tous ceux qui ont construit des routes larges et rectilignes qui incitent à foncer, et de réclamer un remodelage des voiries, le bridage des moteurs et une surveillance renforcée de la circulation : avant les arbres fous, ne faut-il pas commencer par éliminer les fous du volant ?

Jean-Claude Oesinger

Le coût des accidents

Le coût économique annuel des accidents 1999 de la circulation est estimé à environ 120 milliards de F (ONISR) :

- 68 milliards sont payés par les assurances dont 50 pour les dégâts matériels et 18 pour les suites corporelles ;
- 10 milliards de dégâts matériels restent à la charge des automobilistes ;
- 7 milliards de soins corporels restent à la charge de la Sécurité Sociale ;
- enfin les pertes de production dues aux décès prématurés et aux invalidités se montent à 35 milliards.

Téléphoner au volant ?

Plus des trois quarts des conducteurs qui téléphonent ne s'arrêtent pas à un passage piéton, plus d'un sur trois n'a pas mémorisé le dernier panneau de signalisation (d'après les statistiques de la Grande-Bretagne et du Canada).

Le saviez-vous ?

- En juin 2000 ont été créés les escadrons départementaux de sécurité routière (gendarmerie). La police nationale possède elle aussi des unités spécialisées dans les contrôles routiers. Mais il ne s'agit pas encore d'une police unifiée de la route, dont la création aurait un impact psychologique certain.
- Le budget Communication de la Sécurité Routière représente 6 heures par an du coût social des accidents.
- D'après le Conseil Général des Ponts et Chaussées, un automobiliste roulant en permanence très au-delà des vitesses limites n'est contrôlé que tous les 5 ans. Contrairement aux affirmations du gouvernement, le nombre des contrôles diminue de 4% tous les ans.

Tram sous-dimensionné ?

A l'opposé du malthusianisme stérile de Michel Cardona, Lionel Clerc (Le Rail, mai 2001) s'interroge sur les limites du tramway entièrement en surface. A partir des exemples de Karlsruhe (où la partie centrale du réseau est surchargée), Montpellier (où un tronçonneur commun des deux lignes a été écarté pour ne pas encombrer la place de la Comédie) et Dublin, il conclut que le tramway de surface n'est adapté sur les axes lourds que dans les agglomérations de 150000 à 600000 habitants. Au delà, il estime que le métro léger s'impose. A débattre.

En Suisse

En Suisse, le réseau de transport public (train, car postal, bateau) garantit à la quasi-totalité des localités une desserte minimale de 4 aller-retour par jour. Les Suisses sont, après les Japonais, les plus gros consommateurs de transport ferroviaire : plus de 40 voyages par an. Les produits-phare du transport public suisse sont l'abonnement général, le demi-tarif et les communautés tarifaires offrant la libre circulation ou des réductions pour tous les modes. Une partie importante de la population suisse possède un de ces abonnements (par exemple : 240 000 abonnements généraux sur 7 millions d'habitants).

Sondages gênants

Voici comment les Français qualifient la voiture : pratique (20%), polluante (51%), bruyante (25%), gênante (16%), dangereuse (13%). Sur les 5 premiers adjectifs choisis, un seul est positif.

70% des Français admettent que l'automobile en ville présente plus d'inconvénients que d'avantages (SOFRES). Autant de sondages gênants que Christian Gérondeau ne citera pas.

► Le problème de l'amnistie pour les infractions aux règles du stationnement a été judicieusement soulevé par **Jacques Auxiette**, président du GART, qui a également réclamé à l'État un abaissement de la vitesse limite sur les voies rapides urbaines.

Platanes coupables

En juin, 96 platanes ont été entaillés à la tronçonneuse par un commando sur les bords d'une route des Hautes-Pyrénées pour protester contre la mort accidentelle d'un motard qui avait perdu le contrôle de son engin. Encouragé par les propos du ministre Jean Glavany, le commando a récidivé en août.

Chantal Fauché, présidente de l'association Arbres-routes, a courageusement dénoncé Jean Glavany et "tous les irresponsables qui s'en prennent aux effets sans vouloir en rechercher les causes : alcoolémie élevée, fatigue, excès de vitesse. Les arbres signalent les virages et incitent les conducteurs à ralentir".

Ministre mal informé

Christian Pierret, ministre de l'Industrie, a laissé La Poste, début 2001, mettre au rancart le dernier train postal (Paris-Besançon), et le remplacer par une noria de camions malgré les protestations véhémentes de Dominique Voynet (on n'a pas entendu Jean-Claude Gayssot). Christian Pierret ignore sans doute que la Deutsche Bahn développe le train postal afin de désengorger les autoroutes. Après le grand succès du train Hambourg-Münich/Nüremberg/Stuttgart (un colis partant à 16 h est livré le lendemain matin après avoir parcouru plus de 1000 km), un deuxième train va relier Berlin aux principales villes de la Rhur. A moyen terme, tous les centres économiques d'Allemagne seront reliés par des trains de nuit porteurs de courrier express.

François Jeannin

Récompense :

▲ +2 points à **Bruno Thellier**, directeur des transports chez Décathlon : "le transport combiné concerne 30% de notre activité et sera développé. En tant que citoyen, je préfère voir tous ces conteneurs sur le rail que sur la route".

Punitions :

▼ - 1 point à **Jean-Claude Gaudin**, maire UDF de Marseille. Cet homme passiste n'en finit pas de se lamenter publiquement sur l'abandon de l'autoroute A51 et du canal Rhin-Rhône.

▼ - 3 points à **Nicolas Hulot**, président de Ushuaïa Nature et conseiller de Jacques Chirac pour l'écologie. En partenariat avec Peugeot, il vante le 4x4 Partner Ushuaïa Nature "prêt à vous emmener sur tous les chemins", "aventure, plaisir de conduire, respect de la nature" : ça, c'est de l'écologie !

▼ - 5 points aux **techniciens de la Communauté Urbaine de Strasbourg** qui ont supprimé stupidement pendant l'été, "à titre expérimental", la priorité dont le tramway disposait à trois grands carrefours de Strasbourg. La priorité du tramway aux carrefours avait permis de porter la vitesse commerciale à 21 km/h, d'économiser 30 millions de F en investissement (deux rames) et 1 million de F par an en frais de fonctionnement.



BÉTISIER

X **Claude Bourgarel**, président de la fédération des commerçants du centre-ville de Grenoble. Pour la place Vaucanson, actuellement transformée en parking de 200 places, il pense que : "l'idéal serait un parking souterrain d'au moins 1000 places, réservées aux clients". Une telle augmentation de capacité générerait chaque jour plusieurs milliers de déplacements automobiles dans les voiries d'accès : embouteillages permanents garantis. Le lèche-vitrine depuis sa voiture, une nouvelle manière de faire ses courses ?

X **Yannick Bourdoiseau**, journaliste rétro. Dans *Auto-Moto* (04/01), il dénonce le "lobby du tramway" et affirme : "le tramway associe les inconvénients du bus - la lenteur - à ceux du train : coût de l'infrastructure, bruit, pollution visuelle par les caténaires, emprise au sol, manque de souplesse. Quand le bus contourne, le tramway s'arrête. C'est pour ces raisons que nos aïeux l'ont abandonné".



fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 99
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 160 F ou 24,39 €
Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT
de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
métro Pernety

☎ : 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

Actions en bref

Alsace

- L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral, qui se félicite de la croissance de 30% du trafic en 3 ans, a organisé de nouveaux voyages au cours de l'été pour faire découvrir les possibilités du rail : Forêt Noire, Palatinat, Jura.
- L'Association des usagers des transports urbains de Strasbourg (ASTUS) propose que toute journée de grève dans les transports publics soit compensée par deux jours de gratuité pour les abonnés : les usagers n'ont pas à faire les frais des conflits entre syndicats et directions des entreprises. Le préavis doit être allongé à un mois, afin de permettre une négociation sérieuse entre les partenaires sociaux.
- L'ASTUS met en place des permanences dans les mairies des quartiers de Strasbourg et des communes de banlieue afin d'être mieux à l'écoute des usagers.

