Bulletin

de la fédération nationale des associations d'usagers des transports

Nuisances

La forte croissance du trafic automobile en milieu urbain, du trafic routier de marchandises sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance depuis trente ans a eu pour conséquence, entre autres méfaits, une multiplication des nuisances.

Ces nuisances exaspèrent ceux qui les subissent aujourd'hui : riverains des grandes artères urbaines, des corridors de transit routier et des aéroports. Et elles inquiètent ceux qui s'en voient soudain menacés.

Car la politique des pouvoirs publics consiste le plus souvent, quand routes et aéroports se saturent ou quand leurs nuisances deviennent insupportables, à transférer les nuisances chez les autres au lieu de chercher à les réduire à la source.

Ainsi, quand les camions envahissent la Maurienne, les élus locaux - ceux-là même qui les ont fait venir en réclamant à cor et à cri l'autoroute A43 - ne voient d'autre salut que la réouverture du tunnel du Mont Blanc.

Quand le contournement autoroutier Ouest de Lyon (70 km de Villefranche sur Saône au sud de Vienne pour 12 milliards de F - ne pas confondre avec le périphérique Ouest, 8 milliards de F) menace leurs communes, les élus de l'association Alcaly proposent de renvoyer le trafic indésirable sur les axes Chalonsur-Saône-Saint Etienne-Toulouse et Grenoble-Sisteron-Aix.

Et quand les riverains d'Orly et de Roissy se révoltent contre le bruit, le ministre Jean-Claude Gayssot, soutenu par les élus qui ont urbanisé les abords des aéroports, ne sait qu'imaginer un troisième aéroport parisien qu'il qualifie sans rire d'"aéroport de l'environnement".

Dans les trois cas, l'aveuglement est le même. Elus et ministre cherchent à faire croire que la nouvelle infrastructure permettra de réduire les nuisances sur le territoire concerné alors qu'elle induira une croissance globale du trafic et n'apportera donc qu'un soulagement provisoire.

Élus et ministre oublient aussi qu'en investissant ainsi des milliards de francs en pure perte, ils privent les modes de transport écologiques - transport urbain et périurbain, TGV, rail et voie d'eau des moyens de se développer.

Jean Sivardière



Valoriser le rail sur l'itinéraire transversal Atlantique-Lyon-Alpes/Suisse est indispensable à un bon aménagement du territoire français. Mais sur cet axe, les trafics voyageurs et fret sont modestes. Refusant aussi bien les stratégies de repli que la fuite en avant stérile dans les projets pharaoniques qui n'aboutissent jamais, la FNAUT propose d'une part un maillage du réseau TGV existant pour faciliter les relations à longue distance Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon, et d'autre part une modernisation, à la fois ambitieuse techniquement et financièrement réaliste, des lignes transversales existantes pour la desserte des villes intermédiaires.

es relations ferroviaires voyageurs entre la façade atlantique et Lyon et ses au-delàs (Alpes, Suisse) sont aujourd'hui d'une qualité allant du médiocre (Nantes-Tours-Lyon) au déplorable (Bordeaux-Lyon). Il en est de même du transport ferroviaire du fret, alors que les ports de la façade atlantique - Nantes-Saint Nazaire, la Rochelle-la Pallice, le Verdon - cherchent à élargir leur hinterland.

Une relance du rail s'impose donc. Mais faut-il, pour relier Lyon à la façade atlantique de manière plus attractive, envisager une modernisation plus ou moins poussée des lignes existantes ou imaginer au contraire un grand projet de type TGV, plus coûteux mais susceptible de révolutionner l'offre?

Dans la première hypothèse, le risque est de ne proposer que des projets modestes, peu motivants pour les décideurs politiques et en définitive peu efficaces. La deuxième hypothèse est risquée elle aussi : comme le dit Jean Brenot, vice-président de la FNAUT-Aquitaine, "il est très facile de concevoir des projets pharaoniques ;

plus ils sont beaux, plus ils ont de partisans et moins ils ont de chances d'aboutir".

TGV ou lignes existantes ?

Pour y voir plus clair, il est intéressant de comparer les liaisons Lyon-façade atlantique à d'autres liaisons radiales ou interrégionales - la transversale sud, Rhin-Rhône et Paris-Massif Central - pour lesquelles des projets de TGV ont été envisagés dans le cadre du schéma directeur TGV de 1992.

transversale sud Bordeaux-La Toulouse-Narbonne est un axe naturel de circulation qui concentre des flux de voyageurs et de fret d'importance moyenne. Depuis son électrification intégrale en 1980, la ligne est performante et son doublement intégral par une ligne TGV, justifié à long terme, n'est pas prioritaire. Le tronçon Bordeaux-Toulouse est cependant nécessaire pour compléter la liaison TGV Paris-Bordeaux et permettre au train de concurrencer l'avion sur la liaison Paris-Toulouse (le pont aérien Paris-Toulouse -



■■ Atlantique-Lyon

45 AR par jour - encombre inutilement les aéroports parisiens).

Sur l'axe Rhin-Rhône, la situation est sensiblement différente. Les flux voyageurs et fret de bout en bout sont importants et il en est de même du trafic de cabotage. La branche sud (mixte) du TGV Rhin-Rhône est donc justifiée techniquement et économiquement pour absorber le trafic à longue distance, une desserte fine des territoires étant maintenue et améliorée par la ligne classique Strasbourg-Lyon (malgré une électrification intégrale en 1995, la liaison est restée de qualité médiocre : vitesse faible, pas de cadencement).

Considérons enfin l'axe nord-sud entre Paris et le sud de la France. Les flux sont relativement faibles puisque l'essentiel du trafic contourne le Massif Central par l'ouest ou l'est. Ils se divisent entre plusieurs destinations : Toulouse, et Clermont-Ferrand puis Béziers ou Nîmes. Malgré la possibilité d'un tronc commun de Paris à Vierzon, le projet de TGV a été abandonné au bénéfice d'une modernisation des lignes existantes : électrification de Paris-Clermont; modernisation de Clermont-Béziers ; utilisation de trains pendulaires entre Paris et Toulouse permettant d'accélérer les liaisons Paris-Limoges et d'améliorer les relations entre villes intermédiaires.

Moderniser par étapes

Relancer le rail entre la façade atlantique et la région lyonnaise, les Alpes et la Suisse est une entreprise difficile : le relief du Massif Central est un obstacle évident en l'absence d'un axe naturel de circulation analogue aux axes Saône-Rhône ou Bordeaux-Narbonne; les lignes classiques existantes sont peu performantes; les flux de transit est-ouest sont nettement plus faibles que les flux nord-sud, dispersés et moins susceptibles d'augmenter à l'avenir; régions traversées (Limousin, Auvergne, Sologne, Berry) sont faiblement peuplées.

Dans ces conditions, une LGV, voyageurs ou mixte, est-ouest ne peut être raisonnablement envisagée aujourd'hui. En raison de son coût prohibitif au regard de son intérêt économique et du caractère prioritaire évident de bien d'autres projets TGV, elle n'aurait aucune chance d'aboutir dans un avenir prévisible; et son exploitation exigerait de rabattre sur elle tous les trafics issus de la façade atlantique et donc d'assécher les diverses lignes existantes.

La seule stratégie réaliste financièrement et conciliant l'amélioration des liaisons de bout en bout et de cabotage est donc une modernisation rapide mais ambitieuse des lignes classiques, associée à une utilisation judicieuse du réseau TGV existant ou prévu.

Longue distance ...

Les pôles principaux de la façade atlantique que sont Nantes et Bordeaux peuvent être reliés rapidement à Lyon, Genève et Turin en contournant le Massif Central par le nord ou le sud, selon des itinéraires qui sont déjà partiellement équipés en lignes à grande vitesse et pourraient l'être presqu'intégralement dans une vingtaine d'années. Bordeaux-Lyon se ferait alors en 3h30.

L'accélération des liaisons est-ouest à longue distance passe donc non pas par la création d'une LGV directe Limoges-Lyon selon le projet ALTRO, mais par un maillage intelligent du réseau TGV actuel par des tronçons (TGV Aquitaine, Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Montpellier) ayant leur pertinence propre relevant d'intérêts nationaux, voire internationaux, incontestables.

Certes l'avion l'emportera toujours auprès de la clientèle pressée sur un TGV plus écologique mais obligé de contourner le Massif Central, sauf à dépenser des fortunes au détriment de la réalisation de projets à l'évidence plus fondamentaux et plus urgents. Les flux concernés étant faibles, cette prédominance de l'avion reste ici acceptable, à condition bien entendu que l'usager de l'avion paie intégralement ses coûts économiques et écologiques.

... et cabotage

Bien entendu, les liaisons de bout en bout sur les lignes existantes ne doivent pas être sacrifiées : elles sont indispensables dans l'attente du maillage du réseau TGV envisagé ci-dessus, et elles conserveront toujours un intérêt pour l'accès aux villes intermédiaires depuis Lyon, Nantes ou Bordeaux, le cabotage et le tourisme. Il est urgent d'en venir à leur amélioration concrète.

Sans aller jusqu'à porter la vitesse systématiquement à 200 km/h sur les deux itinéraires Bordeaux-Lyon et sur l'itinéraire Nantes-Lyon, il est possible de moderniser en profondeur ces transversales et de leur apporter ainsi un nouveau souffle commercial. Il ne s'agit pas d'investissements titanesques mais de travaux de quelques milliards de francs, qui peuvent donc être effectués dans des délais acceptables.

Jean Boudaille, Jean Sivardière

Abstrait et dangereux

FNAUT-Infos n°93 a déjà présenté le projet pharaonique de Transversale Alpes-Atlantique à grande vitesse Lyon-Limoges (TAA), défendu par l'association ALTRO: 95 milliards de F pour 685 km de voies nouvelles dont un tunnel de 20 km sous le Puy de Dôme et un autre de 10 km à l'arrivée à Lyon, 80 "seulement" dans une variante présentée plus récemment, dont 41 pour le tronçon Clermont-Limoges. Sans justification économique et difficilement phasable, ce projet relève du trait sur la carte.

Le Conseil National de la FNAUT a, après un nouvel examen, émis un avis négatif sur ce projet technocratique, dont le seul mérite est d'avoir rappelé la nécessité de rénover sérieusement les relations ferroviaires Est-Ouest.

Le danger de tels projets grandioses est qu'ils servent aux décideurs d'alibi à leur volontarisme routier et à leur immobilisme ferroviaire, détournent leur attention des problèmes concrets immédiats en semant la confusion, et dévalorisent les propositions moins "tape-à-l'oeil" mais réalistes.

- L'association des villes européennes à grande vitesse, présidée par Jacques Santrot, maire PS de Poitiers, a récemment organisé, avec ALTRO, une réunion pour créer une dynamique en faveur de la TAA. Comme par hasard, Jacques Santrot est aussi un membre influent de l'association pour l'autoroute Nantes-Poitiers-Limoges... Il peut ainsi se présenter comme un élu équilibré, ni tout route ni tout rail.
- Francis Girault, maire de Jaunay-Clan et vice-président du conseil général de la Vienne, est hostile à la LGV Tours-Bordeaux, qui coûterait trop cher à l'État. Il estime "la TAA plus utile pour la nation car elle relierait le Poitou à l'Europe". Le conseil du Val de Clain a adopté un voeu en ce sens.
- Pendant ce temps les crédits manquent pour construire rapidement la LGV Tours-Bordeaux et libérer la ligne classique pour le TER et le fret. La SNCF supprime des arrêts de trains TER et il n'est pas possible de cadencer les relations Poitiers-Chatellerault. Du coup, des automobilistes réclament la gratuité de l'autoroute A10.

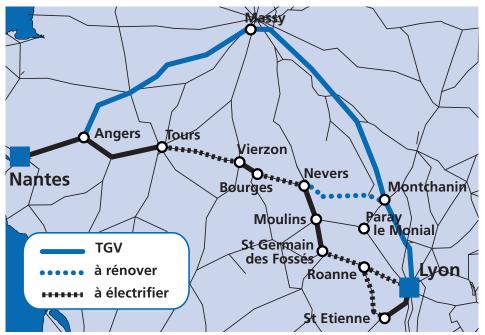
Cessons donc de rêver à la TAA et travaillons à faire avancer des projets ambitieux mais raisonnables.

Mauricette Ringuet, FNAUT Poitou-Ch.

Nos prochains dossiers

- Le troisième aéroport parisien.
- La réouverture du tunnel du Mont Blanc et la route roulante.

Nantes-Lyon une panoplie de projets



En 1974, la SNCF introduisait des turbotrains qui reliaient, 4 fois par jour, Nantes à Lyon en 6h07 soit 106 km/h de moyenne : un gros succès commercial. Le tiers de la clientèle effectuait alors le parcours de bout en bout. La liaison dure aujourd'hui 6h40, contre 4H30 en TGV par Massy depuis 1991 et n'est plus utilisée que pour le cabotage.

Electrification intégrale

Le voyageur n'est pas sensible seulement à la vitesse, mais aussi à la qualité des horaires, des fréquences et des correspondances : la ligne Nantes-Lyon (654 km) croise 5 lignes radiales, et sa vitalité est essentielle au maillage du réseau ferroviaire français.

Ceci étant, les relations sur cet itinéraire transversal sont si lentes que le voyageur "longue distance" doit passer par Massy (un détour coûteux de 154 km). Une électrification intégrale permettrait de les accélérer mais aussi d'offrir un débouché vers l'est aux ports de l'Atlantique dans la perspective d'une saturation des ports du nord. Or :

- les tronçons Nantes-Tours, Vierzon-Bourges, Nevers-Saint Germain des Fossés et Saint Germain au Mont d'Or-Lyon sont déjà électrifiés ;
- les tronçons Tours-Vierzon et Bourges-Saincaize le seront dans le cadre du 12ème plan, décision prise sous l'impulsion de l'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Océan), qui rassemble 40 collectivités (régions, départements, grandes villes, CCI) et veut développer un "port sec" à Vierzon.

Ne resteront donc à électrifier que les 144 km de Saint Germain des Fossés-Saint Germain au Mont d'Or et les 80 km de l'antenne Roanne-Saint-Etienne.

Cette idée récurrente a été réexaminée par l'association Lyon-Métro. La principale difficulté est la mise au gabarit du tunnel des Sauvages (3 km) entre Roanne et Tarare. Les rampes d'accés, 26‰, n'ont rien de rédhibitoire : la ligne de Maurienne, empruntée par tout le trafic international de fret, présente des rampes de 35‰.

Variante concurrente

La SNCF et RFF étudient un projet concurrent : l'électrification de l'itinéraire Moulins-Paray le Monial-Lozanne (163 km), qui serait dédié au fret après réfection totale, rétablissement de la double voie et mise au gabarit des tunnels, ainsi que celle de l'ancienne ligne stratégique Lozanne-Tassin-Givors (52 km) assurant le raccordement à la ligne de la rive droite du Rhône, dédiée au fret depuis longtemps.

L'inconvénient de cette solution, acceptable pour le fret, est d'imposer un tracé tourmenté au trafic voyageurs et d'ignorer les bassins de clientèle de Roanne et Saint-Etienne. Inversement, l'électrification de l'itinéraire traditionnel assurerait celle des dessertes TER Lyon-Roanne et de la desserte interrégionale Lyon-Clermont Ferrand, qui y gagneraient en rapidité et en fiabilité.

Elle permettrait aussi la création de relations régionales diamétrales telles que Roanne-Grenoble, qui contribueraient à désaturer le noeud lyonnais, et la suppression presque totale de la traction diesel en Rhône-Alpes (d'où la disparition du dépôt diesel de Vaise, très polluant et générateur de marches haut-le-pied coûteuses et encombrantes).