Basse-Normandie

- Pour protester contre les 60 dysfonctionnements des services survenus en juillet et août sur la ligne Caen-Rennes, l'ADPCR a manifesté en gare de Coutances, avec le soutien de nombreux élus. L'association dénonce l'absence d'anticipation de la SNCF (le trafic a augmenté de 8% depuis un an et de 17% pendant l'été) et le manque de coordination entre services ferroviaires et services routiers privés. Elle a par ailleurs recueilli 2000 signatures pour l'électrification intégrale de l'axe ferroviaire atlantique Caen-Bordeaux.
- L'ADPCR a analysé les conditions déplorable de transport des pèlerins de Basse-Normandie à Lourdes : absence de suivi sérieux de la qualité de service, les différents services SNCF se renvoyant les responsabilités ; coexistence de tronçons de lignes électrifiés et non électrifiés ; exploitation en voie unique sur de longues distances ; longueur insuffisante des quais et points de croisement.

Centre

- L'association Environnement et Sécurité Routière réclame l'interdiction de l'utilisation du téléphone au volant par la loi, et l'institution d'un permis de conduire provisoire pour tous les nouveaux conducteurs, avec une période probatoire de 3 à 5 ans : on pourrait détecter ainsi les conducteurs à risques. L'AFVAC-Centre et Les Droits du Piéton collaborent pour la protection des piétons qui, à Tours, représentent 16% des victimes d'accidents mais 40% des tués.
- Jean-Claude Oesinger et Jean-François Troin ont répliqué publiquement

aux opposants au TGV-Aquitaine : "ces irresponsables qui dénoncent "l'inutilité du projet" sans voir la saturation de la ligne classique, qui pénalise le TER et le fret, et les bénéfices écologiques à attendre du TGV".

Champagne-Ardenne

- L'association des usagers des transports Collectifs (AUTCT) du Triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François s'inquiète de l'assèchement vraisemblable des lignes classiques vers Paris à la mise en service du TGV-Est, effet renforcé par la création de la gare meusienne. L'association souhaite le maintien de relations en direction de Nancy, Metz et Strasbourg.
- L'AUTCT est hostile à un service minimum en cas de grève : "le service public doit fonctionner à temps plein avec des partenaires sociaux ouverts à la concertation".

Haute Normandie

- L'AVUC se mobilise contre les effets pervers de la modernisation de la ligne Dieppe-Rouen-Paris : suppression de gares, accès compliqués pour les handicapés, difficultés d'utilisation des automates de vente, trains surchargés, retards chroniques, correspondances impossibles, horaires inadaptés en week-end. L'association, qui a lancé une enquête auprès des riverains de la ligne, s'inquiète de la remise en question du projet d'électrification (le maire de Dieppe préfère l'élargissement de la RN 27 à 2 fois 2 voies). Elle réclame par ailleurs la réouverture de la ligne Dieppe-Paris par Serqueux et Gisors, fermée en 1993 : par Rouen, la relation dure au moins 2h30, elle durait 1/2h de moins avant la guerre ...

Ile de France

- L'AUT-Plaine Commune, soutenue par un millier d'usagers, dénonce la surcharge insupportable de la ligne 13 de métro sur les branches Genevilliers et Saint Denis : "la ligne 13, c'est le point noir du réseau métropolitain".
- Le MOREV 94 a repris l'offensive contre le projet de rocade Est du Val de Marne qui refait surface malgré les orientations du PDU d'Ile de France.
- Réseau Vert dénonce "le leurre de la réversibilité de la coulée verte sur la Petite Ceinture parisienne" souhaitée par la nouvelle municipalité. La nature doit être réintroduite en ville, mais l'espace nécessaire doit être soustrait à la voiture (berges de la Seine, remise à l'air libre de la Bièvre) et non au transport public.

- Réseau Vert, le MDB et l'AUT-Ile de France demandent au maire de Paris d'étendre l'opération vélo-piéton du dimanche sur les berges de la Seine : jusqu'au coucher du soleil, vers l'ouest jusqu'aux ports de Paris, aux deux berges, le samedi. A terme, la circulation routière doit disparaître des berges de la Seine.

Provence-Alpes-C. d'Azur

- L'association Toulon-Var-Déplacements a réaffirmé sa volonté de voir aboutir le projet de tramway de Toulon avant 2010, au moment où le maire semble donner la priorité au 2ème tube du tunnel routier sous la ville.
- Le GECP et la FNAUT-Alpes Maritimes déplorent la surcharge des trains sur la ligne Nice-Digne (voyageurs entassés debout, retards). Ils réclament la commande d'autorails supplémentaires. Ils s'opposent fermement au projet de report du terminus niçois des Chemins de Fer de Provence à 8 km du centre-ville, la liaison avec le centre étant assurée par une nouvelle ligne de tramway.
- L'association des Amis du rail Azuréen a organisé à Nice un colloque sur la desserte ferroviaire de la Côte d'Azur : quelle ligne TGV ? quelle harmonisation avec le réseau existant ? quel impact sur l'économie régionale et l'aménagement du territoire ?

National

- Lors des journées d'été des Verts, Jean Sivardière a exposé les thèses de la FNAUT sur les déplacements urbains aux élus écologistes : il a répondu aux partisans de la gratuité des transports et insisté sur la nécessité de renchérir le coût des déplacements automobiles en ville. François Jeannin a analysé la loi Barnier et présenté les propositions de la FNAUT pour améliorer le débat public sur les grandes infrastructures de transport.
- Abel Guggenheim participe au groupe de travail du CNT sur l'intermodalité et Jean-Paul Jacquot à celui du CSSPF sur le "tableau de bord du service public ferroviaire".
- Jean Sivardière, Abel Guggenheim et André Laumin ont été reçus par Yves Cochet, ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement. Ils lui ont proposé le lancement de plans de déplacements analogues aux PDU : plans régionaux et plans scolaires, ainsi qu'une expertise écologique globale du TGV.
- La FNAUT, les Amis de la Terre et FNE ont obtenu de Pierre Zémor, animateur du débat DUCSAI, une contre-expertise des arguments de la DGAC et du gouvernement favorables à la création d'un troisième aéroport parisien.



Pour un guichet unique

Une rencontre a été organisée au printemps dernier à Paris par la Conférence Européenne des Usagers des Transports (CEUT), groupement de fait rassemblant des associations d'une dizaine de pays européens, dont la FNAUT. De nombreux sujets de préoccupation pour les voyageurs ferroviaires ont été étudiés : l'absence de guichet unique pour les déplacements internationaux à longue distance, les difficultés des déplacements transfrontaliers de proximité, les traversées urbaines, l'accès à l'information, l'harmonisation des tarifications, les droits des voyageurs. L'Union Internationale des Chemins de Fer travaille à résoudre ces difficultés. Comme celle du fret ferroviaire, l'Europe des voyageurs reste à construire.

La rencontre entre usagers du chemin de fer européen, qui s'est tenue à Paris en avril 2001 à l'initiative de nos amis britanniques et luxembourgeois, a réuni une trentaine de participants représentant 11 organisations : Railway Development Society (RDS, Grande-Bretagne), l'Association Luxembourgeoise des Amis du Chemin de Fer (ALACF), Probahn Allemagne, la Deutsche Bahnkundenverband, l'ATE (Suisse), Probahn Suisse, ROVER (Pays-Bas), Bond van Trein, Tram & Bus Gebruikers (BTTB, Belgique), l'Association des Clients des Transports Publics (ACTP, Belgique), FAHRGAST (Autriche), et la FNAUT.

Cette dernière assurait l'accueil et l'organisation matérielle, facilitée par la région SNCF de Paris Nord qui avait mis à notre disposition une très belle salle de réunion.

La rencontre de Paris, qui faisait suite à deux autres réunions tenues à Lille en 2000 par la CEUT, a été riche d'expériences partagées et de convergences entre

des associations agissant dans des contextes pourtant très différents. Une nouvelle rencontre devrait avoir lieu au printemps 2002.

Les atouts du train

Le train n'a pas perdu la bataille face à l'avion sur le créneau des voyages à longue distance. Certes la durée de trajets tels que Madrid-Lisbonne (10 heures) est dissuasive, mais les 2 h. mises par le TGV pour parcourir la même distance entre Paris et Lyon incitent à rester optimiste.

Au delà de l'impératif de réduire les temps de parcours, le train peut faire prévaloir ses atouts dans le domaine des voyages d'affaires et de loisirs : il est plus flexible que l'avion, il offre une desserte beaucoup plus fine, il est moins cher, il pollue moins, enfin le voyage en train est certainement beaucoup plus attrayant. Les compagnies devraient tout faire pour qu'il soit ressenti comme un plaisir, grâce au confort et à l'intimité procurés par les com-

Mobilisation ?

8000 tués et 160000 blessés, dont 30000 blessés graves, en 2000 : l'effrayant "bilan de la route", véritable bilan de guerre, ne suscite qu'une bien faible mobilisation.

Pourtant, nos associations ne cessent de le répéter au gouvernement, on est loin d'avoir tout essayé pour endiguer ce fléau social, inacceptable et honteux.

Les veilles de grands départs en vacances, le ministre Jean-Claude Gaysot parle de tolérance zéro en matière d'irrespect du code de la route mais, quelle que soit la sincérité de ces propos inflexibles, on peut parcourir des centaines de kilomètres en voiture sans voir un policier ou un gendarme, ou si peu.

A quand une police de la route unifiée, disposant de personnels et de matériels à la mesure des besoins et exerçant des contrôles réguliers et non épisodiques ? Car les jours de grandes migrations ne sont pas plus dangereux que les autres.

A quand une perception rapide et systématique des amendes et une mobilisation des magistrats ?

A quand un contrôle médical périodique des conducteurs (vue, ouïe, réflexes) ? A quand un permis de conduire probatoire pour les jeunes conducteurs ?

A quand un remodelage de la voirie incitant à ralentir ? A quand le bridage des moteurs, un moment envisagé ? En 1970, 10% des voitures pouvaient atteindre la vitesse de 150 km/h, aujourd'hui 90% le peuvent.

A quand une politique des transports qui permette de maîtriser la croissance du trafic routier urbain et interurbain ?

Bien des sondages l'ont montré, les Français sont prêts à accepter les mesures volontaristes qu'appelle l'intérêt général, pour peu qu'on sache leur expliquer la pertinence de ces mesures et leur urgence, et manifester une volonté politique qui fait aujourd'hui défaut.

Michel Brétagnot

Amnistie présidentielle

Nous poursuivons nos interventions auprès des candidats. Compte rendu dans notre prochain numéro.

partiments (lorsqu'ils sont maintenus !) et au spectacle offert par les paysages parcourus : ce dernier atout pourrait d'ailleurs être valorisé par la diffusion de commentaires sur les régions traversées.

Les trains à grand vitesse sont essentiels pour la reconquête de parts de marché, mais il ne doivent pas sonner le glas des trains classiques (de jour et de nuit) et doivent être bien connectés aux services régionaux. Des segments de marché sont insuffisamment exploités, comme les "Trains Auto-Couchettes" ou les "Trains Autos accompagnés".

Mais la durée du trajet n'est pas le seul critère déterminant. Le prix du billet joue aussi un rôle important, comme le prouve le succès remporté par le ticket de fin de semaine allemand à 40 DM, en dépit de sa limitation aux seuls trains régionaux. Inversement, le cas a été cité de deux adolescents ayant préféré prendre le bus pour un trajet Paris-Bruxelles parce que le voyage en TGV Thalys était trop cher. De fait la clientèle potentielle du train est très diversifiée : les uns sont prêts à payer pour se déplacer vite, les autres veulent voyager en dépensant le moins possible.

Un voyage, un achat

Comme les chargeurs, les voyageurs ont une revendication primordiale : le "guichet unique".

Les employés des gares et des agences de voyages sont souvent incapables de fournir les informations nécessaires à un voyage international.

D'autre part le voyageur est souvent amené à acheter à des compagnies différentes des titres de transports ne couvrant chacun qu'une partie de son trajet. Il souhaite au contraire pouvoir acheter en une fois le trajet principal et le trajet terminal sur un réseau urbain ou régional, comme pour un voyage aérien.

Exemple à suivre : la compagnie aérienne néerlandaise KLM vend à ses clients qui le désirent, en plus du billet d'avion, le billet de train pour se rendre à l'aéroport. Sur certains vols de Dublin à Londres-Stansted, le personnel de bord vend des billets pour le parcours terminal en train jusqu'au centre de Londres. Parfois même on peut acheter en bloc le billet d'avion, le transfert en ville et la réservation d'hôtel.

Les Chemins de Fer Luxembourgeois se sont engagés dans cette voie avec la création d'une agence de voyages appelée "CFL Evasion". La compagnie Eurostar pourrait vendre à ses guichets le billet de

train classique permettant de rejoindre une gare Eurostar, et vendre aussi dans ses trains des tickets de métro. En effet les voyageurs arrivant à Londres ou Paris sont confrontés à de nombreuses difficultés pratiques pour prendre le Métro ou l'Underground. La vente de tickets combinés train/métro leur éviterait d'avoir à faire la queue devant le guichet ou le distributeur de tickets de métro, à supposer qu'ils disposent de la monnaie nécessaire.

On peut d'ailleurs se demander si le métro étroit et surchargé est le moyen de transport adéquat pour le transfert avec bagages d'une gare en cul-de-sac à une autre, et s'il ne vaudrait pas mieux proposer des navettes par autobus.

Les trajets transfrontaliers

Des compagnies ferroviaires font payer des prix exorbitants pour des parcours transfrontaliers de proximité, ce qui est une négation de "l'Europe sans frontière". Un aller simple d'Erquelines à Jeumont (2 km) coûte 4,21 €, presque autant que le forfait d'une journée valable sur tout le réseau de trains, cars et bus urbains luxembourgeois (4,46 €). Après la mise en service de Thalys, des trains classiques entre Verviers (Belgique) et Aix-la-Chapelle (Allemagne) ont été supprimés, obligeant à un détour coûteux par Liège.

Une nouvelle politique devrait consister à créer des «Euro-régions» ferroviaires, comme celle constituée de fait par la tarification Saar-Lor-Lux pour les week-ends touristiques. Un document de la CEUT a été adressé à l'Union Européenne, pour demander que les liaisons transfrontalières soient considérées comme un service public.

Des tarifs à harmoniser

Chaque pays européen possède sa structure tarifaire propre, souvent compliquée. Les distorsions tarifaires existent même à l'intérieur de chaque pays : les 25 sociétés de chemin de fer britanniques n'appliquent pas la même tarification, des distorsions existent en Allemagne entre la DB et les compagnies privées ; en Belgique, le carnet de dix tickets à tarif réduit proposé aux handicapés sur le réseau de Charleroi n'est pas reconnu sur le réseau de Namur.

A quand une harmonisation des différents systèmes informatiques et une carte ferroviaire européenne, analogue à la carte bancaire VISA qui est acceptée partout ?

Jean Macheras ■

M. Ellwanger, directeur chargé du trafic international à grande vitesse, a présenté à la CEUT les réflexions de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

En dépit des progrès techniques sur les moteurs et les carburants, la pollution due au trafic routier augmente : la grande vitesse ferroviaire est un moyen de l'enrayer car elle répond bien aux besoins du marché.

Avant la mise en service de Thalys, la part de marché du rail sur la liaison Paris-Bruxelles était de 24 %, celle de l'avion de 15% et celle de l'automobile de 61% : 48 % des voyageurs prennent aujourd'hui le train contre 43 % la voiture. L'attrait des trains rapides est d'autant plus grand qu'ils offrent une sécurité remarquable, même s'il faut déplorer l'accident d'Eschede en 1998.

D'ici 2010, l'Europe devrait disposer d'un réseau de base de lignes à grande vitesse, en partie grâce au soutien de l'Union Européenne qui a financé le TGV espagnol à 50% et devrait également subventionner Rhealys (TGV Est et ses extensions).

Le problème de la traversée des villes doit être résolu par la construction de rocadés ferroviaires, à l'image de la "jonction TGV" qui évite Paris.