Contournement de Lyon

Les trains de fret provenant de Paris par Nevers pourraient, hors périodes de pointe, utiliser l'itinéraire au profil favorable passant par Saint Etienne et Givors, où deux embranchements sont disponibles, vers le sud et vers Lyon.

Pour compléter ce dispositif d'évitement de Lyon par le fret, l'association ADTLS (Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud), animée par Gabriel Exbrayat, et le laboratoire social Lasaire ont proposé la construction d'une ligne de 30 km entre Givors-Chasse sur Rhône et l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry se prolongeant vers la ligne Lyon-Ambérieu.

Ce projet permettrait aussi de créer des relations directes entre les grandes villes de Rhône-Alpes et une plate-forme de correspondance à Lyon-Saint Exupéry. Un projet RFF est semblable mais, dédié au fret, il ne prend pas en compte les besoins régionaux car il se raccorde trop au sud, vers Vienne, à la ligne classique PLM.

Utiliser la LGV sud-est

En 1992, Gérard Gautier et Jacques Michaux, représentants de la FNAUT en Pays de la Loire, s'inquiètent à la fois de la dégradation de la relation transversale et des perspectives de saturation de la grande ceinture parisienne et de la LGV Paris-Sud Est entre Paris et le nord de la Bourgogne, et à plus long terme du tronçon nord de la LGV Atlantique.

Ils avancent alors l'hypothèse d'une revitalisation de la transversale : électrification intégrale de Nantes à Nevers, suppression de passages à niveau pour porter la vitesse à 200 km/h (c'est déjà le cas sur Nantes-Angers et pourrait l'être sur Angers-Tours et Bourges-Saincaize), rectification du tracé et électrification de la ligne Nevers-Montchanin (127 km), enfin raccordement à la LGV Paris-Lyon utilisant une plate-forme existante (voir FNAUT-Infos n°4).

Ce projet, qui offrirait un parcours direct Nantes-Lyon aussi performant que par Massy, conserve toute sa pertinence et mérite une étude plus approfondie. L'électrification de Montchanin-Chagny (29 km) permettrait de plus d'améliorer la desserte de l'agglomération du Creusot et surtout de disposer d'un grand contournement sud de la région parisienne pour le fret et de désengorger la grande ceinture.

Transversales des projets prioritaires

Bordeaux-Lyon

Comme toujours lorsqu'il s'agit d'axes dits "secondaires", la SNCF gère le déclin en cherchant à réduire ses coûts d'exploitation au détriment de l'aménagement du territoire. La clientèle de bout en bout est aujourd'hui inférieure à 20 voyageurs par train.

Quant à l'État et aux régions concernées, après avoir engagé le projet d'autoroute A89 malgré des prévisions de trafic ridicules, ils se sont engagés à redynamiser les deux itinéraires ferroviaires nord (par Limoges, Guéret et Monluçon) et sud (par Brive, Tulle et Clermont). Mais rien ne presse : une étude décidée en janvier 1998 a débuté ... fin 1999.

Sur l'itinéraire nord, le service Grandes Lignes pourrait se développer si une amélioration sensible de la qualité de service et du temps de parcours intervenait. L'itinéraire sud, bientôt soumis à la concurrence de l'autoroute A89, serait réservé aux dessertes intra ou interrégionales, le service Grandes Lignes n'étant conservé qu'en période touristique. Un trafic de fret est envisagé par raccordement des wagons à d'autres trains à Vierzon et Toulouse.

Ces orientations ne sont pas du tout celles de la FNAUT, qui souhaite au contraire l'offre, toute l'année, de relations de bout en bout (deux de jour et une de nuit) sur les deux itinéraires, et des investissements significatifs, à commencer par la suppression des quatre rebroussements de St Sulpice Laurière, Gannat, Tulle et St Germain des Fossés (40 à 60 millions de F par rebroussement).

Cette opération peu coûteuse, envisagée depuis vingt ans et plus, jointe à des rectifications ponctuelles des tracés les plus sinueux, à des renforcements de voies et à l'introduction de rames diesel automotrices rapides pendulaires, permettrait de réduire les temps de parcours de bout en bout de 8h30 à 7h sur chaque itinéraire et d'accélérer les relations entre Bordeaux ou Lyon et les villes intermédiaires.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Nantes-Bordeaux et Nantes-Limoges

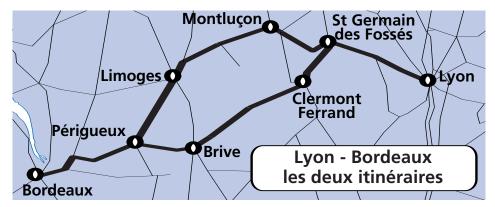
La TAA exige des LGV de rabattement sur Limoges depuis Nantes et Bordeaux. Sa réalisation condamnerait donc deux projets poussés activement par la FNAUT: la modernisation de Nantes-Bordeaux pour en faire une ligne interrégionale performante, et la réouverture de Cholet-Poitiers d'où, avec la modernisation décidée de Poitiers-Limoges, le rétablissement de la liaison, supprimée en 1975, entre les trois capitales régionales que sont Nantes (674000 hab), Poitiers (188000) et Limoges (231000). Aujourd'hui la liaison Nantes-Poitiers se fait par Tours, et Nantes-Limoges par Vierzon ...

Mais Jean-Pierre Raffarin, président DL de la région Poitou-Charentes, répond aux "utopistes" qui demandent la réouverture de Parthenay-Poitiers et Thouars-Niort: "faut pas rêver, l'argent on ne le trouvera que dans une seule poche, la vôtre". Pour la RN 149, par contre, pas de problème: "nous sommes prêts à la prendre à notre charge, si l'Etat nous y autorise, avec un emprunt de longue durée".

Barreau sud

Un "barreau sud" francilien, traversant le sud de l'Essonne, a été inscrit au schéma directeur de 1992 puis abandonné en raison de l'opposition de l'Ile de France. Il reste nécessaire mais la modernisation de la transversale Nantes-Lyon, qu'il ne faut pas assécher, doit intervenir avant. Une nouvelle version du barreau sud est aujourd'hui envisagée(liaison souterraine de 15 km Massy-Valenton). Pour moins d'un milliard d'euros, elle faciliterait les relations diamétrales telles que Nantes-Lille/Strasbourg, la desserte interne de l'Ile de France, l'intermodalité train-avion à Orly et Roissy, et une liaison performante Orly-Roissy. Dans l'immédiat, la capacité de la grande ceinture sera portée de 17 à 40 TGV par sens et par jour.

Gérard Gautier, FNAUT Pays de la Loire



Projets pervers

La TAA n'est pas un exemple isolé. Bien des grands projets - utiles à terme ou fantaisistes - paralysent la réflexion sur les possibilités de modernisation des lignes existantes et permettent de causer ... et de ne rien faire.

- Le projet de LGV Mâcon-Bourg-Genève, estimé à plus de deux milliards d'euros, a finalement été abandonné mais il a retardé d'au moins 10 ans la décision de rouvrir, pour dix fois moins cher, la ligne La Cluse-Bellegarde qui réduira de 30mn le trajet TGV Paris-Genève et sera aussi utile pour la desserte TER.
- Le projet électoral de TGV-Normandie a retardé l'adoption d'une modernisation intelligente du réseau classique.
- La réouverture de la ligne Evian-Saint Gingolph est occultée par le projet plus imposant de liaison Lyon-Turin. Lors des dernières élections sénatoriales, Louis Althapé (RPR), Auguste Cazalet (RPR) et Jacques Henriot (FN), candidats dans les Pyrénées Atlantiques, ont pris position en faveur de la traversée centrale des Pyrénées, mais la réouverture de la ligne Pau-Canfranc les laissait sceptiques ... "en raison de la lourdeur du dossier".
- La rénovation de la ligne classique Nice-Coni et le TGV Côte d'Azur luimême, dont on reparle depuis la mise en service du TGV-Méditerranée, pourraient être retardés par un projet de TGV Nice-Turin (un tunnel de 20 km sous le Mercantour, un trajet de 200 km garanti en 55mn) défendu par le maire RPR de Nice Jacques Peyrat et son premier adjoint Gilbert Stellardo.

En se raccordant au futur TGV Lyon-Turin, cette version ferroviaire du projet routier abandonné en 1997 par le gouvernement Jospin désenclaverait la Côte d'Azur : "les Niçois vivent dans un cul-de-sac, bientôt ils ne pourront plus sortir de chez eux car l'autoroute A8 sera saturée". Pour André Liotard, concepteur de l'ouvrage, "c'est un projet révolutionnaire qui bouleverse la géographie" ! Certes le coût pourrait atteindre 4 à 5 milliards d'euros, mais l'histoire elle aussi sera chamboulée : "on rétablira le lien historique entre le royaume de Piémont-Sardaigne et le comté de Nice" et "le rapprochement spectaculaire de Turin-Milan donnera un essor exceptionnel à la technopôle de Sophia-Antipolis". Du coup Christian Estrosi, député RPR de Nice, a proposé que la moitié de la somme accordée par l'Etat pour étudier le prolongement du TGV Méditerranée jusqu'à Nice soit affectée à l'étude du TGV Côte d'Azur.

Jean Sivardière

Amnistie présidentielle

Dès le 15 août 2001, la FNAUT a demandé aux candidats, déclarés ou vraisemblables, à la prochaine élection présidentielle de condamner par avance l'amnistie de toutes les infractions routières (voir FNAUT-Infos n°99). Cette initiative a été appuyée par l'AFVAC, les Droits du Piéton, la FUBicy, Rue de l'Avenir, la CDHR et le MDB. La Ligue contre la Violence Routière n'a pas voulu s'associer à cette action.

Notre intervention très en amont de l'élection était justifiée car le comportement des usagers de la route a vite été influencé par la perspective de l'amnistie: -2,5% de tués au cours des 8 premiers mois de 2001, mais +1,5% dès juillet, -1% mais +7,4% de blessés en août, +6,5% de tués et +15% de blessés en septembre. Policiers et gendarmes notent alors que, si un automobiliste ou motard se voit infliger un PV, il répond souvent : "bof, il y aura l'amnistie".

Sécurité et stationnement

Les candidats étaient invités à condamner l'amnistie de toutes les infractions au code de la route, quelles qu'elles soient : on sait en effet qu'une infraction même mineure peut avoir des conséquences graves. Nous leur avons demandé aussi de refuser l'amnistie des amendes pour stationnement abusif sur emplacements payants ou stationnement sauvage. En effet :

- l'automobiliste, dont le comportement, discipliné ou indiscipliné, forme un tout, ne doit pas être soumis à des messages contradictoires : on ne peut à la fois exiger de lui qu'il respecte les règles de sécurité et l'encourager à stationner n'importe où ;
- le stationnement abusif d'un automobiliste oblige les autres automobilistes à stationner de manière illégale ce qui, s'il s'agit d'un stationnement gênant sur un trottoir, une bande cyclable ou un couloir réservé aux bus pénalise les piétons, les cyclistes et les handicapés, freine les bus et peut être à l'origine d'un accident;
- enfin l'amnistie des amendes prive le Trésor Public de recettes non négligeables qui, en Ile de France, sont reversées en partie aux transports publics.

Il nous a été très difficile d'obtenir des candidats qu'ils nous répondent malgré de nombreuses relances, et les réponses reçues sont généralement imprécises : cela en dit long sur leur sens de la démocratie, du civisme et de la qualité de vie urbaine, et sur leur respect même de la vie humaine ... dès qu'il s'agit d'automobile.

Réponses floues et silences

Un seul candidat, **Antoine Waechter**, s'est prononcé sans ambiguïté contre toute amnistie routière.

Corinne Lepage est contre l'amnistie, sauf celle des amendes pour stationnement abusif, qu'elle considère, ce qui est consternant de la part de la mère des PDU, comme une "infraction vénielle ne gênant pas la circulation et n'ayant pas d'incidence sur la sécurité".

François Bayrou est "clairement opposé à l'amnistie de toutes les infractions routières qui mettent en danger la vie d'autrui". Il ne précise pas sa position sur le stationnement payant.

Brice Lalonde est contre l'amnistie des "fautes de conduite pouvant avoir des conséquences dangereuses, notamment la vitesse" mais favorable à celle des fautes de stationnement car "les recettes de stationnement payant ne sont pas affectées aux transports publics", ce qui est en partie faux et n'excuse en rien l'incivisme.

Arlette Laguiller nous a adressé une longue lettre. Elle ne prend pas position avec précision sur l'amnistie des infractions au code de la route mais dénonce avec vigueur le principe du stationnement payant, "impôt injuste instauré dans le but d'enrichir les concessionnaires de parkings privés ou de renflouer les budgets publics". Elle refuse la discrimination sociale créée par "les amendes élevées" imposées aux travailleurs alors que "les fils à papa" peuvent payer sans problème.

Jacques Chirac nous a fait répondre que la loi d'amnistie relève de la compétence du Garde des Sceaux, à qui il a transmis notre courrier. Vive la cohabitation! Interpellé par le professeur Got, il a fait savoir par la presse qu'il était opposé à l'amnistie "des infractions susceptibles de mettre en danger la vie d'autrui". Nous lui avons demandé des précisions: pas de réponse.

Jean-Michel Baylet nous a fait répondre que "le parti Radical de Gauche sera très attentif à toute amnistie qui présenterait un danger réel et quantifiable pour nos concitoyens", ce qui ne veut pas dire grand chose. Pas un mot sur le stationnement.

Jean-Marie Le Pen, plus ferme qu'en 1995, estime nécessaire de "sanctionner les comportements dangereux et délictueux" mais il commet la même erreur que Corinne Lepage en considérant que le stationnement illicite est "une simple peccadille".

Robert Hue n'a pas fait de progrès depuis 1995, il est défavorable à l'amnistie "chaque fois que les conduites incriminées s'avèrent éminemment dangereuses, à savoir grand excès de vitesse ou conduite en état d'ivresse, et quand il y a des victimes". Selon Robert Hue, la gravité d'une faute dépend donc de ses conséquences.

Alain Madelin est "hostile à toute amnistie qui porterait sur des condamnations pénales faisant suite à une condamnation d'alcool ou de drogue".

Ni Alain Lipietz, pourtant spécialiste des amnisties, ni son successeur irrévocable Noël Mamère n'ont répondu. Dominique Voynet nous a écrit que les Verts sont contre l'amnistie "des comportements susceptibles de dégrader la sécurité routière". Pas de précision sur le stationnement.

Olivier Besancenot, Bruno Mégret et Charles Pasqua, n'ont pas répondu. Christine Boutin centre sa campagne sur le respect de la vie, Jean-Pierre Chevènement dénonce les sauvageons des banlieues et donne des leçons de civisme à la ronde, mais tous deux encouragent par leur silence les sauvageons de la route : leur sens des responsabilités s'efface devant la peur de fâcher l'automobiliste ou le motard.

Alors que le Conseil National de la Sécurité Routière a condamné l'amnistie et que Jean-Claude Gayssot l'a dénoncée pour les infractions au code de la route et même pour le stationnement gênant, le manque de courage de Lionel Jospin est particulièrement regrettable. Le premier ministre a fait de la sécurité routière une "grande cause nationale" : une prise de position ferme de sa part contre l'amnistie aurait créé un choc psychologique autrement plus efficace que cette gesticulation ... Même l'engagement (timide) de Jacques Chirac ne l'a pas fait réagir. Pendant ce temps, le masssacre continue sur les routes et dans nos rues.

Jean Sivardière

Inquiètudes

D'après un sondage BVA, 92% des Français s'inquiètent des accidents de la circulation, 87% du cancer et 72% des risques alimentaires. 69% jugent les contrôles routiers pas assez nombreux, 83% souhaitent la création d'une police de la route dédiée à la surveillance de la circulation, 47% estiment que l'Etat se préoccupe plutôt moins de l'insécurité routière que des autres risques sur la santé publique. Une inquiétude justifiée, et un appel explicite à une action renforcée des pouvoirs publics.

En 2000, le nombre des tués a diminué de 15% aux Pays-Bas, pays déjà très sûr, de 5% seulement en France.

Carnet du voyageur

Refus d'obtempérer

J'ai annoncé à 8h50 au contrôleur que, conformément aux usages de la SNCF sur la ligne D du RER, je lui présenterais mon titre de transport avec un retard de 15 minutes. Dix minutes plus tard, un autre contrôleur m'a fait savoir que le refus d'obtempérer me vaudrait une amende de 200 F + 150 F de "frais de transfert" et m'expliqua que je lui faisais perdre un temps précieux (je ne perd aucun temps précieux en attendant des trains fantômes sur des quais surpeuplés). A 9h05 pile, j'ai présenté mon titre de transport. J'ai cependant été verbalisé bien que mon "retard" ait été annoncé à l'avance (ma politique de communication étant très supérieure à celle de la SNCF). l'ai donc demandé à la SNCF de me verser la somme de 6400 F pour les 8 retards de 60 minutes subis en avril dernier.

François Horn, 91 Brunoy

Groupes

La SNCF rechigne à verser les indemnités de retard. Un retard dû à un feu de talus provoqué par un train de fret est bien de la responsabilité de la SNCF. J'ai pu, à plusieurs reprises, après un refus préalable, obtenir une indemnité "à titre commercial", mais il faut être persévérant : pour un voyageur indemnisé, des centaines ne le sont pas!

La réduction tarifaire accordée aux groupes est insuffisante. Sur un parcours Paris-Strasbourg AR en 2ème classe période bleue, que j'ai organisé pour un groupe de 36 personnes, la réduction (2 gratuités comprises) a été de 36,5%. Or 27 participants auraient pu avoir 25% de rabais à titre individuel et 9 autres 50%, soit en moyenne 31,5%.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Gares

La gare TGV d'Avignon est magnifique et son architecte s'en glorifie abondamment, mais les quais ne sont pas protégés et la "virgule" la reliant à la gare centrale reste à construire. Déjà en 1848, faute d'argent pour construire un pont sur la Durance, la ligne venant de Marseille avait été arrêtée à 5 km du centre : le terminus y resta pendant 4 ans. L'isolement d'Avignon-TGV, comme l'absence d'un échangeur complet à Lapalud, ne permettent pas à un TGV détourné depuis Valence de rejoindre la LGV avant Marseille.

Bernard Ruffin, 84 Vedène

L'effet pervers de la desserte de certaines villes par des gares excentrées a été peu sensible lors des mises en service des TGV Paris-Lyon et Atlantique. Avec le TGV-Méditerranée, peut-on éviter cet inconvénient autrement qu'en maintenant une bonne desserte par trains classiques sur l'ancienne ligne?

Xavier Lavaud, 33 Bordeaux

La rénovation de la gare de Nîmes se termine. Mais les sièges devant les guichets, le système de tickets avec numéros et l'écran pour annoncer le guichet libéré ont disparu. Les personnes âgées trouvent pénible la station debout, or il faut attendre parfois près d'une heure.

Henri Arnal, Edmond Courbaud, 30 Nîmes

Train + métro

Les petites gares de la ligne Limoges-Poitiers situées à moins de 3 heures de Paris et munies d'un terminal de vente devraient délivrer des tickets de métro : leur clientèle hebdomadaire vers Paris, est en pleine croissance grâce à l'impact des correspondances TGV. La SNCF pourrait ainsi mieux satisfaire sa clientèle sans investir, en leur évitant l'attente aux guichets RATP de Montparnasse.

Jean Boutet, 87 Le Dorat

Pourquoi ne peut-on acheter des tickets de métro dans le bar du TGV ? Cela éviterait aux voyageurs de faire la queue pendant 5 minutes, ou souvent plus, au guichet RATP de Paris-Lyon.

Jean Sivardière, 38 Saint Egrève

Internautes

Les voyageurs ayant accès à Internet ont intérêt à consulter le site des CFF (http://www.cff.ch) plutôt que celui de la SNCF (http://www.sncf.com) pour leurs recherches d'horaires : la rubrique est accessible très rapidement par un menu simplifié depuis la page d'accueil, et le moteur de recherche est mieux conçu que celui de la SNCF pour les options "via ..." et les correspondances. Sur les trajets Grenoble-Strasbourg et Grenoble-Montpellier, la SNCF ne trouvait aucun train compatible avec mes contraintes horaires, les CFF m'en ont déniché un. Le site de la DB (http://www.deutsche-bahn.com) ne comporte pas de menu en français, mais une option "sélectionner uniquement les trains acceptant les vélos" figure dans le moteur de recherche.

Monique Giroud, ADTC-Grenoble

Pélerins pénalisés

Les groupes (plus de 10 personnes) effectuent 40 millions de voyages par an tous modes confondus. La part de marché de la SNCF est de 19%, ce qui représente 5% de l'activité Grandes Lignes. La moitié des voyageurs en groupes sont des clients de comités d'entreprises. Parmi les autres, on trouve la clientèle des mouvements de jeunesse et des collectivités locales, ainsi que 360000 pélerins, dont 23000 malades, qui se sont rendus à Lourdes en 2001 par 568 trains spéciaux, dont 47 TGV et 5 Thalys.

Dominique Aucremanne, secrétaire général adjoint de l'Association Nationale des Directeurs Diocésains de Pélerinages (ANDDP), fait état de conditions de transport déplorables des pélerins suite aux négligences graves de la SNCF.

Pour le diocèse d'Arras, l'ANDDP a passé sa commande à la SNCF en décembre 2000 pour transporter 6500 pélerins, dont 500 malades, en juin et en août-septembre.

Lors du départ le 12 juin, une série d'anomalies techniques a affecté la sécurité des voyageurs. Les voitures-ambulances du train des malades étaient "hors quai" : comment faire monter les malades allongés dans de telles conditions ? Une ambulance était dépourvue d'électricité : de ce fait, une malade est tombée et s'est fracturée le pied. Au retour, en gare de Lourdes, l'espace entre le train des malades et le quai était très important : l'absence de planchers, habituellement posés par le personnel SNCF, a entraîné deux chutes nécessitant des hospitalisations.

Le 17 juillet, les informations précises sur la composition et les horaires des trains au départ d'Arras le 2 août n'étaient pas parvenues à l'ANDDP alors qu'elles devaient être fournies 45 jours à l'avance.

D'autres diocèses connaissaient les mêmes difficultés: changement de composition des rames et des horaires en dernière minute, matériel inadapté au transport des malades et handicapés, non sonorisé, non climatisé, mal nettoyé et mal entretenu: un pélerin de la Manche a dû être hospitalisé à son arrivée pour déshydratation. Les retards ont été considérables faute de locomotives ou de conducteurs: des personnes de plus de 80 ans ont attendu debout pendant deux heures sur les quais.

L'ANDDP ne peut plus accepter une telle situation. La clientèle des pélerinages est considérée par la SNCF comme une clientèle acquise, à tort car les autocaristes nous font des propositions intéressantes qui ont déjà séduit des pélerins du Sud-Est et du Sud-Ouest.

Dominique Aucremanne

Permis à points

Récompenses :

+1 point à Francis Duché, maire RPR de Chécy et président de la SEMTAO, épinglé dans le bêtisier de FNAUT-Infos n°96 pour ses propos sur le tramway classique. Il a étudié le bus à guidage optique de Clermont-Ferrand qu'il estime "extrêmement contraignant et cher" et le tramtrain de Karlsruhe, qui l'a séduit. Les voyages forment les élus ...

Punitions:

- 1 point à Me Fleury, avocat parisien. Il a assigné en référé le maire et le préfet de Paris pour "entrave à la liberté de circuler". Il leur reprochait de vouloir faire vivre "l'enfer" aux automobilistes. Le procureur lui a demandé s'il s'agissait d'une plaisanterie. L'avocat a été débouté et condamné à 12000 F de frais de justice.

→ 5 points à Gérard Collomb, maire PS de Lyon : "les deux lignes de tramway prévues par Raymond Barre ne seront pas construites car elles risqueraient de rendre la circulation encore plus difficile en centreville". Nous voilà revenus 30 ans en arrière!
 → 5 points à Bernard Rivalta, président PS du SYTRAL, qui tient lui aussi des propos affligeants : "on a déjà tué l'activité commerciale du cours Tolstoï en créant un couloir à contresens pour les trolleybus, on ne va quand même pas en faire un dans

l'autre sens". Conseillons à M. Rivalta de

visiter Zürich : les commerces de la

Bahnhofstrasse, réservée aux piétons,

Bêtisier

cyclistes et tramways, sont florissants.

Patrice Charlat, ingénieur matériel au SMTC de Clermont-Ferrand, vante le guidage immatériel de l'autobus Agora : "le chauffeur ayant un volant, il peut rattraper son véhicule, ce système est plus sécuritaire qu'un tramway qui risque de dérailler". Un peu de sérieux, Monsieur l'Ingénieur! Les déraillements de tramways sont-ils si fréquents? Et si le chauffeur peut rattraper efficacemment son véhicule, c'est qu'il a toujours son volant en main, alors à quoi bon un guidage?

Selon **Louis Virgoulay**, président (PC) du SMTC, "avec le guidage optique, on est projeté dans le futur". Pourvu que ce ne soit pas dans le fossé ...

En forme

Serge Grouard, maire RPR d'Orléans déclare que "redonner aux gens le goût du transport public, c'est la solution pour régler la circulation dans l'hypercentre ". Les actes suivront-ils ? On peut l'espérer. Le maire s'est attaqué au stationnement anarchique et à l'insécurité routière (la ville va acheter deux radars), il a décidé la piétonnisation du quartier Bourgogne et il a lancé diverses actions en faveur des transports publics : remaniement du réseau bus/tramway pour supprimer des ruptures de charge, introduction de bus et de conducteurs supplémentaires, rétablissement d'un service de bus express.

Il faut choisir

Selon Serge Méry, vice-président PS de la région Ile de France, chargé des transports: "pour ne pas perpétuer la génération bagnole, il faut faire rouler des transports collectifs de qualité". Réponse d'Ambrosius Baander, haut fonctionnaire au ministère néerlandais des Transports, lors d'un carrefour du PREDIT : "aux Pays-Bas, nous savons depuis vingt ans qu'il n'est pas suffisant de proposer une offre alternative à la voiture, il faut s'attaquer de front aux véhicules individuels pour changer le cours des choses". L'expérience lui donne raison.

La part modale du transport public dans les déplacements mécanisés à Lyon est passée de 22% en 1976 à 21% en 1995 alors que 10 milliards F ont été dépensés pour eux pendant cette période. D'après une étude du LET de Lyon, l'amélioration de l'offre de transport public a permis d'augmenter de 15 à 20% cette part modale, tandis que l'étalement urbain l'a fait baisser de 8 à 10% et la croissance de la motorisation de 11 à 15%. La conclusion de l'étude confirme le point de vue de la FNAUT : l'amélioration du transport public est une condition nécessaire à l'accroissement de son usage, mais la maîtrise des localisations de l'habitat et des activités et celle de l'usage de l'automobile sont indispensables au succès des PDU.



Brèves

Sécurité routière

Le nombre des tués sur la route pour 100000 habitants est de 6 en Grande-Bretagne, 7 en Suède, 8 aux Pays-Bas, 10 en Allemagne, 15 en France et en Espagne, 21 en Grèce, 23 au Portugal.

Selon le professeur Claude Got, spécialiste d'accidentologie, "ce sont les petits ruisseaux qui font les grandes rivières. Plus que les quelques cas de grands excès de vitesse, c'est la multiplication des infractions jugées mineures qui, au total, conduit à une insupportable mortalité routière".

Marée routière

Le parc automobile a progressé de 2,2% en France en 2000 (+ 50% depuis 1980), pour atteindre 28 millions de voitures particulières, 5 millions de véhicules utilitaires légers et 631000 camions de plus de 5 tonnes. Le trafic automobile croît en moyenne de 2% par an.

D'après l'Argus de l'Automobile, la "voiture française moyenne" a pris du poids en 1999 (22 kg) et sa puissance a augmenté de 3 ch. En 20 ans, elle s'est alourdie de 20%, sa puissance a augmenté de 36% et sa cylindrée de 25%.

Pollution routière

Selon l'ADEME, rouler en Renault Clio à 130 km/h au lieu de 120 augmente de 20% la production de gaz carbonique. Selon un laboratoire suisse, rouler en Golf à 114 km/h au lieu de 71 multiplie par 5 l'émission de gaz carbonique. Selon la revue suisse Environnement, la voiture propre est un mythe. Une voiture ne pollue pas seulement à travers la consommation de carburant : 35% des gaz à effet de serre qu'elle émet le sont lors de sa construction, de son entretien et de sa démolition.

Collision stupide

Un camion rempli de tomates hollandaises destinées à l'Espagne a percuté un camion bourré de tomates espagnoles expédiées aux Pays-Bas (source : Marianne, 09-2001).

Assemblée générale

L'assemblée générale 2002 de la FNAUT se tiendra le samedi 23 mars à partir de 9h30, 11 rue Caillaux, 75013 Paris. Métro ligne 7 (Maison Blanche) ou bus ligne 62 (arrêt Italie Tolbiac). Le matin, activités statutaires ; l'après-midi, présentation des conclusions du colloque de la veille et débat.

Actions en régions

Aquitaine

• Le COBARTEC (Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transports Collectifs) rappelle que de nombreux usagers du train ne sont pas motorisés ou ne disposent pas de transports collectifs de rabattement satisfaisants. Il a demandé à la SNCF de mettre des boxes sécurisés à la disposition des usagers des deux-roues.

Basse-Normandie

• L'association Réseau Vert de Basse-Normandie et les défenseurs de la ligne Caen-Flers ont marqué un point. Le retranchement du tronçon sud (23 km) de la ligne, Clécy-Cerisi, a été refusé par Jean-Claude Gayssot; le tronçon nord (37 km), utilisable pour une desserte périurbaine de Caen, fera l'objet d'études complémentaires et d'une nouvelle consultation.

Franche-Comté

- L'Association des Usagers des Transports de l'agglomération de Besançon (AUTAB) et les associations de la FNAUT-Franche Comté sont intervenues vigoureusement et avec succès lors de la consultation organisée par la municipalité de Besançon (suite à un accord électoral PS-Verts) sur la localisation de la future gare TGV. Taux de participation 44,6 % malgré le boycott recommandé par la droite locale (54% au 1er tour des municipales): 69,2% des 28000 votants ont souhaité une gare TGV unique à Besançon-Viotte et 28,9% une gare périphérique à Auxon, défendue par le maire PS Jean-Louis Fousseret.
- L'AUTAB s'inquiète des grèves à répétition dans les transports urbains et de l'insuffisance des dédommagements proposés aux usagers, elle propose deux jours de quasi-gratuité (ticket à 1F) après chaque grève. Bien que Besançon soit déjà la ville française où le transport collectif est le plus utilisé, l'AUTAB préconise l'introduction du tram-train et refuse le tramway sur pneus.
- La FNAUT-Franche Comté participe au comité de suivi de l'étude sur l'avenir de la ligne Paris-Bâle.

lle de France

• L'AUT lle de France regrette que la mairie de Paris ne remette pas en cause le dogme néfaste des sens uniques lors de l'aménagement de nouveaux couloirs protégés : dans un sens, les bus sont accélérés ; dans l'autre, ils doivent emprunter un autre itinéraire et sont alors freinés par le report de la circulation générale. L'association regrette par

- ailleurs que les nouveaux couloirs protégés ne soient utilisés par aucun autobus en soirée ou le dimanche : la RATP fait des discours sur les "nouveaux rythmes urbains" mais prend peu d'initiatives pour étoffer les dessertes.
- Le MDB a organisé une manifastation le 11-11-01 pour protester contre l'accident mortel dont une cycliste parisienne a été victime, percutée par un camion. Il a dénoncé l'amnistie présidentielle, dont la perspective provoque une dégradation des conditions de circulation à Paris.
- Le MDB et Vivre à Vélo en Ville (Montreuil) ont recouvert de moquette la portion de la piste cyclable longeant le canal de l'Ourcq sur laquelle la mairie de Pantin avait fait poser des pavés pour ralentir les cyclistes.
- Le MDB-Val d'Oise a proposé un plan d'accès cyclable à la gare d'Ermont-Eaubonne, futur "pôle de transport multimodal" où rien n'est prévu pour le vélo.