Ce sont les conceptions différentes en matière de signalisation, bien plus que les divers modes d'électrification, qui posent un problème : une première réponse devrait être apportée par l'"European Train Control System", qui sera testé sur le TGV Est.

D'ici là, la coordination entre les réseaux doit être renforcée : l'information sur les horaires va être améliorée par l'établissement d'une banque de données (projet MERITS) ; les sociétés ferroviaires faciliteront la vente des billets en fournissant davantage d'informations tarifaires ; l'harmonisation de la tarification fait l'objet du projet "2005".

Toutefois l'absence d'une organisation internationale de marketing ferroviaire ne peut être palliée par l'UIC, dont le rôle se limite aux études et à la coordination entre compagnies.

Enfin, selon l'UIC, le rail ne pourra relever le défi de la concurrence si le dumping pratiqué par les compagnies aériennes et par les autocaristes se maintient. En effet l'accusation faite aux poids lourds de bénéficier vis-à-vis du train de conditions de concurrence faussées s'applique aussi à l'autocar qui, comme le camion, utilise le réseau routier et pollue l'environnement sans en assumer tous les coûts.

Évolution à Bruxelles !

La récente "Communication sur les orientations politiques du Livre Blanc en matière de Politique Commune des transports" constitue une avancée importante sur laquelle nous pouvons nous appuyer pour affirmer la nécessité d'aller plus vite et plus loin, tout en mesurant ses limites.

Une bonne surprise

Loin d'être les esprits dogmatiques, figés dans leurs certitudes, qu'il est de bon ton de vilipender au Café des Transports, les "technocrates bruxellois" ont fini par prendre en considération l'idée du développement durable.

Leur évolution est sensible. La Suisse, diabolisée il n'y a pas si longtemps, est citée en exemple pour l'instauration de taxes routières lui permettant de financer ses grands travaux ferroviaires. Et la bicyclette, trop souvent méprisée en France, est considérée comme un mode de transport à part entière !

Le constat est celui d'une véritable crise multiforme : congestion, accidents, pollutions locales nocives pour la santé humaine, dépendance excessive vis-à-vis du pétrole, effet de serre.

Et la stratégie proposée aujourd'hui aux Etats membres ressemble étrangement, mise à part une croyance un peu trop béate aux bienfaits de la concurrence, à celle que la FNAUT préconise depuis des années : rééquilibrage des transports à longue distance au bénéfice du rail, de la voie d'eau et du cabotage maritime, réduction du rôle de l'automobile en milieu urbain, intégration des coûts externes dans la tarification de la route et de l'avion, aménagement de l'espace et du temps permettant de réduire les besoins de transport.

En réclamant avec fermeté "moins de béton et plus d'intelligence", les "technocrates bruxellois" responsabilisent les décideurs politiques nationaux et régionaux, dont ils soulignent l'influence déterminante.

Le gouvernement français et nos élus, volontiers enclins à donner des leçons aux responsables bruxellois, doivent aujourd'hui nous expliquer ce que le prolongement de l'A51, la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, l'aménagement routier de la vallée d'Aspe, la suppression de la vignette automobile, le troisième aéroport parisien, les multiples projets de rocades urbaines et d'autoroutes interurbaines prévus par les schémas de services de transports, le récent refus d'augmenter comme prévu la taxation du gazole utilisé par les automobilistes, ... ont à voir avec le développement durable.

Jean Sivardière

Une avancée contrainte

L'évolution de la prise en compte par Bruxelles des problèmes engendrés par les transports est réelle. Mais le raisonnement économique en constitue la base principale. Le texte évoque "l'ouverture du marché des transports, l'importance économique des investissements, la baisse significative des prix, une multiplicité des choix, une plus grande mobilité des personnes".

"Les réseaux de transport sont les artères nourricières du grand marché, leur défaillance peut étouffer la compétitivité" : la volonté de redonner une part de marché plus importante au rail résulte du seul constat que la croissance attendue des transports ne pourra se faire uniquement par la route.

Malgré certaines retombées bénéfiques pour l'environnement, cette approche étroite peut avoir des conséquences négatives dans trois domaines.

① Le découplage entre volume de transport et développement économique sera insuffisant pour induire de nouvelles façons de produire et de transporter si la sous-tarification du transport n'est pas sérieusement résorbée. Or en vingt dernières années, on est passé du stockage au flux tendu : le texte le rappelle sans en mentionner la raison. Dans tout le texte, on retrouve ce manque de volonté de réduire l'expansion du transport de peur de nuire à la croissance économique.

② La concurrence intra- et inter-modale reste le pilier de la politique de Bruxelles : les gains de productivité dans les transports doivent compenser l'intégration des coûts externes, qui ne doit pas être supportée par les autres secteurs de l'économie. L'atomisation du secteur routier continuera donc à peser sur les prix. Le ferroutage se fera à des prix de traction abaissés par la concurrence entre opérateurs ferroviaires : le coût d'entretien des infrastructures ferroviaires, que les opérateurs ne pourront assumer en raison de leurs faibles marges, seront laissés à la charge des contribuables.

③ Enfin l'approche purement économique de Bruxelles laisse de côté l'aménagement du territoire. "Les financements publics doivent être plus sélectifs et se concentrer sur les grands projets nécessaires au renforcement territorial de l'Union" : en dehors de la "banane bleue", il n'y aura pas de financements, et les régions mal raccordées au réseau européen n'auront guère d'avenir.

André Laumin

"Merci pour votre compréhension"

Logo ou confort ?

- La SNCF a modifié à grands frais son logo TGV, et ses contrôleurs sont habillés par un grand couturier. Mais, quand elle rénove ses gares, elle oublie l'essentiel : remplacer les escaliers par des rampes ; rétablir des salles d'attente accessibles, chauffées et surveillées.
- Les messages publicitaires de la SNCF doivent informer davantage sur les services offerts et les prix.
- Pourquoi la SNCF ne réprime-t-elle pas l'abus de téléphone portable ?
- Des zones entières du territoire ne sont pas desservies, mais certaines lignes de car subventionnées font double emploi avec le train (itinéraires et/ou horaires).

AUTC-Poitou-Charentes

En Basse Normandie

- Les relations Normandie-Bretagne sont difficiles. Il est plus commode de se rendre de Quimper à Lyon qu'à Caen.
- Le Paris-Granville a toujours 15 minutes de retard : la SNCF ne devrait-elle pas publier les horaires réels ?
- La passerelle de la gare de Lison est très pénible pour les personnes âgées et les parents avec de jeunes enfants. Le responsable de la gare peut autoriser le franchissement des voies mais la SNCF n'en informe pas les voyageurs.
- Le matériel X72500 en service sur Paris-Granville n'est ni fiable, ni confortable ni silencieux : les moteurs sont situés sous les compartiments. Les rames RGP introduites il y a 40 ans sur Paris-Caen étaient plus confortables.
- Les cars Lison-Coutances sont souvent en surcharge, les taxis commandés alors par la SNCF ne sont pas toujours disponibles : des voyageurs restent en rade. Il faut remplacer les cars, de vrais saunas l'été, par des autorails plus confortables, plus rapides, plus fiables : pas de déviations pour travaux, pas de tracteurs, pas de bouillons en ville.

Extraits du bulletin de l'ADPCR

Droits des voyageurs

Le lundi 15-10-01, une grève des cheminots belges a entraîné la suspension totale du trafic Thalys. Simone Bigorgne et Marc Debrincat n'ont donc pu se rendre à un colloque organisé à Bruxelles par la Commission Européenne : ils devaient intervenir sur ... les droits des voyageurs ferroviaires.

Décideurs municipaux et transports

A l'occasion des dernières élections municipales, un questionnaire aux candidats, préparé par l'association Rue de l'Avenir, a été diffusé par les Droits du Piéton, la FUBicy et la FNAUT. Didier Grimault a étudié les réponses reçues et met leurs contradictions en relief.

Maîtriser l'automobile ?

Très "politiquement corrects", les candidats répondent oui d'une seule voix. Mais les divergences apparaissent vite dès qu'il s'agit d'en venir aux mesures concrètes.