Pays de la Loire

- Le collectif Transport de l'agglomération nantaise (ANDE, CFDT, CLCV, CSF) déplore la construction d'un parking coûteux, à deux pas d'une ligne de tramway, pour les futurs employés de la Communauté Urbaine. Il regrette le manque d'innovation dans la tarification des transports urbains et les difficultés de circulation des bus dans les embouteillages. Afin d'exprimer leur impatience, ses militants ont peint un couloir de bus sur la chaussée du cours des 50 Otages.
- La FNAUT Pays de la Loire est déçue par la modernisation de la gare d'Angers. Les guichets sont plus nombreux, mais ne sont pas ouverts en nombre suffisant et il faut patienter debout, les distributeurs automatiques tombent en panne. 20 arceaux seulement pour garer les vélos, et pas d'aménagement cyclable sur les deux rues qui ont été refaites entre la gare et le centre-ville.
- Le collectif Transport du Mans (FNAUT+ CSF+CFDT) a obtenu satisfaction : le conseil communautaire a choisi définitivement le tramway sur rails. Même certains membres de l'opposition ont voté pour !!!!

Rhône-Alpes

• La FNAUT Rhône-Alpes a dénoncé le projet d'autoroute A89 Lyon-Balbigny soumis à enquête publique. Ce projet, qui serait financé à 90% sur fonds publics, contredit le PDU lyonnais et la loi SRU car il suppose un développement périurbain fondé sur l'usage quasi-exclusif de l'automobile. L'A89 risque par ailleurs d'appauvrir les villes moyennes et les bourgs desservis en renforçant l'attractivité de l'agglomération lyonnaise.

National

- Michel Brétagnol a été nommé membre du Conseil National de la Sécurité Routière. Jean-Louis La Rosa a été nommé membre du Comité d'Orientation du CERTU.
- La FNAUT n'a pas approuvé le rapport d'évaluation de la réforme du système ferroviaire français, trop négatif, présenté par le CSSPF.
- Lors de l'examen de la loi sur la démocratie locale, Xavier Braud a proposé un amendement à la LOTI rendant obligatoire la consultation des comités régionaux des transports avant toute décision de fermeture de lignes ferroviaires ou retranchement du réseau national.
- Le MDB et la FNAUT sont membres du Comité de Promotion du Vélo, qui comprend aussi le Club des Villes Cyclables, les industriels du cycle, les consultants vélo et la FUBicy.
- François Jeannin a participé à une rencontre organisée par le MATE sur l'action de l'Union Européenne en faveur de l'environnement.
- Abel Guggenheim est intervenu au colloque Mobilités et Formes Urbaines lors des 2èmes Rencontres Euroméditerranéennes de Volubilis en Avignon. Il a participé à un séminaire du ministère de l'Equipement sur le thème "ville et stationnement".
- Jean-Louis La Rosa est intervenu lors d'un séminaire du CERTU consacré à l'évolution de l'opinion et des élus sur la place de l'automobile en ville.
- L'Association pour un Musée des Transports urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR), qui devait implanter son musée à Colombes dans le cadre d'un protocole signé par l'Etat, la ville de Colombes et la RATP, se heurte à des difficultés suite au changement de municipalité : l'association s'interroge sur la cohérence des pouvoirs publics au moment où les discours officiels exaltent le rôle des associations et la préservation du patrimoine.
- La FNAUT participe au groupe de travail mis en place par le Commissariat général du Plan pour formuler des recommandations sur l'organisation des transports dans les grandes agglomérations. Elle est représentée par Jean-Louis La Rosa.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 101 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13ème

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety

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

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

édition nationale

102

Bulletin

de la fédération nationale des associations d'usagers des transports

Recul démocratique

La démocratie à la française a décidément bien du mal à évoluer, certains élus locaux se cramponnant à leur pouvoir et ne supportant pas la critique publique.

À la suite des députés, les sénateurs ont examiné le projet de loi "démocratie de proximité", qui vise à démocratiser l'élaboration des grands projets d'équipement.

Or les sénateurs socialistes, emmenés par Jean-Pierre Sueur et appuyés par la sénatrice verte Marie-Christine Blandin, ont discrètement fait adopter un amendement qui vide de son sens l'enquête publique et constitue un véritable recul démocratique : le commissaire-enquêteur n'est plus autorisé à émettre un avis motivé sur le projet soumis à enquête, son rôle se bornant dès lors à transmettre au décideur les différentes appréciations recueillies, sans évaluation globale.

Il est souvent arrivé à la FNAUT de critiquer les avis de commissaires-enquêteurs incompétents ou conformistes, qu'il s'agisse de transports urbains ou d'autoroutes. Mais supprimer l'avis motivé, c'est enlever au simple citoyen une chance de se faire entendre, supprimer une possibilité d'expression indépendante du décideur, et renforcer le pouvoir excessif dont disposent les élus.

Recommandations, réserves et avis défavorables (qui renvoyent la décision au Conseil d'Etat) peuvent en effet alimenter les débats en obligeant les promoteurs à s'expliquer, améliorer les projets sensés, voire éliminer les projets mal conçus ou inutiles. La création d'une "déclaration de projet" à la suite d'un débat public préalable sur l'opportunité du projet n'efface en rien l'intérêt de l'avis du commissaire-enquêteur : elle ne concernera d'ailleurs qu'un nombre infime de très grands projets.

Suite à un accord entre députés et sénateurs, l'avis du commissaire-enquêteur a été rétabli, mais réserves et avis négatifs n'auront plus de conséquences juridiques : c'est désormais le préfet qui tranchera.

Avec la nouvelle loi, le tramway d'Orléans aurait été mis en service un an plus tôt, mais 4 milliards de F auraient été gaspillés pour construire l'autoroute A400 Annemasse-Thonon.

Jean Sivardière



Avant les élections de 1997, Lionel Jospin avait critiqué vertement la décision du gouvernement Juppé d'implanter un troisième aéroport parisien à Beauvilliers, en Eure-et-Loir, et mis en cause l'utilité même d'un tel investissement. Quatre ans plus tard, suite à un "débat" au cours duquel la démocratie a été plus théâtralisée que réelle, le gouvernement Jospin a choisi de construire un nouvel aéroport à Chaulnes, en Picardie. Après avoir fait des promesses inconsidérées aux riverains de Roissy, après avoir mis le feu aux poudres sur huit sites possibles, il fallait bien faire retomber la pression avant les prochaines élections : la préoccupation politicienne l'a emporté sur le souci de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la simple rationalité économique.

ous avons exposé en détail, dans FNAUT-Infos n°94, les raisons de notre opposition à la construction d'un troisième aéroport dans le bassin parisien. Résumons-les.

Roissy et Orly ne sont pas saturés physiquement. C'est une promesse irréfléchie du ministre Jean-Claude Gayssot, faite en 1997 pour faire accepter la construction de nouvelles pistes à Roissy, qui limite artificiellement la capacité de cet aéroport à 55 millions de passagers par an (comme si le bruit dépendait du nombre de passagers et non de celui des mouvements d'avions ...).

Dans ces conditions, même si les "experts" prévoient un doublement du trafic aérien d'ici 2020, la construction d'un nouvel aéroport est a priori inutile, d'autant que de nombreuses possibilités existent pour freiner la croissance du trafic et limiter les nuisances sonores subies par les riverains immédiats de Roissy et les "populations survolées":

- réglementation du bruit, rachat des logements les plus exposés ;
- augmentation de l'emport par une attribution plus rationnelle des créneaux horaires disponibles;
- report de certains vols voyageurs et fret sur les aéroports de province ;
- pré et post-acheminements par TGV pour les vols à longue distance, concurrence directe du train (TGV, train de nuit, TGV-fret, TGV postal) pour le trafic à courte distance;
- relèvement de la tarification de l'usage de l'avion pour internaliser ses coûts externes et égaliser les conditions de concurrence entre avion et train.

Un débat biaisé

Le Premier ministre, au lieu de s'interroger sur l'opportunité du nouvel aéroport réclamé par son ministre des Transports et d'en faire étudier les alternatives, ce que nous lui avions demandé en janvier 2001, a

3ème aéroport

lancé une consultation sur la localisation de l'aéroport, présentée de manière pour le moins abusive comme une innovation démocratique. La commission "DUC-SAI", chargée d'organiser la consultation, a été animée par Pierre Zémor, conseiller d'État et président de la Commission Nationale du Débat Public.

Serviteur zélé du gouvernement, expert en "communication" mais incapable d'organiser un dialogue entre les différents acteurs, agressif à l'égard des associations, Pierre Zémor s'est discrédité en assumant cette mission "pipée" de manière confuse et partiale, tout en donnant à chacun des leçons de démocratie.

Il a été contraint, sous la pression des opposants, d'ouvrir le débat sur l'opportunité, mais il l'a verrouillé en prenant d'emblée parti pour le nouvel aéroport, qualifié d'inéluctable, et en annonçant que le débat sur sa localisation aurait bien lieu dans la foulée.

Opposition entre riverains

Au cours de la consultation, on a vu intervenir des élus et associations de riverains aux objectifs divergents.

Les riverains des huit sites susceptibles d'accueillir le troisième aéroport se sont évidemment mobilisés contre le projet et ont souvent - c'est en particulier le cas de l'association Vie et Paysages de Château-Thierry et de la Fédération Environnement d'Eure et Loir, membres de la FNAUT - souligné son inutilité.

Quant aux riverains de Roissy, qui refusent légitimement les nuisances insupportables qui leur sont imposées, ils étaient représentés par des élus et des associations (UFCNA) à courte vue, incapables d'une réflexion d'ensemble sur la problématique du transport aérien et ayant pour objectif prioritaire de se débarrasser des nuisances chez le voisin. À court d'arguments, le porte-parole de l'UFCNA, qui prétend sans vergogne s'exprimer au nom de dix millions de riverains, a même tenu des propos diffamatoires à l'égard de la FNAUT et des Amis de la Terre.

Contre-expertise

Après avoir constaté la convergence de leurs points de vue, les Amis de la Terre, la FNAUT et France-Nature-Environnement ont beaucoup travaillé en commun pour que l'opportunité de l'aéroport soit rediscutée : après de nombreuses interventions au cours des débats de la DUCSAI et la publication d'un article détaillé dans Le Monde, les trois fédérations ont bataillé pour que les affirmations de la DGAC sur lesquelles se

basait la commission DUCSAI soient réexaminées sérieusement.

Une contre-expertise rapide, et son financement par la DGAC, ont été obtenus in extremis. Après la rédaction d'un cahier des charges et le lancement d'un appel d'offre, c'est le cabinet londonien MVA, filiale de Systra connaissant bien les transports aériens et ferroviaires, qui a été retenu par nos fédérations. Alors qu'elles méritaient à l'évidence une discussion approfondie, les conclusions de MVA, sans doute un peu trop gênantes (voir encadré), ont été superbement ignorées par Pierre Zémor. Celui-ci n'a pas hésité à les tronquer et à les déformer afin de pouvoir recommander sans nuances la construction d'un troisième aéroport, le tout en affirmant sans rire que le "débat" avait permis de "vérifier" son utilité.

Triple aberration

La décision d'implanter le nouvel aéroport à Chaulnes en Picardie apparait comme une solution politicienne provisoire (il fallait bien calmer le jeu avant les prochaines élections) et constitue une triple aberration.

Au moment où le gouvernement fait voter une loi dite de "démocratie de proximité", qui veut en particulier promouvoir le débat en amont des modalités de réalisation des grandes infrastructures de transport, cette décision est d'abord une aberration démocratique.

C'est ensuite une aberration environnementale qui contredit radicalement les discours officiels endormeurs sur le développement durable.

- Des milliers d'hectares de bonnes terres agricoles seront sacrifiés.
- Les zones soumises aux nuisances du trafic aérien et du trafic routier induit seront élargies.
- L'urbanisation diffuse de la région parisienne sera renforcée.
- Prise au lendemain de la conférence de Marrakech au cours de laquelle la France a confirmé ses engagements contre le réchauffement climatique, la décision implique davantage de gaspillages d'énergie et d'effet de serre.

Jean-Claude Gayssot n'en proclame pas moins que le nouvel aéroport sera "l'aéroport de l'environnement"...

Enfin la décision favorable au troisième aéroport est une aberration économique : de l'argent public et privé sera gaspillé dans cet investissement inutile pendant qu'Orly et Roissy seront sous-utilisés, et alors qu'un trafic accru est compatible avec une réduction des nuisances. Les Néerlandais, confrontés aux mêmes diffi-

Contre-expertise dérangeante

En trois semaines, le cabinet MVA Consultants ne pouvait évidemment revoir tous les paramètres du trafic aérien. Il a "accepté" les prévisions de trafic effectuées par les professionnels de l'aviation civile (DGAC, Institut du Transport Aérien, IATA), soit 140 millions de passagers en 2020 contre 73 en 2000 sur la plate-forme de Paris, estimant que les attentats du 11 septembre n'auraient pas d'effets à long terme. Puis il a cherché à répondre à la question suivante : compte tenu de ces prévisions, la construction d'un troisième aéroport parisien est-elle inéluctable ?

Les conclusions de MVA, particulièrement dérangeantes pour la DGAC et le gouvernement, ont largement confirmé notre point de vue : un nouvel aéroport parisien est inutile.

- Les aéroports parisiens existants, Roissy et Orly, sont actuellement sousutilisés. Ils possèdent la capacité physique nécessaire (180 millions de passagers par an) pour absorber un doublement du trafic : Londres-Heathrow a un trafic annuel de 60 millions de passagers avec deux pistes, Roissy de 48 seulement avec quatre pistes et Orly de 25 avec deux pistes.
- ADP et Air France ont le même intérêt économique à développer le pôle de correspondance de Roissy. En cas d'impossibilité politique, Air France préfèrerait développer un deuxième pôle à Milan-Malpensa plutôt que sur un aéroport de province.
- Lyon Saint Exupéry n'est pas une alternative au troisième aéroport parisien. Sa zone d'attraction n'est pas assez peuplée pour pouvoir rentabiliser une gamme de destinations intercontinentales susceptible d'attirer la clientèle des aéroports parisiens (NDLR : ce sera sans doute le cas dans 15 ans, quand on ouvrira Chaulnes ...).
- Le site de Vatry est trop éloigné de Paris et trop isolé de toute implantation industrielle pour que le trafic du fret puisse s'y développer.
- La création d'un troisième aéroport parisien ne permettrait pas de décongestionner Roissy et Orly. La création du troisième aéroport londonien, Stansted, a au contraire stimulé le trafic de Heathrow et Gatwick.
- Enfin un doublement du trafic à Roissy et Orly est compatible avec la qualité de vie des riverains si on y met en oeuvre la panoplie des procédures de maîtrise des nuisances, en particulier des taxes plus élevées tôt le matin et tard le soir, expérimentées avec succès à Amsterdam-Schiphol.

3e aéroport en questions

Fausse bonne idée

Créé en plein désert par Albert Vecten, président du conseil général de la Marne, l'aéroport fret de Vatry accueille un trafic négligeable. Un report du trafic de Roissy sur Vatry, réclamé par certaines associations dont l'UFCNA, serait a priori limité (70% du fret voyage dans les soutes des avions de passagers) et délicat. Il suppose en effet le déménagement de l'entreprise Fedex, qui veut rester à Roissy où ADP l'a attirée en lui offrant des bâtiments spécifiques, l'autorisation des vols de nuit et une concession de 30 ans, et où elle dispose d'un avantage géographique exceptionnel. Albert Vecten a aussi proposé d'accueillir des charters à Vatry. Il souhaite que Vatry devienne le troisième aéroport parisien : tout en écartant publiquement cette hypothèse, il a réclamé un raccordement de Vatry au TGV-Est. Pour quelques charters?

Des députés sceptiques

Extraits du rapport spécial de Gilbert Gantier pour la commission des Finances de l'Assemblée Nationale.

"Pour que le nouvel aéroport soit justifié, il faudrait que les prévisions de croissance du trafic aérien suivent la même tendance que lors de la dernière décennie. Or le TGV Méditerranée et le TGV Est sont susceptibles de diminuer le trafic de 80% vers le sud et l'est de Paris, l'emport des avions (avec l'A380) peut limiter le nombre des mouvements et Roissy peut accueillir 30 millions de passagers supplémentaires. On voit mal l'Etat engager 20 milliards de F alors qu'existent d'autres solutions, moins coûteuses, pour lutter contre le bruit, telles que le relogement des riverains trop exposés. Le discours des gouvernements sert surtout à entretenir l'illusion que les nuisances diminueront par un déplacement géographique du trafic. "

Le TGV sous-estimé

Le "débat" DUCSAI aura au moins été l'occasion de vérifier que les aéroports de province ne peuvent jouer à court terme qu'un rôle mineur dans la désaturation de Roissy et Orly, même celui de Lyon, pourtant le mieux placé. Par contre le transfert de trafic aérien sur le train reste sous-estimé malgré le succès du TGV Méditerranée supérieur aux prévisions. Seul le réseau TGV inscrit dans Schéma de Services Collectifs Transport est pris en compte : les projets concernant Nice et Toulouse sont ignorés, de même que les projets de nos voisins européens. SNCF et RFF ne sont pas intervenus.

cultés que les Franciliens, ont réussi à éviter la construction d'un nouvel aéroport près d'Amsterdam en réduisant sérieusement le bruit subi par les riverains : la capacité de Schiphol, précédemment limitée à 40 millions de passagers par an, a pu être portée à 80 avec l'accord des riverains.

Immobilisme

En définitive, la décision du Premier ministre a été prise de manière précipitée sous la pression des échéances électorales, sans analyse sérieuse de l'évolution des besoins de transport et des contraintes (encombrement de l'espace aérien au nord de Paris). Cette fuite en avant laisse tous les problèmes de fond en suspens : les riverains des aéroports parisiens sont les dindons de la farce.

- Le choix de Lionel Jospin, à supposer qu'il ne soit pas réexaminé par le prochain gouvernement, qu'il soit de droite ou de gauche, ne leur offre qu'une perspective lointaine (2015?) et incertaine de soulagement : aucun financement n'est actuellement prévu pour le nouvel aéroport (10 milliards d'euros, accès TGV et routiers compris).
- Comme à Londres, la mise en service d'un troisième aéroport risque de renforcer la croissance du trafic aérien. Mais il est plus vraisemblable que cet aéroport, très éloigné de Paris (125 km), sera peu utilisé : les grandes compagnies comme les transporteurs à bas prix refusent de s'y installer (voir l'exemple de Mirabel, construit à grands frais à 60 km de Montréal dans les années 70). Dans un cas comme dans l'autre, les nuisances infligées aux riverains d'Orly et Roissy ne seront pas réduites, d'autant que l'argent public consacré au nouvel aéroport ne pourra être investi sur le TGV.
- À court terme, aucune mesure d'envergure visant à maîtriser ces nuisances n'est envisagée. Jean-Claude Gayssot se félicite même d'avoir relancé l'exploitation du Concorde.
- Le problème crucial de la répartition souhaitable du trafic à courte distance entre train et avion a été éludé. Pourtant, comme

le dit avec bon sens un responsable d'Air France cité par la Tribune : "on ne peut à la fois vouloir des TGV et des dessertes aériennes sur les mêmes axes. Il faudra bien que l'Etat arbitre un jour entre le rail et l'aérien, du moins au niveau des financements".

• Enfin le gouvernement, au-delà de quelques discours sur le développement durable, n'a pris aucune initiative pour que le passager aérien assume progressivement le coût écologique de l'avion.

Programme d'urgence

Le programme souhaitable du prochain gouvernement dans le secteur aérien est donc tout tracé : abandonner l'hypothèse du troisième aéroport parisien - ce nouveau canal Rhin-Rhône - et lancer un plan d'urgence pour diminuer radicalement les nuisances autour des aéroports existants, trop longtemps minimisées par les pouvoirs publics.

Ce programme comprend des mesures à moyen terme : accélération du développement du réseau TGV bien connecté au réseau classique ; amélioration des connexions TGV-avion à Orly et Roissy (gares TGV, transfert plus facile des bagages) et des relations ferroviaires entre ces aéroports et les grandes villes de banlieue et du bassin parisien ; paiement par les usagers de l'avion des coûts environnementaux de leurs déplacements .

Des mesures à court terme diversifiées sont également possibles : arrêt de l'urbanisation à proximité d'Orly et Roissy ; redistribution du trafic international entre ces aéroports ; meilleur remplissage des avions court-courriers ; priorité donnée à la diminution du bruit lors de la redéfinition des couloirs aériens ; strict respect de ces couloirs par les pilotes et les contrôleurs aériens ; limitation du trafic nocturne aux vols retardés et aux urgences (en particulier la Poste doit utiliser des TGV pour le transport du courrier sur les axes Paris-Marseille et Paris-Bordeaux comme elle le fait déjà sur Paris-Lyon).

Yves Egal, Eric Ehlers, Jean Sivardière

Les promesses oubliées de Lionel Jospin

Extrait d'une lettre de Lionel Jospin adressée le 23 mai 1997 à M. B Chatin, président de l'Association du monde rural entre Beauce et Perche.

"L'incapacité flagrante de la droite, depuis 1993, à mettre en place une politique des transports digne de ce nom a entraîné des situations absurdes, préjudiciables à l'aménagement du territoire et à la préservation de l'environnement.

En ce qui concerne les capacités aéroportuaires, l'inaction de la majorité sortante a abouti à la décision contestable d'implanter un troisième aéroport dans le bassin parisien à Beauvilliers. Nous avons dénoncé dès juin 1996 son utilité contestable, son caractère purement électoraliste, son emplacement discutable quant à la distance qui le sépare de Paris et du nord de l'Europe, et son non-sens économique. L'unique résultat étant un gaspillage d'argent public et d'importantes nuisances pour les habitants. Votre rapport confirme les termes de notre opposition et participera, si les Français nous font confiance, au débat que nous entendons rapidement ouvrir sur la pertinence d'un troisième aéroport".

Amnistie (suite) présidentielle

Nous avons interrogé 28 candidats à l'élection présidentielle, en les incitant à condamner la pratique perverse de l'amnistie. Suite à de multiples relances, nous avons reçu 22 réponses, dont les 10 déjà présentées (FNAUT-Infos n°101). 16 sont hostiles à l'amnistie des infractions au code de la route et aux amendes pour stationnement dangereux. Mais de nombreux candidats refusent de condamner l'incivisme en matière de stationnement, et 5 d'entre eux acceptent même l'amnistie des infractions "mineures" au code de la route.

Les rigoureux

Saluons tout d'abord la position de Jean-Philippe Allenbach, Christine Boutin, Noël Mamère, Nicolas Miguet, Charles Pasqua, Pierre Rabhi et Philippe de Villiers qui sont, avec Antoine Waechter, le premier à s'être prononcé en ce sens, les seuls candidats totalement hostiles à toute forme d'amnistie routière.

Selon Jean-Philippe Allenbach, "nos voisins européens vivent très bien sans amnistie, pourquoi pas nous ?". Christine Boutin est "choquée par l'impunité des infractions au code de la route et au code du savoir-vivre urbain. Une amnistie prévue et attendue pendant plusieurs mois ne peut qu'entraîner un comportement irresponsable des citoyens, qui sont pourvus de droits mais aussi de devoirs". Selon Charles Pasqua, "la tolérance que constitue une amnistie n'est qu'une complaisance. La loi doit s'appliquer à tous et à tout moment". Noêl Mamère propose de créer une police de la route. Pour Pierre Rabhi, "le refus de l'amnistie relève d'un civisme élémentaire".

Les "compréhensifs"

Olivier Besancenot, Jean-Pierre Chevènement, Pierre Larrouturou, Jean-Christophe Parisot et Christiane Taubira sont, comme François Bayrou, Brice Lalonde, Corinne Lepage et Jean-Marie Le Pen, hostiles à l'amnistie des comportements dangereux. Mais ils sont favorables à l'amnistie pour les amendes pour stationnement "non dangereux". Ils ne justifient pas leur choix.

Pourtant Olivier Besancenot critique "le principe régalien de l'amnistie". Pierre Larrouturou déplore "l'incivisme, problème majeur de notre société". Jean-Pierre Chevènement affirme que "le désordre s'installe dans l'Etat" et plaide pour "un message fort et cohérent fixant des repères clairs et compréhensibles par tous les citoyens". Mais, que voulez-vous, les automobilistes sont aussi des électeurs ... Jean-Christophe Parisot insiste sur le respect nécessaire des places de stationnement dédiées aux personnes handicapées.

Les laxistes

Comme Jacques Chirac, Robert Hue, Arlette Laguiller et Alain Madelin, Bruno Mégret est très laxiste. Sa réponse est un morceau d'anthologie. Opposé à l'amnistie des délits routiers, il est explicitement favorable à celle des infractions mineures au code de la route et aux infractions de stationnement. Son argumentation est incohérente : "l'amnistie, démonstration souveraine du pouvoir politique, participe du prestige et de l'autorité de l'Etat : il est dangereux de la remettre en cause à l'heure où le désordre s'installe partout et où il faut renforcer nos institutions".

Il écrit par ailleurs : "je refuse de participer au lynchage systématique et trop politiquement correct des automobilistes, trop souvent désignés comme boucs-émissaires des difficultés de la vie urbaine alors qu'ils ont droit au respect et à la justice. Je refuse de voir en l'automobiliste un délinquant en puissance." Sans commentaires.

Un coup d'arrêt nécessaire

Quand il y a 8000 tués et 30000 blessés graves par an sur les routes, il faut impérativement appliquer le principe de précaution : on n'a pas le droit de prendre le risque d'une dérive des comportements, et d'une démobilisation des forces de l'ordre et des magistrats, en tolérant une pratique aussi anti-pédagogique que l'amnistie.

Quant au stationnement illicite, cette pratique trop répandue n'a pas à être encouragée. Notons que, dans le même esprit, la prochaine loi d'amnistie devrait exclure également les contraventions pour vandalisme, fraude ou incivilité dans les transports collectifs et pour pollution sur la voie publique.

Si un coup d'arrêt n'est pas donné au plus haut niveau à cette "tradition" perverse et stupidement qualifiée de républicaine, elle va dorénavant, avec l'instauration du quinquennat, contrecarrer à intervalles rapprochés les efforts déployés par les pouvoirs publics pour réduire l'insécurité routière, enrayer l'incivisme et pacifier la vie urbaine.

Jean Sivardière

Débats d'experts

L'amnistie a été condamnée par des associations de citoyens et d'élus (Maires de France), par Jean-Claude Gayssot et le Conseil National de la Sécurité Routière, sur la base des études du professeur Claude Got, selon lequel la perspective de l'amnistie, en modifiant le comportement des conducteurs, est responsable de quelques centaines de tués supplémentaires (voir son site www.securite-routiere.org).

Ces études ont été contestées récemment par Jean Orselli, ingénieur au ministère de l'Equipement, qui dénonce avec virulence le "mythe" des effets de l'amnistie (La Recherche, janvier 2002, et le site www.larecherche.fr/web+).

Or nier l'effet de l'amnistie revient à affirmer que la peur du gendarme n'a aucun effet sur le conducteur, ce qui est manifestement contraire à l'expérience commune : si, sans conséquences graves, on peut mettre entre parenthèses le code de la route pendant plusieurs mois, qu'attend-on pour le supprimer ou au moins l'assouplir?

Quoi qu'il en soit, cette polémique ne remet pas en cause notre position hostile à l'amnistie. Ce qui manque n'est pas la connaissance scientifique en accidentologie, c'est la volonté politique.

Responsables?

Jacques Chirac critique "un contexte général où l'autorité publique est de plus en plus souvent défiée" et il plaide pour "la restauration de l'autorité de l'Etat, garant de la sécurité des Français". Mais, sans craindre d'affaiblir lui-même l'Etat, il se contente de refuser, par une formule sujette à interprétation, "l'amnistie de toute infraction susceptible de mettre en danger la vie d'autrui" alors qu'il était nécessaire d'adresser un message clair et ferme aux automobilistes et aux motards.

Quant à Lionel Jospin, il est le seul candidat important à être resté silencieux, comme s'il s'agissait d'un problème mineur. Or, alors qu'il a échoué face à l'insécurité routière, pourtant proclamée "grande cause nationale", il était de sa responsabilité de Premier ministre d'intervenir rapidement, candidat ou pas. En condamnant fermement toute amnistie, il aurait contribué à restaurer le respect de lois et règlements indispensables à la vie sociale. Il aurait satisfait ainsi tous les Français qui s'inquiètent de la persistance de l'insécurité routière à un niveau inacceptable, et pour qui l'incivisme, loin d'être encouragé par démagogie, doit être combattu avec riqueur et cohérence.

Le coin du cycliste

Comparaison gênante

Lors d'un voyage en Allemagne du Sud, j'ai observé que de nombreuses routes, même en pleine campagne, sont longées par des pistes cyclables totalement séparées - par un tapis herbeux de la chaussée empruntée par les véhicules motorisés. La comparaison avec la situation française, qui n'assure ni la sécurité ni l'agrément des déplacements cyclistes, est gênante.

Pierre Loridon, FNAUT-Ain

Dépassements dangereux

Parmi les motifs de dissuasion de l'usage du vélo, les dépassements frôlants par les automobilistes sont souvent cités, plus encore que les refus de priorité, les ouvertures de portière et le stationnement sauvage.

Cette infraction n'est pas si difficile à verbaliser, après une bonne campagne d'information : un policier roulant en vélo banalisé et muni d'une caméra peut signaler les véhicules le dépassant de trop près à deux collègues postés plus loin sur l'axe pour les intercepter.

Monique Giroud, ADTC-Grenoble

Journée d'étude

La FUBicy organise le 12 avril 2002 à Nantes sa 4ème journée d'étude sur le thème du choix du vélo comme mode de déplacement. L'objectif est d'aider les techniciens, les élus et les associatifs à mieux comprendre les facteurs qui déclenchent la pratique du vélo et de permettre la mise en place d'actions de promotion efficaces. Des expériences innovantes observées à l'étranger (Danemark, Belgique, Italie) et en France seront présentées.