■ Il y a d'abord les prudents qui ne veulent fâcher personne et souhaitent, comme Jean-Marie Rausch, candidat UDF réélu à Metz, "assurer une meilleure cohabitation entre la ville et la voiture" ou comme Benoît Tallot, candidat à Lunéville, "faire que chacun puisse utiliser, dans le respect des autres, le mode de déplacement de son choix".

■ Il y a ensuite les candidats pseudo-écologistes qui, PS/PC de Clermont-Ferrand

ou UDF/RPR de Chartres, refusent toute dissuasion du stationnement central ou, comme Hubert Laurencin, candidat UDF à Villeurbanne, veulent "réduire le volume de la circulation sans dissuader la pénétration des véhicules motorisés en ville". Elisabeth Morin, candidate UDF à Poitiers, préconise même de faciliter la rotation des véhicules pour stimuler l'activité économique de l'hypercentre mais "sans créer de trafic supplémentaire" (sic).

■ Les volontaristes sont peu nombreux. Pour les candidats PS Jean-Pierre Sueur à Orléans et Catherine Trautmann à Strasbourg, "après des décennies de tout automobile, il faut privilégier les modes les moins énergivores et les plus respectueux de l'environnement". Pour Jean-Marie Le Chevallier, candidat FN à Toulon, "gouverner, c'est effectuer des choix ; un même espace ne peut être attribué indifféremment à des moyens de déplacement contradictoires ou difficilement conciliables". Yves Contassot, candidat Vert à Paris, veut réduire le trafic de 5% en 6 ans.

Les activités de la FNAUT

● Des représentants de la FNAUT (Jean Sivardière et Marc Debrincat), de FNE, du WWF-France et de Greenpeace ont été reçus par J. C. Gayssot : le ministre a confirmé la réouverture du tunnel du Mont Blanc mais accepté le principe d'un débat public en 2002 sur le transit du fret à travers les Alpes et les Pyrénées.

● La FNAUT s'est portée partie civile dans l'affaire de l'accident du tunnel du Mont Blanc. Soutenue par l'ARSMB, elle a lancé une action juridique pour faire constater que les conditions de sécurité, notamment les dispositifs de secours, dans lesquelles la réouverture du tunnel est prévue, ne respectent pas les normes nationales et internationales et ne sont donc pas acceptables.

● François Jeannin et Jean Sivardière sont intervenus aux 3èmes assises de l'énergie à Dunkerque sur le rôle souhaitable des collectivités locales.

● André Laumin a animé une nouvelle rencontre entre syndicats SNCF et associations de consommateurs.

● Daniel Leroy a participé au colloque du CES sur les relations entre associations et syndicats et Abel Guggenheim au colloque de FNE sur la vie associative.

● Jean Sivardière a donné une conférence sur les transports à Valence, à l'invitation des élus verts.

Piétons et cyclistes

Tous les candidats sont d'accord pour lutter contre le stationnement sur les trottoirs, un "délict" selon Jean-Marie Le Chevallier, "la traduction de l'échec de la gestion de l'espace urbain" selon la belle formule de Benoît Tallot, candidat à Lunéville. Mais comment éviter cet échec si, comme ce même candidat, on refuse de limiter l'accès automobile en centre-ville ?

L'hypothèse d'une politique cyclable cohérente ne fait pas l'unanimité. A Bures-sur-Yvette, Bernadette Fontanella plaide pour un usage quotidien du vélo. A Paris, Yves Contassot veut multiplier par 5 la longueur des itinéraires cyclables, mais son adversaire Philippe Seguin suggère de "sortir de la confrontation par l'installation d'un climat de coopération et l'ouverture du dialogue", c'est-à-dire ... de maintenir le statu quo. L'utilisation des couloirs de bus par les cyclistes est un objet de controverse : les Verts y sont très favorables ; Fabienne Keller, candidate UDF élue à Strasbourg, envisage des études au cas par cas ; Jean-Marie Rausch à Metz et Elisabeth Morin à Poitiers y sont farouchement opposés, ainsi que les autres candidats les plus permissifs vis-à-vis de l'automobile.

Les zones 30 font au contraire l'objet d'un large accord. Pour Jean-Pierre Lecocq, membre du RPR candidat à Paris

6ème, elles sont nécessaires car la vitesse des voitures est trop élevée en France. Pour Serge Godard, candidat UDF/RPR élu maire à Orléans, "il faut sécuriser systématiquement les abords des écoles, traiter les carrefours dangereux et contrôler les vitesses".

Transports publics

Tous les candidats veulent améliorer la sécurité, l'information, l'amplitude horaire. Mais, ici encore, la clairvoyance a ses limites. Jean-Jacques Queyranne, candidat PS à Bron, veut plus de tramway, mais Serge Godard, candidat PS réélu à Clermont-Ferrand, et Serge Rosenblieh, candidat UDF à Colmar, confondent trolleybus guidé et vrai tramway. Selon Jean-Marie Rausch, "Metz n'a pas fait le choix du tramway pour des raisons de bon sens, nous préférons associer différents modes". Jean-Pierre Sueur, candidat PS à Orléans, préconise au contraire des orientations fortes et claires en matière de développement des transports publics.

Jean-Pierre Chevènement (MDC) à Belfort et Jean-Pierre Fousseret (PS) à Besançon sont favorables au tram-train, mais les candidats UDF à Villeurbanne ou Colmar n'en voient pas l'intérêt.

Urbanisme et transports

Tous les candidats souhaitent évidemment "un urbanisme cohérent et harmonieux". Mais ce vœu recouvre des différences d'appréciation et des incohérences. Jean-Pierre Sueur est fermement opposé au développement urbain "à l'américaine" et Catherine Trautmann souhaite avec courage "un développement urbain plus compact et moins générateur de déplacements que le mitage du territoire périurbain".

Mais la politique au coup par coup l'emporte le plus souvent sur cette vision d'ensemble. Ainsi le maire de Daix affiche son adhésion au PDU de l'agglomération dijonnaise mais ne veut pas densifier emploi et logement le long des axes lourds de transport collectif. Et pour le maire de Beaumont-les-Valence, lui aussi très respectueux de l'automobile, ce sont les dessertes qui doivent s'adapter au logement.

Enfin tous les candidats sont favorables à la démocratie participative, au moins en paroles. Le maire PS de Tours, Jean Germain, est cependant réticent : "oui à la participation, à condition que n'apparaissent pas des attitudes irresponsables, négatives ou sectaires de la part des responsables associatifs". A vrai dire, ses réserves visent surtout les associations qui, avec lucidité, préconisent l'utilisation du tramway ...

Didier Grimault

L'aide de l'Etat aux transports collectifs des villes de province

La circulaire du ministère de l'Équipement et des Transports, du 21 - 12-94, dite "Bosson", ne concernait que les aides de l'Etat à la construction des transports collectifs en site propre (TCSP) des villes de province : elle définissait les taux et les plafonds de subvention selon le type d'infrastructure.

Cette circulaire était devenue inadaptee du fait de l'instauration des PDU conformes à la loi sur l'air et des dispositions de la récente loi SRU. Elle est remplacée par la circulaire du 10-07-01 qui définit le champ d'application et les règles de calcul des aides de l'Etat à la mise en œuvre des PDU et aux transports collectifs de province.

À travers la nouvelle circulaire, l'Etat souhaite aider à la mise en place des PDU, encourager les améliorations de la qualité de service des transports collectifs, favoriser l'intermodalité (en subventionnant les pôles d'échange, les parcs-relais auto et deux roues "sécurisés"), participer à la mise des réseaux existants aux normes de sécurité et d'accessibilité aux handicapés.

L'existence d'un PDU pour les villes de plus de 100000 habitants conditionne la prise en considération et l'attribution des subventions, certaines subventions étant conditionnées de plus par l'existence d'un contrat d'agglomération. Pour les villes de moins de 100000 habitants, les projets subventionnables doivent s'inscrire dans une politique de déplacements clairement établie.

La FNAUT ne peut que se réjouir de ces dispositions, si ce n'est que les montants des subventions ne semblent pas à la hauteur des ambitions affichées.