Pour obtenir le programme détaillé et un bulletin d'inscription, contactez la FUBicy: 7 rue Sédillot, 67000 Strasbourg tél: 03 88 75 71 90, fax: 03 88 36 84 65, courriel: fubicy@fubicy.org.

Velocity 2003

C'est sur proposition du MDB, appuyé par la FNAUT, que la ville de Paris s'est portée candidate à l'organisation du congrès européen Velocity. Ce congrès aura lieu du 23 au 26 septembre 2003 à Paris, sur le thème : "le vélo, outil indispensable à la reconquête de la ville". Un débat est organisé à ce sujet par le MDB le 20 avril 2002 à 10h30, avec Hubert Peigné, président du Comité de pilotage, un membre du Comité scientifique et Isabelle Lesens, coordinatrice du congrès. (Informations tél : 01 43 20 26 02).

Quartiers sans voitures

La maîtrise et la réduction des déplacements en voiture passent par une coordination étroite des politiques d'urbanisme et de transport.

Lors du récent congrès du GART à Bordeaux, auquel de nombreux militants de la FNAUT ont assisté, un atelier a été consacré aux quartiers nouveaux d'habitat sans voitures implantés en Allemagne. Il s'agit aussi bien de quartiers de centre ville que de lotissements en périphérie. Dans ce dernier cas, la formule implique :

- une nouvelle forme d'habitat ;
- une très bonne desserte par transport collectif (en périurbain un transport en site propre accessible facilement à pied ou à vélo, très performant en amplitude horaire, fréquence, vitesse et confort, évitant ou minimisant les ruptures de charge);
- une organisation nouvelle des commerces, des services et des loisirs de proximité.

Les quartiers nouveaux sans voitures comprennent des logements en propriété individuelle, en copropriété et en location. L'engagement à ne pas avoir de voiture figure dans le réglement de copropriété ou le bail de location. Loyers et prix d'achat des logements comprennent des abonnements aux transports collectifs.

Selon Patricia Gout (Institut de recherche sur le développement urbain et régional de Rhénanie-Westphalie), un ménage non motorisé habitant un quartier sans voitures économise 15000 F par an en frais directs de déplacements et en frais indirects (non réalisation de voiries et d'aires de stationnement).

Il existe des quartiers de ce type dans d'autres régions allemandes, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. Une expérimentation est souhaitable en France, à Lyon, dans le quartier des "pentes" de la Croix Rousse par exemple, envahi par les voitures et où la création de parkings ne résoudrait pas les difficultés, bien au contraire.

Jean-Louis La Rosa

Dépendance

Selon un sondage SOFRES, 92% des citadins considèrent le transport collectif comme une solution à l'encombrement des villes, et un citadin motorisé sur trois est prêt à laisser sa voiture au garage si des transports collectifs plus performants lui sont proposés.

Lors du congrès du GART, les élus se sont interrogés sur la "dépendance automobile" du public : n'est-ce pas d'abord la dépendance automobile de leur politique qu'il faut changer ?

Excès de pouvoir

Association agrée de consommateurs, la FNAUT est parfois amenée à intervenir sur des thèmes nouveaux.

Elle s'est ainsi jointe à l'action menée par 14 autres associations de consommateurs contre les modalités d'ouverture à la concurrence de l'accès à la boucle locale du réseau téléphonique fixe. Un arrêté du 26-09-01 validant une décision de l'Autorité de Régulation des Télécommunications permet en effet aux opérateurs téléphoniques de modifier les contrats d'abonnement sans avoir à recueillir le consentement explicite du consommateur : un opérateur peut faire transiter automatiquement par son réseau les appels locaux dès lors que deux courriers adressés à l'abonné sont restés sans réponse.

Les associations estiment qu'il faut mettre immédiatement un terme à ces mauvaises pratiques des professionnels, surtout lorsqu'elles sont cautionnées par les Pouvoirs publics. Le Conseil d'Etat a été saisi d'un recours pour excès de pouvoir afin d'obtenir l'annulation de l'arrêté.

Marc Debrincat

Transports publics : merci de votre compréhension

Au milieu du hall de la gare SNCF d'Aix-en Provence Ville trône un panneau amovible avec l'indication: "pour la gare d'Aix-TGV, rejoindre la gare routière à environ 500 mètres et emprunter la navette routière". Ainsi des responsables de transports ont conçu une navette entre Aix et sa gare TGV sans desserte de la gare classique, imaginent que des voyageurs chargés de bagages puissent errer dans la ville à la recherche de la gare routière et ne leur fournissent ni plan, ni fléchage.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

La SNCF n'applique plus les réductions "familles nombreuses" et les autres réductions sociales sur la partie française des trajets internationaux tels que Bruxelles-Valence via Lille par TGV direct, sous le prétexte que ces trajets relèvent d'une "tarification de marché". Le surcoût pour le voyageur peut aller jusqu'à un doublement.

Le voyageur peut cependant exiger cette réduction en demandant deux billets dans le même train, l'un pour le trajet en territoire français, l'autre pour le trajet à l'étranger. Cette ineptie le contraint alors à changer de voiture, voire de train, à la frontière, ce qui peut l'obliger, à Lille, à parcourir jusqu'à 400 m à pied avec ses valises.

Marc Parmentier, Union des Voyageurs du Nord

Forum

Transport combiné

Pour les déplacements à moyenne distance, le transport combiné a besoin de techniques fiables, peu coûteuses et peu sophistiquées, pouvant être mises en oeuvre rapidement par une main-d'oeuvre formée mais non spécialisée.

Modulable et très souple, le système multi-berces a été élaboré par la SNCF pour le transport des déchets, et repris par Ecorail. Il comprend un wagon, une caisse amovible et un châssis routier équipé d'un appareil Ampliroll qui permet le chargement et le déchargement de caisses amovibles. La manutention est assurée par le chauffeur routier.

D'après l'ADEME, un camion sur trois transporte des déchets ménagers, industriels ou agricoles. Un usage plus répandu du système multi-berces, utilisable aussi pour le transport des matériaux de carrière et produits agricoles (paille), est donc souhaitable. Il pourrait justifier la réouverture de lignes rurales telles que Laval-Mayenne ou Châteaubriant-Segré-Château Gontier-Sablé.

Fabrice Eymon, FNAUT-Pays de la Loire

Les transports français vus par nos voisins

Des amis suisses et allemands, à qui j'ai fait visiter la France récemment, ont réagi à l'organisation de nos transports .

Première critique : les grèves, inconnues chez eux depuis ... les années 30.

À Versailles : voiture omniprésente et conducteurs indisciplinés, pistes cyclables conçues en dépit du bon sens, zones 30 inconnues ou presque.

En Bretagne sud : des dessertes périurbaines par car squelettiques, pas de brochures horaires intermodales, des arrêts mal signalés ou pas du tout.

Mes amis ont apprécié le métro et le RER parisiens et le TGV, mais considèrent que le transport régional français est "en mauvais état": chez eux, les trains sont moins rapides qu'en France, mais plus fréquents et ils assurent de bonnes correspondances.

Mes amis ont le bon réflexe. Prendre la voiture pour aller à Vannes à 15 km? Quelle idée! Le premier bus est à 1 km les horaires sont inconnus, qu'importe: la voiture restera au garage.

François Périllon

Amnistie

Dans le passé (voir l'Edit de Nantes ou l'amnistie des condamnés de la Commune), l'amnistie était destinée à clore une période de troubles et d'affrontements entre les citoyens en imposant l'oubli des fautes et des crimes. De nos jours, la belle pratique de l'amnistie a été rabaissée et ne sert plus qu'à encourager les petits délinquants à récidiver.

Bernard Lecoy, 78 La Celle Saint Cloud

Il arrive que le pouvoir politique déplore le laxisme des magistrats en matière de sanction des infractions routières. Mais avec l'amnistie annoncée, il donne le mauvais exemple.

Jean Dreyer, FNAUT-Alsace

Maillage ferroviaire

En 1980, la FNAUT a publié un projet de "schéma ferroviaire national" visant à redonner au réseau français sa cohérence en reconstituant un maillage. Cette vision rationnelle de l'aménagement du territoire est toujours d'actualité. Elle est en partie reprise avec succès par la région Centre : valoriser les lignes régionales et interrégionales existantes, ce n'est pas du bricolage.

Les propositions de l'association ALTRO sont en contradiction avec la démarche de la FNAUT puisqu'elles impliquent une substitution de LGV à des lignes classiques. La construction des autoroutes a-t-elle entraîné la suppression de routes nationales ?

Jean-Claude Oesinger, FNAUT-Centre

Projets utopiques

Avec une facilité déconcertante, l'association ALTRO tire de son chapeau 95 milliards de F pour financer son projet simpliste de transversale Alpes-Atlantique. Les élus qui s'enflamment pour la TAA et d'autres projets utopiques croient-ils au Père Noël, ou prennent-ils les simples citoyens pour des imbéciles ? Pendant ce temps on peine à financer un ouvrage réellement européen, le TGV-Est, cinq fois moins coûteux et dix fois plus prometteur en termes de trafic, et les alsaciens sont lourdement sollicités.

Max Mondon, FNAUT-Alsace

Nouvelle tactique

Les défenseurs de l'automobile présentent aujourd'hui l'automobiliste comme une victime de l'autophobie ambiante. En affirmant "qu'il ne faut pas diaboliser l'automobile", ils veulent en fait sauvegarder "la liberté du renard dans le poulailler". Universitaires sur pneus, promoteurs de projets irréalistes de transport collectif et hommes politiques trop couards pour condamner l'amnistie présidentielle des infractions routières sont leurs alliés.

Abel Guggenheim

Sécurité routière

Bilan sous-estimé

L'INRETS a décelé en 1998, dans le département du Rhône, un écart important entre le nombre des blessés répertoriés officiellement (4853) et le nombre des victimes enregistrées aux services d'urgence (11196). Les blessés conducteurs de deux-roues sont négligés par la police et la gendarmerie : 80% des accidents de bicyclette et 50% des accidents de motos et motocyclettes ne sont pas comptabilisés. On peut en conclure que les chiffres officiels de l'insécurité routière sont gravement sous-estimés.

Moto dangereuse

En 2000, 886 motocyclistes ont été tués sur nos routes. Un automobiliste roule en moyenne 14000 km par an, un motocycliste 5250 km : le ministère de l'Equipement en déduit qu'il est 11 fois plus dangereux de circuler en motocyclette qu'en voiture.

Effets pervers

Selon Marie-Antoinette Dekkers, directrice des études à la Prévention Routière, à propos des abattages de platanes le long des routes : "les obstacles en bordure de routes font un effet de mur qui incite les automobilistes à ralentir". Dans l'Eure, on a observé que la suppression des obstacles latéraux fait évidemment diminuer la fréquence des chocs latéraux mais qu'alors la vitesse augmente, car les routes se transforment en larges boulevards complètement dégagés. L'automobiliste arrive plus vite au carrefour dangereux ou à l'entrée du village.

Assagissement?

Il y a un an, l'hebdomadaire Auto-Plus avait enquêté sur le comportement de nos ministres au volant. Le constat était accablant (voir FNAUT-Infos n°92). Un an plus tard, un certain assagissement est observé. Jean-Claude Gayssot, amateur de couloirs pour bus, passe de 17 points de permis perdus à 2, Laurent Fabius de 17 à 3, Marylise Lebranchu de 19 à 8, Lionel Jospin de 11 à 7 (1 feu rouge et 1 ligne blanche).

Mais Daniel Vaillant est la honte du gouvernement, un vrai fou du volant, qui passe de 17 à 39 points en raison de multiples infractions : 6 feux rouges, 2 sens interdits, 1 dépassement dangereux, 1 ligne blanche, 1 excès de vitesse. S'il avait été verbalisé, la note aurait été salée : 6509 €, soit 42700 F.

Permis à points

Récompenses :

+2 points à Jean-Pierre Bernard, directeur départemental de l'Équipement de la Mayenne. Il a suivi une recommandation de la commission d'enquête sur l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN162 Laval-Mayenne : un échangeur a été modifié pour épargner le tracé de l'ancienne voie ferrée, récemment retranchée du réseau national sur décision de J. C. Gayssot.

Punitions:

- -2 points à Claude Leblanc, maire de Mayenne et conseiller général. Il multiplie les projets empiétant sur l'emprise de l'ancienne ligne Laval-Mayenne : pénétrante routière, sortie de la caserne des pompiers, destruction d'un pont-rail pour agrandir une salle de sport. Il milite par ailleurs pour la mise à 2 fois 2 voies de l'axe routier Alençon-Mayenne-Fougères-Dol.
- -3 points à la Régie des Transports de Marseille. Le 31 décembre dernier, on donnait en soirée une fête sur le Vieux Port et une comédie musicale sur le cours d'Estienne d'Orves, où la patinoire fonctionnait également : tous les services de la RTM, bus, tram et métro, ont été arrêtés à 21 h.

Bêtisier

- **Or Alain Pompidou**, fils de l'ancien chef de l'État. Les Jeunes Verts ayant rebaptisé la voie Georges Pompidou à Paris "voie de la vélorution", il a commenté leur initiative sur Europe 1 : "si la ville doit s'adapter à la voiture, effectivement il faut peut-être aussi que la voiture s'adapte à la ville, mais une ville sans voiture n'est pas une ville parce que la voiture fait partie de la ville. Mais une ville engorgée par les voitures, à ce moment-là, effectivement ce n'est pas une ville vivable". C'est limpide, effectivement.
- Un chef d'entreprise de l'Est : "la Haute Saône a besoin de trois choses pour se développer : des routes, des routes, des routes". Réponse du collectif Saône et Doubs Vivants, qui cite l'exemple des provinces italiennes d'Emilie et de Lombardie dont les économies sont en pleine expansion malgré un réseau routier peu développé : "la Haute Saône a besoin de trois choses pour se développer : de la compétence, de la compétence, de la compétence, de la compétence."

BIEN DIT

- DGilles de Robien, maire UDF d'Amiens: "l'illusion d'un développement économique providentiel dans vingt ans grâce à l'aéroport de Chaulnes risque de faire place à la disparition imminente de milliers d'emplois agricoles, au bouleversement rapide du territoire et à des nuisances majeures".
- Jacques Fleury, député PS de la Somme : "l'utilité de l'aéroport n'est pas démontrée. On n'a pas réfléchi à une politique alternative pour réduire les nuisances autour de Roissy et Orly".



MAL DIT

- Vincent Peillon, député PS de la Somme : "le choix de Chaulnes est la première victoire que la Picardie ait connue depuis longtemps. Si l'on veut que les jeunes vivent en Picardie, il faut leur amener de la richesse : les terres agricoles ne sont pas porteuses d'avenir pour eux".
- **Jean-Paul Huchon**, président PS de la région Ile de France : "le choix de Chaulnes contribuera au rééquilibrage du territoire francilien". Et à celui du territoire national ?
- Jean-Pierre Balligand, député PS de l'Aisne: "le choix de Chaulnes est une vraie chance pour la Picardie, c'est l'équivalent de l'implantation d'au moins 8 usines automobiles".
- Yves Rome, député PS de l'Oise : "Chaulnes est une chance historique pour un développement économique et un aménagement durable et maîtrisé de la Picardie. L'Oise se situera au coeur d'un complexe aéroportuaire sans en subir les nuisances".

Conducteur distrait

Histoire vraie racontée par la responsable du hall Mercedes de Sindelfingen, où chaque client vient religieusement prendre livraison de son bijou : un client, parti fièrement au volant de la première Mercedes de sa vie, s'est aperçu, après quelques dizaines de km, qu'il avait oublié ... sa femme (Les Echos, 12-09-01).