Le bus gagnant

Selon la note de présentation de la circulaire : "sans bouleverser les règles applicables aux TCSP, l'Etat privilégie clairement les modes favorisant le partage de la voirie (ce qui est positif de notre point de vue) et en particulier les modes les plus légers, le bus en site propre (ce qui peut inquiéter)".

De fait, il n'y a plus qu'un seul taux de subvention pour les métros et VAL : 20% du montant subventionnable, avec un plafonnement à 8 M d'euros le km (au lieu de 25% avec plafonnement à 35 MF le km dans la grille Bosson). Ces dispositions vont dans le sens des propositions de la FNAUT.

Les TCSP de surface ont tous (tram, mode intermédiaire, bus en site propre) droit au même taux de subvention de 35% : cette disposition avantage le tram qui passe de 30% à 35%, désavantage le site propre routier qui passe de 40 à 35%, est neutre pour les bus ou trolleybus guidés. Mais tous ont aussi le même plafonnement : 4,5M euros, soit près de 30MF le km, ce qui avantage considérablement le bus en site propre plafonné auparavant à 7MF, sensiblement le bus ou trolley guidé plafonné auparavant à 15MF, et très peu le tram dont le plafond était de 25MF.

La FNAUT n'a pas d'hostilité à l'égard des bus et trolleybus en site propre, guidés ou non, dès lors qu'ils se situent dans leur créneau de pertinence. Mais il est à craindre que les nouveaux plafonds ne conduisent des élus à choisir le système le plus "avantageux", quitte à le baptiser "tramway sur pneus", comme à Nancy ou Clermont-Ferrand, pour abuser le public.

Une approche trop modale

Le transport périurbain et l'intermodalité n'ont pas été oubliés par la circulaire, mais celle-ci précise que sont exclues de son domaine d'application les infrastructures ferroviaires nationales de RFF. Certes le texte rappelle que les dépenses les concernant sont éligibles à des subventions par le biais des contrats de plan Etat-Région, mais cette approche modale et n'intégrant pas tous les modes nous paraît dommageable et regrettable.

La circulaire prévoit judicieusement des conditions pour que les projets de transports collectifs soient subventionnables : véritable amélioration du service rendu aux usagers (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale, amplitude des horaires, confort, sécurité, intermodalité, ...), respect des critères d'efficacité économique (coûts d'investissement et de fonctionnement), intégration dans la ville, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ...

Mais à aucun moment n'est exigé le chiffrage de l'économie en investissements routiers que des transports collectifs performants, TCSP en particulier, devraient permettre, ni le chiffrage des améliorations escomptées sur le plan environnemental. Une nouvelle fois, il est regrettable que les transports collectifs soient appréciés "en soi" et non à travers une approche globale.

Le coin du piéton

Le piéton mieux protégé ?

Selon la précédente édition du code de la route, un piéton désireux de traverser la chaussée devait "s'assurer qu'il pouvait le faire sans danger immédiat". Ce texte ambigu, qui incitait bon nombre d'automobilistes à ne pas céder le passage aux piétons, a disparu dans la nouvelle édition. Il est seulement précisé que tout véhicule qui ne céderait pas le passage à un piéton engagé sur la chaussée (que le passage soit ou non protégé par des feux tricolores) s'expose à une contravention de 4ème classe et à la perte de 4 points de son permis de conduire, voire à une suspension du permis jusqu'à trois ans.

L'association Les Droits du Piéton, qui n'a pas été consultée, a regretté que la nouvelle rédaction du code n'ait pas été l'occasion d'améliorer davantage le confort et la sécurité des piétons.

Piétons méchants

Un couple de piétons, 84 et 76 ans, mariés depuis 51 ans rayait la carrosserie des voitures avec une vis enfoncée dans un bouchon en liège : les "délinquants du troisième âge" (dixit Ouest France) exprimaient leur ras-le-bol de devoir faire des détours savants pour pouvoir circuler sur les trottoirs au milieu des voitures. Ils ont été relaxés.

A pied vers l'école ?

En Grande-Bretagne, où le nombre des 7-8 ans se rendant seuls à l'école a diminué de 70% en 20 ans, on développe systématiquement des "plans de déplacements vers l'école" visant à réduire l'usage de la voiture.

A Lille et Marseille, le nombre des piétons entre 5 et 9 ans a chuté de 30% en 20 ans. Selon Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'INRETS, "à force de les véhiculer, les parents agissent au détriment de la liberté de leurs enfants".

Selon la Prévention Routière, c'est entre 5 et 9 ans que le piéton est le plus vulnérable. "L'accompagnement systématique en voiture empêche les enfants de faire correctement leur apprentissage de la rue et de ses dangers : cette surprotection retarde leur prise d'autonomie et explique la recrudescence d'accidents constatés vers 11-12 ans".

Des études menées à Athènes et Londres ont montré qu'à 8 ans, un enfant ayant l'habitude d'aller seul à l'école trouve plus spontanément que les autres les cheminements les moins dangereux.

Villes modèles ?

Les villes d'Italie du Nord, citées en exemple dans l'édito de FNAUT-Infos n°94, sont-elles un modèle ? Leur centre historique est transformé en espace muséal survalorisé et "dysnéisé", en cocon protégé autour duquel, comme si de rien n'était, continue à se développer une ville dépendante de l'automobile. On a travaillé sur 5% de la ville, pour le tourisme et l'image de marque, et non pour la ville entière.

Attention aussi aux villes d'Europe du Nord. On trouve à Stockholm (1,6 million d'habitants) des vélos mais pas de parcmètres, des rues à 2 fois 3 voies et des autoroutes très utilisées en banlieue : avec ses tramways, Lyon l'aura vite rattrapé en matière de déplacements vertueux. En Norvège, Oslo, Bergen et Trondheim, villes de moins d'un million d'habitants, ont mis en place un péage urbain peu dissuasif pour les voitures : le choix du vélo et du transport public y relève davantage de la mentalité locale que d'une réelle volonté politique. Seule la ville de Singapour a mis en oeuvre une vraie politique à l'échelle d'une ville multimillionnaire de taille comparable à Paris.

Yves Egal, 92 Puteaux

Parkings pervers

Les parkings autour des gares n'incitent pas les voyageurs à prendre le train, mais plutôt à effectuer de petits parcours en voiture pour venir à la gare. La surface du parking de Saverdun a doublé il y a quelques mois et il est déjà saturé, or les voyageurs ne sont pas plus nombreux sur le quai de la gare.

J.G. de Chevery, 09 Saverdun

(Cette observation rejoint les craintes d'un expert de la DTT. Selon lui, l'intermodalité "parking voiture + train" peut avoir un effet pervers en jouant contre les transports publics, qui desservent souvent très correctement les grandes gares SNCF : il lui préfère l'intermodalité "parking vélo + train", surtout en milieu périurbain)

Grèves et régions

Les clients du rail sont exaspérés par les grèves régionales incessantes des conducteurs et contrôleurs, qui paralysent les TER. Les régions, qui vont devoir fournir un effort financier accru, auront beau jeu de refuser de le pérenniser si cette anarchie persiste.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Emprunt ferroviaire ?

Bien des Français sont inquiets face aux difficultés du rail, à la fois causes et conséquences des nombreuses grèves que connaît la SNCF, et seraient certainement prêts à faire un effort pour que notre pays puisse se doter rapidement du réseau dont il a besoin. Ne pourrait-on lancer un "emprunt citoyen" à un taux inférieur aux taux actuels du marché, afin de faciliter les investissements de la SNCF et de RFF ?

François Laroyenne, 59 Lambersart

Incivismes

Incivilités et incivismes sont devenus le lot quotidien d'une société dite civilisée qui s'abêtit au volant. Respecterait-elle le gendarme ? Peut-être, mais il est devenu si rare, invisible, occupé ailleurs à d'autres tâches ! Pourtant, quel gisement d'emplois n'y aurait-il pas là, largement rémunérés par le produit des amendes ? et quelles ressources abondantes néglige-t-on ainsi qui viendraient améliorer les budgets des transports publics ! Mais nous ne sommes pas aux USA, le "pas vu, pas pris" a chez nous force de loi : l'impunité est la plus belle conquête routière.

Jean-François Troin, FNAUT-Centre

Sécurité routière absolue

Jean Glavany, pour qui "les platanes le long des routes sont des dangers publics", et les motards qui manient la tronçonneuse ont raison. Les routes doivent être droites, larges, sans croisement à niveau, et comporter des glissières de sécurité renforcées par des pneus. Il faut couper tous les arbres qui les bordent, enlever tous les panneaux (limites de vitesse, conseils de prudence, publicité), supprimer les murs et les maisons isolées, et déplacer les villages. On pourra alors foncer : attention aux dégâts !

Jean-François Denoyer, 44 Nantes



Contrairement à ce qui a été indiqué par erreur dans FNAUT-Infos n°99, le décret du 14-09-98 stipule que, sauf décision municipale contraire, les cyclistes NE SONT PAS OBLIGÉS d'emprunter une voie cyclable.

Cette disposition, généralement ignorée des automobilistes et souvent des policiers, évite aux cyclistes d'avoir à utiliser des aménagements mal conçus, mal entretenus. ou inadapés à leur comportement.

Les dangers de l'alcool

Les effets de l'alcool peuvent se faire sentir dès le premier verre absorbé à jeun : champ de vision rétréci, réflexes altérés, perte de la notion de danger, surestimation de ses capacités. Dès le deuxième, on atteint le seuil limite autorisé : 0,5 g d'alcool par litre de sang. Après trois verres, on atteint la zone du délit soit 0,8 g : les risques sont alors multipliés par dix. Un demi de bière (25 cl à 5%) est équivalent à un verre de vin (10 cl à 12%) ou de whisky (3 cl à 40%). L'effet de l'alcool diminue lentement : il faut deux heures pour neutraliser un seul verre.

Dangers méconnus

Comme le fait remarquer la LCVR du Loiret, les statistiques bousculent quelques idées reçues.

■ Les routes droites sont les plus dangereuses. 83% des accidents ont lieu dans des zones plates, 98% sur des routes confortables et en bon état, et 82% sur des routes rectilignes (ONISR). Les contrôles de vitesse sur des lignes droites apparemment sans danger sont donc pleinement justifiés.

■ A kilométrage parcouru égal, la circulation nocturne est 4 à 5 fois plus meurtrière que la circulation de jour. Les vendredis, samedis et veilles de fêtes sont les jours les plus dangereux. Le dimanche, la gravité des accidents augmente.

■ Les accidents les plus graves sont les chocs frontaux (11,5 tués pour 100 accidents corporels) et, ce qui est plus surprenant, les accidents avec un véhicule seul (10,9 tués) : la moyenne est de 6,4 tués pour 100 accidents.

Mauvais exemple

Commentaires sévères du sociologue Sébastien Roché, sur les ministres qui brûlent les feux rouges : "les puissants s'exonèrent de la délinquance et gendarmes et policiers se sentent impuissants : comment pourraient-ils croire à la loi en sachant qu'elle n'est pas appliquée équitablement ? Au 18ème siècle, être civil c'était adopter les bonnes manières de la cour. Mais aujourd'hui la "cour" donne le mauvais exemple en s'affranchissant des règles. Etre civil aujourd'hui, c'est donc reconnaître son infériorité : en se moquant des règles, on agit comme l'élite. En enfreignant la loi, le ministre suggère : faites ce que je fais, pas ce que je dis. Pourquoi les citoyens se contraindraient-ils plus qu'un ministre ?"

Brèves

Jeunes futés

Le Parlement des Enfants siège une fois par an à l'Assemblée Nationale : chaque député laisse sa place à un enfant de sa circonscription. En 2001, le représentant d'une classe de CM2 d'une école de Saint Etienne a présenté une proposition de loi visant à favoriser le transport ferroviaire du fret, à commencer par les matières dangereuses, et à faire payer les autoroutes par les transporteurs routiers. Le centre de Vannes a été interdit aux voitures le 9 juin dernier à l'initiative du conseil municipal des jeunes, qui a reçu le soutien des commerçants.

Lapins ferroviaires

Un agriculteur de la Vienne a fait condamner solidairement la SNCF et RFF à lui payer 8905 F + 5000 F pour frais de procédure : une colonie de lapins, qui avait élu domicile dans le talus d'une voie ferrée, avait envahi son champ de tournesol au printemps 1997 et détruit 64% de la récolte, lui causant 35000 F de préjudice. Le tribunal administratif a estimé que les lapins appartenaient au domaine public.

Voitures "silence"

Depuis un an, la compagnie américaine Amtrack propose à ses clients une "voiture-silence" où sont interdits les téléphones et ordinateurs portables. En Suisse, plus de 200 trains sont dotés d'une "voiture-silence" et la formule connaît un grand succès. Et en France ?

Vases non communicants

Le bouclage du périphérique Nord de Lyon, baptisé TEO, n'a pas fait baisser la circulation dans le centre, mais son rachat à Bouygues a fait monter les impôts locaux. Gérard Collomb, maire PS de Lyon, est favorable au périphérique Ouest.

Les coûts des nuisances

D'après l'institut zurichois Infras, les coûts des nuisances des différents modes de transports en Europe en 1995 étaient dues pour 91,5% à la route, pour 6,1% à l'avion, pour 1,9% au rail et pour 0,5% à la voie d'eau. D'après l'ADEME, une personne parcourant un kilomètre en ville coûte à la collectivité 8 centimes en train et 118 en voiture. Pour un trajet interurbain, le coût est de 3 centimes en train, 30 en avion et 37 en voiture.

BIEN DIT

● **Guy Hascoët**, secrétaire d'Etat Vert à l'économie solidaire : "un jour prochain, des dirigeables survoleront la France avec 500 tonnes de fret à bord. Mais la France préfère dépenser des milliards pour couler du bitume".

MAL DIT

● **Martin Malvy**, président PS de la région Midi-Pyrénées : "un jour ou l'autre la voie des airs s'imposera pour transporter à Toulouse les grosses pièces de l'A380. Mais dans un premier temps, la route est la seule solution pour respecter le calendrier prévu".

Le développement durable, un leurre ?

Selon la Commission Mondiale Environnement et Développement (1987), "le développement durable est celui qui permet de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins". Mais cette notion est aujourd'hui dévoyée par les politiques. Des experts s'en inquiètent.

Jacques Theys, directeur scientifique de l'Institut Français de l'Environnement : "le développement durable est-il une nouvelle version, plus évangélique que les autres, du discours technocratique, un discours des bons sentiments qui ne sert finalement qu'à masquer les contradictions, ou une opportunité que nous sommes collectivement en train de perdre ?"

Pierre Lascoumes, directeur de recherche au CNRS, s'inquiète lui aussi du décalage entre le discours et la décision : "le développement durable n'est-il qu'une affaire de marketing, un affichage moderniste qui laisse l'essentiel des pratiques polluantes et destructrices inchangées ? n'est-t-il pas un mythe pacificateur occultant des tensions réelles et toujours actuelles entre enjeux et entre acteurs ?"

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 100
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13^{ème}

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés,
organismes, Étranger : 160 F ou 24,39 €
Individuels : 95 F ou 14,48 € (soutien 160 F)

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

métro Pernety

☎ : 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

PERMIS À POINTS

Récompense :

▲ +1 point à **Christophe Chaillou**, maire PS de Saint Jean de la Ruelle. Aux nouveaux élus orléanais qui envisagent un référendum sur le projet de 2ème ligne de tramway, il répond : "le meilleur référendum, ce sont les 30000 voyageurs/jour sur la 1ère ligne".

Punition :

▲ - 3 points à **l'Automobile-Club de l'Ouest** qui, pendant la semaine de la sécurité routière, a fait la promotion de ses actions de soutien aux chauffards devant la Justice.



BÊTISIER

X **L'office de tourisme de Millau** commente ainsi une exposition de photos de l'autoroute A75 Clermont-Béziers, "l'autoroute qui aime la vie" :

● les chapelles de Massiac surplombent l'A75 en un harmonieux dialogue ;

● les chaussées décalées de l'A75 répondent avec bonheur au paysage de la haute vallée de la Lergue ;

● avec ses nombreux échangeurs, l'A75 sera la ligne de vie des régions irriguées, un outil magistral de valorisation économique, touristique et culturelle, une voie fonctionnelle mais aussi la plus belle vitrine de la qualité des régions parcourues.