Brèves

"On vous offre le tram"

Heureuse initiative de la fédération des commerçants du centre-ville "Les vitrines d'Orléans", un client se voit offrir un ticket de tram AR donnant droit à un accès gratuit aux parkings-relais: "il s'agit de donner une dimension environnementale et pratique à la stratégie commerciale". Une révolution culturelle: les commerçants avaient vilipendé le tram, ils réclament aujourd'hui une deuxième ligne et ne veulent pas de référendum qui retarderait les travaux.

Ministre courageux

M. Delathouwer, secrétaire d'État belge à la mobilité, a affirmé que la mise en place du RER bruxellois devrait s'accompagner de la suppression de 20 000 places de parking (source : GUTIB-Bruxelles).

Dissuasion

À Singapour, les autobus sont équipés à l'avant de caméras qui photographient la plaque d'immatriculation des véhicules empruntant illégalement les couloirs réservés : une innovation à adopter par le préfet de police de Paris.

Sécurité maritime

Volontiers donneuse de leçons, la France a été sérieusement rappelée à l'ordre par Bruxelles : contrairement à une obligation imposée en juin1995, elle n'a pas contrôlé au moins 25% des navires ayant fait escale dans ses ports en 1999 et 2000, mais seulement 12,5%. Elle est, avec l'Irlande, le plus mauvais élève de la classe.

Tabac et transport public

856 avis sur la loi Evin ont été exprimés dans l'édition Internet du 31-05-01 du Monde : 83% d'entre eux étaient favorables à une interdiction complète de fumer dans les transports publics terrestres (et 77% dans les avions).

Soyez branchés

Ne dites plus : TGV Aquitaine, point noir, tramway sur pneus, nuisances, grève. Dites, comme dans les colloques : TGV Sud Europe Atlantique, configuration routière accidentogène, transport collectif guidé de personnes sur pneus, externalités négatives, discontinuité du service public. Bientôt le biomodule automoteur pour désigner la bicyclette ?

Actions en régions

Basse Normandie

• L'ADPCR constate qu'un étudiant dépense 900 euros par an pour se déplacer de Saint Lô à Rennes : il ne peut en effet bénéficier de la carte Sillage-Etudes qui donne droit à une réduction de 50% entre domicile et lieu d'étude. L'ADPCR demande donc que la Basse Normandie signe avec les régions adjacentes des conventions établissant la réciprocité des abonnements régionaux.

L'ADPCR regrette que la SNCF assure la liaison Caen-Rennes (252 km) avec de vieux autorails X4500 auparavant en service entre Rennes et Montreuil sur Ille (29 km).

Bourgogne

• L'Association Icaunaise des Usagers des Transports (AIDUT) participe à un observatoire SNCF des retards sur la ligne Paris-Sens-Auxerre. Elle a obtenu le renforcement de la capacité de plusieurs trains. Elle réclame l'aboutissement du projet de tarification nouvelle du train intégrant les parcours complémentaires en car, bus ou métro pour les déplacements domicile-travail allant jusqu'à 100 km.

L'AIDUT regrette de ne pas avoir été consultée par la région ou la SNCF lors de la mise en place de la régionalisation : les trains directs Sens-Paris ont été transformés en TER et peuvent devenir omnibus en cas de défaillance d'autres services, d'où la suppression des compensations tarifaires en cas de retard. Témoin de la grogne montante des usagers, l'AIDUT demande la création d'un comité de ligne. Elle souhaite recevoir des informations sur le fonctionnement des lignes périphériques de l'Ile-de-France qui desservent les "villes-cathédrales" (courriel : aidut@ifrance.com).

• La FNAUT-Bourgogne participe, dans la Nièvre, à l'élaboration des horaires des autocars départementaux et s'efforce d'obtenir de meilleures correspondances train-autocar. Elle demande que les lycéens puissent utiliser les cars réguliers en milieu de journée pour rentrer chez eux, sans avoir à attendre le bus scolaire de fin de journée. Elle déplore le délabrement du matériel ferroviaire utilisé en périphérie de Nevers.

Centre

• Les membres du comité des abonnés SNCF Poitiers-Tours refusent de payer la réservation TGV depuis son augmentation récente. Constatant que le TGV offre toujours des places libres, ils demandent à la SNCF de supprimer la Résa-TGV comme sur Angoulême-Poitiers, autre trajet effectué hors ligne à grande vitesse.

Champagne-Ardenne

• L'AUTCT, association des usagers des transports du triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François, réclame la modernisation des gares du triangle (accueil et accessibilité) et l'améliortiion des relations ferroviaires sur la ligne Reims-Dijon (vitesse, horaires, confort) ainsi que l'électrification de la section Saint Dizier-Culmont Chalindrey.

Provence-Alpes-C. d'Azur

- La FNAUT-PACA, soutenue par des associations de quartiers, a critiqué l'imprécision du projet de modernisation de la ligne Aix-Marseille soumis à enquête publique. Elle regrette que ses propositions sur la desserte et le choix des gares à rouvrir ou créer (voir FNAUT-Infos n°92) aient été ignorées.
- La FNAUT-Alpes Maritimes critique le projet d'extension du port de Nice pour créer une tête de ligne des compagnies de croisières. 2 millions de personnes supplémentaires devraient transiter, principalement de juin à septembre, entre l'aéroport ou la gare SNCF et le port. Comment la voirie urbaine pourrait-elle accueillir plusieurs centaines de rotations de bus par jour ? Personne ne semble avoir étudié le problème.
- L'Association des Amis du Rail applaudit la reconstruction réussie de la gare d'Antibes. Très accueillante, la gare SNCF est reliée directement par une passerelle à la future gare routière qui sera implantée sur la RN 7. L'association regrette cependant que l'accès aux quais depuis le passage souterrain ne comporte ni rampes ni escaliers mécaniques.
- Le GECP s'inquiète du retard apporté à la modernisation de la ligne Nice-Digne par une décision du tribunal administratif de Nice annulant la concession de la ligne à la CFTA, et par le conflit financier entre l'Etat et la ville de Nice au sujet de la Gare du Sud. Le GECP déplore la suppression de correspondances train-autocar, de la fermeture de presque tous les buffets de gare et de l'application aveugle du plan Vigipirate qui condamne toilettes et consignes à bagages. Il se réjouit cependant de la création du comité de ligne qu'il réclamait depuis longtemps.

Rhône-Alpes

- Georges Unia, président de l'ARSMB, a participé à une table-ronde organisée par le Parlement Européen sur le trafic routier de fret et ses alternatives.
- L'ADTC de Grenoble déplore l'envahissement automobile de l'avenue Alsace-Lorraine, piétonnisée en 1987, qui gêne les piétons et même le tramway. Certains

jours, on peut décompter jusqu'à 200 voitures en stationnement illégal sur un kilomètre.

Un "grand stade" doit être implanté à proximité imédiate du centre-ville. Le parking de 1000 places prévu, abusivement baptisé "parking-relais", est contradictoire avec le PDU.

Le livret de l'ADTC sur le tram-train et ses possibilités à Grenoble est disponible au prix de 12 euros, frais de port inclus (ADTC, MNEI, 5 place Bir Hakeim, 38000 Grenoble).

- Tout en condamnant sans ambiguité l'attitude violente de certains voyageurs, exaspérés, vis-à-vis des agents SNCF, le Comité des Usagers du TER Bourg-Lyon a dénoncé les dysfonctionnements répétés de la SNCF: retards et grèves. À son initiative, la FNAUT Rhône-Alpes a organisé, à Lyon, le "forum du TER". Les associations de Lyon, Bourg, Saint Étienne, Val de Saône, Ambérieu, Culoz, Chamonix et Grenoble y ont participé.
- DARLY et la FNAUT Rhône-Alpes sont intervenues vigoureusement lors du débat public sur les contournements autoroutiers et ferroviaires de Lyon (dossier à paraître dans FNAUT-Infos).

National

- Simone Bigorgne et Jean Macheras ont longuement rencontré, à Bruxelles, Jean-Arnold Vinois, chef de l'unité Transport de la Commission Européenne (DG-Tren). Ils ont participé ensuite à une nouvelle réunion de la Conférence Européenne des Usagers des Transports (CEUT) dont la structuration officielle est en cours sous l'impulsion de nos amis britanniques, belges et luxembourgeois.
- François Grosjean et Pierre Loridon participent aux travaux du groupe interassociatif "transports en montagne" (CAF, Mountain Wilderness, Amis de la Nature, CIPRA, FNAUT).
- Marc Buisine, élève au Centre Régional de Formation à la Profession d'Avocat de Versailles, a effectué un stage de trois mois au service juridique de la FNAUT. Il a en particulier rédigé deux notes d'information très complètes sur la responsabilité des transporteurs en cas d'accident corporel et sur le traitement des amendes à la suite des contraventions dans les transports publics. Ces textes sont disponibles par courriel (fnaut.mediation@wanadoo.fr).

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 102 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13ème

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety

\$\mathcal{E}\$: 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

Bilan

Dans sa brochure "1997-2002, la France qui change", le Parti Socialiste présente un bilan avantageux de l'action du gouvernement Jospin.

Certes les évolutions positives sont nombreuses depuis 1997. Comme promis le canal Rhin-Rhône a été abandonné. Un effort sérieux a été fait pour favoriser la coopération intercommunale, pour aider les élus locaux - dans le cadre de la loi SRU - à mettre en oeuvre des PDU novateurs et à développer les transports ferroviaires régionaux, pour financer les TCSP urbains et le TGV-Est, pour lancer le projet Lyon-Turin.

Mais, malgré de nombreux effets d'annonce, on est loin de la réorientation annoncée sans doute un peu vite.

Ainsi la brochure du PS n'évoque pas la démocratie participative : après le débat lamentable sur le troisième aéroport parisien, cela aurait fait sourire.

Sur les deux pages consacrées à la sécurité, pas un mot sur la sécurité routière, un domaine où les résultats du gouvernement sont, hélas, bien modestes.

Sept lignes seulement sur 40 pages évoquent les transports : il y est question d'une "priorité nationale donnée à la lutte contre l'effet de serre" et de la "volonté d'en finir avec le tout-routier". Voilà qui laisse le lecteur perplexe. Le PS oublie que si le rail a obtenu 31 milliards de F dans le cadre des contrats de plan (8 fois plus que dans les contrats précédents), la route en a encore obtenu 85, que la vignette automobile a été supprimée et que le relèvement du prix du gazole a été discrètement écarté.

Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports du gouvernement Juppé, juge son successeur Jean-Claude Gayssot "plutôt bon": "il martelait jadis : une autre politique des transports est possible, mais il n'a pas remis en cause nos décisions de fond. La réforme de la SNCF n'a pas été abrogée, et il n'a pas rejeté le principe d'un troisième aéroport parisien".

Mme Idrac oublie un peu vite les lacunes financières de sa réforme, partiellement corrigées par son successeur. Mais côté bitume, elle a raison : la réflexion n'a guère progressé, c'est toujours la fuite en avant. On a remplacé l'autoroute A51 par une 2 fois 2 voies, et le canal Rhin-Rhône par le viaduc de Millau, l'itinéraire routier à grand gabarit "A380" et l'aéroport "Picardie-Europe".

Jean Sivardière



Un grave incident technique est survenu sur la ligne TGV Paris-Lyon le samedi 2 mars à 18 heures. Environ 100 000 voyageurs ont subi des retards importants au cours de ce week-end de retour de vacances scolaires, mais seulement 82 000 ont été indemnisés par la SNCF: l'exploitant a en effet suspendu provisoirement son engagement "horaire garanti" dès le dimanche midi. Nous analysons cet incident technique, la teneur de l'engagement commercial de la SNCF, et sa décision de le suspendre. La FNAUT souhaite que les pouvoirs publics tirent la leçon de cet incident en termes d'investissements ferroviaires, et que la SNCF maintienne son engagement "horaire garanti" en améliorant son dispositif d'information et d'indemnisation des voyageurs en cas d'incident exceptionnel.

e samedi 2 mars vers 18 heures, l'arrachage d'une caténaire sur plus de 600 m près de Sully, en Saône-et-Loire, sur la ligne à grande vitesse (LGV) Paris Lyon a entraîné une importante perturbation du trafic TGV sur l'ensemble du réseau Sud-Est. Ce grave incident est survenu au plus mauvais moment : 100 000 voyageurs ont subi des retards considérables tout au long de ce week-end de retour des nombreux vacanciers de la zone C vers Paris.

La SNCF a tout d'abord détourné tous les TGV entre Pasilly et Mâcon par la ligne classique passant par Dijon, d'où des retards de 1h30 à 2h.

La circulation sur la LGV a été rétablie dès le dimanche matin sur une voie en alternance, puis dans les deux sens en début d'après-midi. Mais le plan de transport de la SNCF a été complètement désorganisé, et le retour à une situation normale n'a été possible que dans la journée du jeudi.

Caténaire et raccordements

La caténaire a fait l'objet d'opérations de renforcement avant la mise en service du TGV-Méditerranée et l'augmentation de la vitesse des TGV à 300km/h. D'autres modifications étaient en cours avant l'incident et doivent se terminer à l'automne.

Selon la SNCF, un pantographe défectueux aurait pu cisailler la caténaire, comme cela s'est déjà produit dans l'Yonne le 25 février. Un défaut de surveillance et d'entretien de la caténaire pourrait aussi être à l'origine de l'incident. Dans les deux hypothèses, la responsabilité de la SNCF est engagée, comme exploitant ou comme gestionnaire délégué de l'infrastructure.

Compte tenu du trafic actuel entre Paris et Lyon (130 TGV par jour et par sens entre Paris et Pasilly) et du niveau d'usure constaté, une opération lourde de régénération de la caténaire est en cours d'instruction à RFF. Elle coûterait 55 millions d'euros et les travaux s'étaleraient sur

L'horaire garanti

trois ans. Il faudra peut-être l'accélérer. En attendant, la surveillance et la maintenance de la ligne devront être renforcées.

De plus, afin de faciliter les détournements de TGV en cas d'incident, un plus grand nombre de raccordements de la LGV avec les lignes classiques serait nécessaire. Il manque en particulier un raccordement à Saint Florentin sur la ligne en direction de Dijon.

Une gaffe psychologique

Mais revenons à l'incident du samedi 2 mars. Dans un premier temps, la SNCF a respecté son engagement "horaire garanti": 82 000 voyageurs, affectés par des retards dépassant 30 minutes, ont été indemnisés.

Mais, sans doute inquiète du montant élevé des remboursements déjà effectués (environ 1,5 million d'euros), la SNCF a décidé de ne pas indemniser les voyageurs partant après le dimanche midi. Pour se justifier, elle a invoqué une clause de son engagement l'autorisant à le suspendre en cas d'incident impliquant des opérations importantes de remise en état du réseau.

Ce faisant, la SNCF a cumulé de nombreuses erreurs psychologiques.

- La clause qu'elle invoquait étant totalement inconnue du grand public, la SNCF est apparue comme "mauvaise joueuse" auprès des voyageurs privés du remboursement auquel ils estimaient avoir droit, et auprès du grand public.
- Elle a estimé avec légèreté que les voyageurs partant après le dimanche midi avaient été suffisamment alertés de l'incident et des difficultés de circulation des trains qui en résultaient. Il est pourtant évident que des vacanciers ne passent pas leur temps à écouter la radio. D'autre part, alertés ou pas, ils n'avaient aucune solution

Comment être indemnisé

L'UFC a conseillé aux 15 à 18 000 voyageurs non indemnisés de saisir les tribunaux d'instance ... au risque de les embouteiller inutilement.

En effet une action juridique n'a de bonnes chances d'aboutir que si, préalablement, toutes les possibilités de résolution du litige à l'amiable ont été exploitées par le plaignant.