X **Serge Godard**, maire PS de Clermont-Ferrand aime "l'innovation" et veut faire de sa ville "une ville-vitrine pour les transports collectifs". Il explique doctement que "la desserte de la gare SNCF représente une occasion unique de faire une intermodalité intéressante". Une découverte !

Quant à son adjoint PC Louis Virgoulay, il veut "faire preuve d'imagination en mettant à la disposition du public des moyens révolutionnaires". Rejeter le tramway classique sur rails (devenu d'une banalité à pleurer) au bénéfice d'un tramway sur pneus de plus faible capacité et incapable de rouler sur le réseau RFF, voilà encore une idée révolutionnaire qui fera le bonheur de la population clermontoise.



La FNAUT vous présente ses vœux pour la nouvelle année.

Et n'oubliez pas qu'un abonnement à FNAUT-Infos, c'est une excellente idée de cadeau à l'occasion des fêtes de fin d'année !

Actions en bref

Alsace

● L'association Florirail réclame une desserte ferroviaire du futur Bioscope, parc dédié au corps humain et à son environnement naturel qui sera implanté près d'Ungersheim, par le tram-train de Mulhouse : le contenu du Bioscope est encore imprécis mais il est déjà prévu un million de visiteurs par an et la construction de nouvelles routes et de grands parkings.

● Alsace-Nature, soutenue par la FNAUT-Alsace, a organisé une manifestation devant le tunnel de Sainte Marie aux Mines pour protester contre la politique pro-routière de l'Etat. A l'initiative d'Alsace-Nature, une concertation s'est établie entre 4 députés et les associations de riverains des traversées vosgiennes : les camions en transit international doivent contourner les Vosges par les autoroutes situées au nord et au sud.

Centre

● L'association Environnement et sécurité Routière a protesté contre le déroulement du rallye des Vins de Chinon. La veille de l'épreuve, des pilotes ont reconnu l'itinéraire à très grande vitesse malgré la présence d'autres usagers de la route et l'absence de toute surveillance. Pendant l'épreuve, les voitures étaient lancées à plus de 180 km/h ; un concurrent a heurté trois spectateurs. L'association déplore le mauvais exemple donné aux automobilistes.

● A l'occasion de la semaine nationale de la sécurité routière, l'AFVAC a organisé un affichage sur les bus de Tours : "le bus, c'est la sécurité".

● La FNAUT et la LCVR du Loiret ont été reçues longuement par le maire de Orléans. Elles ont réclamé que la deuxième ligne de tramway soit créée sans retard, que le réseau de bus devienne un véritable "métro de surface" et que la sécurité routière fasse l'objet d'initiatives municipales.

Ile de France

● Le MDB a suscité la création d'une coordination des associations cyclistes d'Ile de France afin de pouvoir intervenir plus efficacement au comité de pilotage du PDU. Il a poussé la ville de Paris à poser sa candidature pour organiser le congrès international Velocity en 2003 (cette candidature a été retenue).

● L'AUT-Plaine Commune constate que l'augmentation du trafic sur les lignes de la banlieue nord entraîne une surcharge inacceptable des véhicules, et regrette que ni la SNCF, ni la RATP, ni le

STIF n'aient anticipé les besoins liés aux implantations d'entreprises nouvelles.

Limousin

● Jean-Louis Camus, représentant régional de la FNAUT, est intervenu lors des assises du service public ferroviaire organisées par la CGT. Il a réclamé le maintien et la modernisation des relations directes Lyon-Bordeaux et dénoncé la politique pro-routière de la région Limousin. La FNAUT, la CGT et la FCPE ont dénoncé "les concurrences absurdes entre autorités organisatrices" et réclamé la création de comités de lignes.

Lorraine

● Face aux suppressions de services, retards, surcharges, grèves et carences d'information, l'Association des Usagers du TER Lorrain fait pression sur la SNCF et le Conseil régional, qui se renvoient la balle. L'AUTERLOR a manifesté sur les quais pour protester contre l'inertie de la SNCF. Elle a proposé la création d'un groupe de travail sur les grèves, réunissant direction de la SNCF, syndicats, Conseil régional et usagers : aucune réaction. Claude Guilloux, président de l'association, a invité publiquement les conseillers régionaux à prendre le TER aux heures de pointe, et à accélérer les commandes de rames TER modernes et la déviation des trains de fret par Lérrouville pour dégager des sillons. Il déplore que le conseil régional et le Conseil économique et social s'intéressent surtout au projet d'autoroute A32 alors que la population réclame des trains.

Pays de la Loire

● La FNAUT-Pays de la Loire a protesté contre le passage de 5 F à 7 F du coût de la réservation obligatoire pour les abonnés SNCF utilisant le TGV sur ligne classique entre Le Mans et Nantes. L'augmentation est supérieure à 100 F/mois. "Vivement la régionalisation des services intervilles ... avec ou sans la SNCF".

Provence-Alpes-C. d'Azur

● Président du comité pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, pour laquelle il a combattu depuis 1973, Jean-Philippe Isnard rappelle que l'ancienne ligne Nice-Vence-Grasse, dont l'emprise a été préservée, offre la possibilité d'irriguer l'arrière-pays.

● La FNAUT-PACA regrette que les élus, obstinés à réclamer l'A51, se soient trompés de combat : les Alpes du Sud

ont été quasiment ignorées lors de la récente refonte de la desserte ferroviaire TER de la région.

● La FNAUT-PACA ne veut pas du ... BUS (boulevard urbain sud), évalué à 2 milliards de F et destiné à prolonger la rocade L2 de Marseille.

● La FNAUT-PACA est membre au comité de concertation sur l'aménagement de la liaison routière Grenoble-Sisteron.

Rhône-Alpes

● Vivre en Maurienne et Réagir critiquaient les mesures de pollution très rassurantes réalisées à Saint Jean de Maurienne, en un lieu venté éloigné de l'A43, par l'association "l'Air des deux Savoies" et présentées comme significatives pour toute la Maurienne. L'institut zurichois Okosciences, financé par la fondation Alp Action, a confirmé la réalité de la pollution : oxydes d'azote et particules fines.

● Plus de 1000 personnes dont 300 chamoniards ont participé à la manifestation organisée contre le transit des poids lourds en Maurienne par Réagir, avec le soutien de Vivre en Maurienne, ARSMB, FNAUT, FNE, WWF, Greenpeace et ITE. L'A43 et la RN6 ont été barrées pendant deux heures.

La FNAUT a protesté auprès du préfet de Savoie contre les brutalités choquantes dont Eric Lanoé, président de Réagir, a été victime de la part des forces de l'ordre malgré le caractère pacifique de la manifestation, puis contre son inculpation et sa garde à vue injustifiée.

● L'ADTC de Grenoble a monté une exposition sur le thème du tram-train : "quand le tramway sort de Grenoble", qui a été présentée à l'auditorium du musée puis dans les banlieues concernées. Le projet de tram-train est défendu par l'ADTC depuis 5 ans et aujourd'hui repris par les élus qui en soulaient encore récemment. Une plaquette est disponible sur demande. (tél : 04 76 63 80 55).

● A l'occasion de la journée sans voiture, le Collectif transport du Val de Saône a organisé un nettoyage de la ligne (Lyon)-Sathonay-Trévoux et une inauguration symbolique, dont il réclame la réouverture : seule une étude est prévue au contrat de plan.

● Rappelant que Raymond Barre a pu réduire les procédures administratives de deux ans pour réaliser deux lignes de tramway à Lyon en une mandature, Bernard Mermod, président de l'ACPAT, réclame l'accélération des travaux ferroviaires en Haute Savoie.

● François Grosjean, responsable du réseau Transports en montagne de la FNAUT, fait partie du comité de certification de la ligne Saint-Gervais-Chamonix-Vallorcine. L'ARSMB défend un projet de tram-train sur cette ligne.