La FNAUT a au contraire invité les voyageurs pénalisés à réclamer un dédommagement satisfaisant à la SNCF et, en cas de refus, à s'adresser au service juridique de la FNAUT pour avoir accès au médiateur de la SNCF.

de rechange au train pour rentrer chez eux et ne pouvaient échapper aux retards.

- La SNCF a provoqué un tollé médiatique alors qu'elle avait au contraire l'occasion de valoriser sa réactivité. Après avoir très bien réagi techniquement et indemnisé la grande majorité des voyageurs concernés, elle a, pour faire des économies mineures (moins de 500 000 euros), fortement terni son image et écorné la confiance qu'elle cherche à inspirer au public.
- Elle a fait apparaître son engagement "horaire garanti" comme un gadget publicitaire sans grande portée, alors qu'il s'agit au contraire d'une initiative novatrice.
- Enfin elle a placé les associations de consommateurs dans une position délicate en affirmant à tort que son engagement "horaire garanti" avait été signé, donc cautionné, par ces associations, qui ont été injustement critiquées : la SNCF devait assumer seule sa décision.

La réaction de la FNAUT

Tout en reconnaissant les efforts de la SNCF pour rétablir rapidement un service normal, la FNAUT a critiqué la décision de la SNCF de suspendre l'application de l'horaire garanti de manière prématurée, sans tenir compte des circonstances particulières et de la clientèle concernée.

Cependant, connaissant bien la nature de l'engagement de la SNCF, elle ne s'est pas associée aux critiques outrancières émises en particulier par l'UFC-Que Choisir. Elle n'a pas remis en cause le principe de l'engagement mais a demandé à la SNCF de l'appliquer avec plus de souplesse, d'introduire un délai de préavis en cas de suspension, de mieux informer le public et de mettre en place un numéro vert en cas d'incident grave : 0,23 €/mn pour écouter Radio Lignes, c'est inadmissible!

Il faut aussi que la SNCF fasse mieux connaître les conditions d'application de son horaire garanti, qui ne la dédouane en rien du contrat de transport, et explique que, même en cas de suspension, le voyageur peut réclamer une indemnité pour le préjudice subi.

Après avoir envisagé, dans un premier temps, de supprimer définitivement son horaire garanti, la SNCF a bien accueilli les propositions de la FNAUT.

Simone Bigorgne et Jean Sivardière



La concertation SNCF-usagers

Elle est régie par un protocole qui a été signé par la plupart des associations de consommateurs, dont la FNAUT, à l'exception notable de l'UFC. Les associations signataires ont accès au médiateur de la SNCF et participent à deux réunions par an avec le président et à de nombreux groupes de travail : la participation à ce processus garantit l'indépendance des associations vis-à-vis de la SNCF et leur donne la possibilité d'influencer un peu ses décisions.

L'engagement "horaire garanti"

Cet engagement spontané de la SNCF, baptisé "horaire garanti", existe depuis 1997. Dans sa formule actuelle, il consiste à rembourser un tiers du prix des billets en cas de retard d'au moins 30 minutes, sous forme de "bons de voyage", et éventuellement plus en cas de retard exceptionnel.

Associée à son élaboration, la FNAUT en a approuvé le principe, car cette formule de remboursement forfaitaire et automatique est un progrès. Avant son introduction, un voyageur retardé se contentait souvent de "râler" sans réclamer d'indemnisation.

Ses limites sont les suivantes.

- Il ne concerne que les grandes lignes, et les trajets de plus de 100 km.
- Il concerne les perturbations dont la SNCF est directement responsable, mais pas les cas de force majeure : perturbations météorologiques exceptionnelles, manifestations, vandalisme, attentats, suicides, grèves avec préavis.
- En cas d'incident exceptionnel provoquant une perturbation durable du trafic, et après information du public, la SNCF se réserve le droit de suspendre temporairement son engagement.
- Sans valeur juridique, cet engagement purement commercial ne se substitue pas au contrat de transport. Un voyageur insatisfait du remboursement forfaitaire peut demander à la SNCF une indemnisation plus réaliste en faisant état du préjudice subi. En cas de litige persistant, il peut demander à une association signataire du protocole de saisir le médiateur de la SNCF.

Cet engagement coûte très cher à la SNCF: 12 millions d'euros en 2000, 15 en 2001 pour dédommager 980 000 voyageurs. Il n'a d'équivalent ni à l'étranger dans le transport ferroviaire, sauf en Belgique, ni dans le transport aérien. Une expérience a été tentée en Autriche mais a été jugée trop coûteuse et abandonnée. En Espagne, seule la ligne AVE Madrid-Séville est concernée.

Activité en hausse

Le volume des activités de médiation de la FNAUT a plus que doublé au cours de l'année 2001. 237 dossiers avaient été traités en 1999 et 258 en 2000, 564 l'ont été en 2001.

Le nombre des litiges avec la SNCF et la RATP est passé de 131 en 1999 et 112 en 2000 à 351 en 2001. Le nombre de dossiers transmis aux médiateurs est passé de 65 en 1999 et 52 en 2000 à 124 en 2001 : 109 au médiateur de la SNCF, 9 au médiateur de la RATP ; les 6 autres concernaient des accidents corporels et ont été étudiés directement avec le département juridique de la RATP.

Dans 82% des cas, le médiateur de la SNCF a rendu un avis partiellement ou totalement favorable au voyageur. Le médiateur de la RATP n'a rendu aucun avis au cours de l'année 2001.

57 dossiers relatifs à des voyages en avion avaient été traités en 2000, 111 l'ont été en 2001, souvent avec succès pour le voyageur.

Les autres dossiers étudiés par notre service sont des témoignages d'usagers et des demandes de renseignements.

Deux plaquettes sur la médiation (SNCF-RATP et transport aérien) sont disponibles au siège de la FNAUT. Elles décrivent les possibilités d'intervention de notre service juridique en cas de litige persistant entre un voyageur et un transporteur, les procédures à suivre par les voyageurs, les résultats obtenus.

La FNAUT peut également intervenir auprès des transporteurs urbains des villes de province, des autocaristes et des compagnies maritimes.

Laurence Vernay

Défense des voyageurs

- Lors d'un récent Conseil Consultatif Consommateurs-SNCF, Simone Bigorgne a demandé que la SNCF, après avoir simplifié ses tarifs, s'attaque à la simplification des horaires : trop de trains ne circulent pas tous les jours en s'arrêtant dans les mêmes gares, les fiches horaires sont illisibles. Elle a critiqué le nouveau matériel lle de France, esthétique mais peu fonctionnel : sièges étroits et trop rapprochés, absence de place pour les paquets et bagages.
- Lors d'un récent colloque SNCF sur le service public ferroviaire, Jean Sivardière a suggéré à la SNCF de lancer un programme "Petits Voyageurs" afin de mieux prendre en compte les usagers des petites gares et des petites lignes, les personnes handicapées, les cyclotouristes, les groupes.
- Laurence Vernay et Abel Guggenheim ont participé à plusieurs réunions du Conseil National des Transports sur les contrats de transport par autocar.

Les difficultés des passagers aériens

Selon un sondage SOFRES réalisé fin 2000, 43% des passagers aériens ont été victimes d'un incident au cours des trois années précédentes : il s'agissait le plus souvent d'un retard.

Or peu de passagers sont informés de leurs droits en cas de mauvaise exécution du contrat de transport par une compagnie aérienne. Ces droits ont été précisés principalement par la Convention de Varsovie en 1929, complétée par des règlements européens publiés en 1991 et en 1997, qui définissent respectivement un système de compensation pour refus d'embarquement sur les vols réguliers et la responsabilité des transporteurs en cas d'accident.

Information déficiente

Lors de la réservation, les explications fournies par les compagnies et les agences de voyages sur les tarifs et les conditions du voyage restent évasives. Sur les vols réguliers, les deux ou trois classes proposées portent des noms différents selon les compagnies; le confort, les prestations et les tarifs diffèrent selon la classe et la compagnie.

Les informations inscrits sur le billet sont obscures. "NONREF" signifie non remboursable (non refundable). Sur les vols internationaux, la classe est précisée par un code : F = 1ère classe, J ou C = classe affaires, Y = classe économique et M = classe touriste.

Les alliances commerciales (partage de code ou code sharing) compliquent les choses : l'achat d'un billet à une compagnie ne garantit pas de voyager sur ses avions et de bénéficier de ses conditions de transport.

Retards, bagages, surréservation, assurances

En 2001, 25% des vols au départ de l'Europe sont partis avec au moins 15 minutes de retard : incidents techniques, grèves, saturation de l'espace aérien ou des aéroports. Le service juridique de la FNAUT reçoit donc de nombreuses réclamations relatives à des retards d'avions. La cause d'un retard est souvent difficile à cerner, car elle peut impliquer un autre prestataire que la compagnie aérienne.

La FNAUT est souvent sollicitée pour des litiges concernant les bagages : vols, retards de livraison, pertes et détériorations. Selon certaines sources, 4% des bagages en transit sous la responsabilité d'Air France, soit 880 par jour, feraient l'objet d'une plainte (la compagnie annonce seulement 1%).

La surréservation pénalise les passagers qui n'ont pu embarquer : ces derniers sont dorénavant mieux dédommagés. Le 7 mai 2001, la Cour d'Appel de Douai a confirmé une condamnation d'Air France à dédommager une avocate victime de cette pratique.

Les assurances complémentaires posent aussi problème car les assureurs appliquent des franchises. En cas de vol de son passeport moins de 48 h avant son départ, un passager doit payer 25% du prix du billet.

Améliorations en vue ?

La Convention de Montréal, signée en mai 1999, améliore les conditions de dédommagement prévues par la Convention de Varsovie : pour retard, le dédommagement peut atteindre 42000 F (6402 €) ; pour perte ou détérioration d'un bagage enregistré, il passe de 150 F par kg (23 €) à un maximum de 10000 F (1524 €). Mais la nouvelle Convention ne rentrera en vigueur qu'une fois ratifiée par 30 pays.

D'autre part Bruxelles négocie actuellement avec les compagnies et les aéroports de 38 pays européens en vue d'améliorer l'information et l'assistance aux passagers en cas de retard d'avions et de problèmes de bagages.

Un médiateur à Air France ?

Les passagers ayant un litige avec une compagnie aérienne rencontrent souvent des difficultés à communiquer avec elle : les lettres de réclamation restent sans réponse. Ils s'adressent alors à une association de consommateurs pour faire valoir leurs droits.

En avril 2001, la FNAUT a suggéré à Air France de désigner un médiateur afin de mieux répondre aux doléances des passagers et d'éviter la lenteur et les coûts des actions en justice.

La compagnie a rejeté cette suggestion au motif que sa clientèle, en grande partie étrangère, est peu familiarisée avec les procédures de médiation. Elle a cependant proposé à la FNAUT une sorte de partenariat : des correspondants ont été désignés pour traiter les dossiers transmis par la FNAUT.

Cette procédure s'avère cependant moins efficace et plus aléatoire qu'un système de médiation défini par un protocole d'accord entre transporteur et associations de consommateurs. La FNAUT a donc réitéré sa demande auprès d'Air France.

Laurence Vernay

Pneu contre rail une exception française

On n'a jamais tant parlé, en France, de priorité aux transports collectifs, de limitation de l'usage de l'automobile, de maîtrise de l'étalement urbain anarchique en densifiant le long d'axes ferroviaires performants.

En pratique, on observe cependant une nette tendance à freiner les investissements de transports collectifs, à augmenter les tarifs, à renforcer les contrôles au détriment de l'accessibilité, pourtant elle aussi très présente dans les discours. Cette cure d'austérité s'accompagne d'une boulimie d'investissements routiers, à commencer par les rocades soi-disant destinées à "désengorger" les centres-villes au bénéfice des transports collectifs.

La politique des nouveaux décideurs lyonnais est révélatrice de cette tendance. Mais c'est la décision récente des élus nantais d'abandonner le rail au profit du pneu pour équiper la branche sud de la troisième ligne de tramway qui est la plus marquante.

Le choix par les élus de différentes agglomérations (Nancy, Caen, Clermont-Ferrand, Rouen, Nantes) d'un véhicule appelé abusivement "tramway sur pneus" à la place du tramway classique nous conduit à réexaminer cette "exception française" qu'est le débat entre rail et pneu. Il y a longtemps que ce débat est clos chez nos voisins : le GLT, invention belge testée pendant des années, n'a séduit aucune agglomération européenne en dehors de la France.

Le créneau du tramway

Nos voisins européens ont défini avec bon sens le domaine de pertinence de chaque technique. Ils ont compris en particulier que le tramway classique sur rail s'impose dès que le trafic potentiel sur l'axe considéré atteint 3000 voyageurs par heure et par sens.

Dans ce créneau des gros trafics, le tramway sur rail offre seul la capacité nécessaire dans de bonnes conditions économiques tout en garantissant le confort de l'usager. Le tramway Citadis d'Alstom, de longueur 40 m, peut ainsi transporter 270 voyageurs avec un seul conducteur. Et des réserves de capacité sont disponibles : la modularité des tramways modernes permet de les allonger comme cela va être fait à Montpellier, tandis que l'on peut doubler leur capacité par accouplement de deux rames, comme ce sera le cas en région parisienne sur les lignes T1 et T2.

Mais, contrairement à un véhicule routier ou mixte, le tramway sur rail exige le site propre intégral, son respect sans tolérance, et la priorité aux feux. Son adoption implique donc une volonté politique forte des élus car, comme le dit Ronan Golias, ingénieur urbaniste au GART : "le tramway mobilisant une partie importante de la voirie au détriment de la voiture, une ville qui choisit le tramway privilégie définitivement le transport public".

Les trolleybus guidés

Deux véhicules baptisés "tramways sur pneus" concurrencent le tramway.

Le trolleybus guidé par un rail central est soit le TVR de Bombardier, adopté à Nancy (où son exploitation a été interrompue pendant un an) et à Caen, soit le Translohr de Lohr Industries retenu à Clermont-Ferrand. Les deux véhicules diffèrent par le bogie de guidage appliqué sur le rail, par la réversibilité (Translohr) ou non (TVR), par le gabarit routier du TVR (2,50 m) et le gabarit réduit du Translhor (2,20 m), enfin par la possibilité annoncée d'accoupler deux rames Translohr.

Le trolleybus guidé optiquement (lecture de traits de peinture au sol par une caméra et traitement informatique des informations captées) est le Civis d'Iribus et Siemens transport International (ex-Matra), adopté à Rouen.

Ce système permet des accostages précis aux stations. Il peut être appliqué en ligne, complété alors par la pose de bordurettes en béton sur lesquelles viendraient buter des petites roues horizontales en cas de défaillance du guidage optique. Bien entendu, le conducteur peut et doit reprendre la conduite manuelle en cas de défaillance.

Le Civis innove aussi par son plancher bas intégral et par la grande largeur de son couloir central . Il existe en version standard de 12 m et en version articulée deux caisses de 18 m; une version trois caisses de 24,50 m est à l'étude. Le Cristalis en est la version non guidée, choisie par Lyon et Grenoble. Civis et Cristalis sont bourrés d'innovations intéressantes, mais restent des véhicules routiers, et l'intérêt du guidage hors accostage n'est pas évident.

Les capacités de ces trolleybus sont très inférieures à celle du tramway : 157 places pour le Translohr de 32 m ; 145 places pour le TVR de 24,50 m ; 102 places pour le Civis et le Cristalis articulés de 18 m.

D'autre part le tramway classique est seul connectable au réseau RFF local, avantage essentiel pour la desserte périurbaine.

Rail ou pneu?

À Clermont, l'abandon du rail au profit du pneu n'a pas été un choix technique ou financier. Louis Virgoulay, vice-président PC de la communauté d'agglomération, a fini par l'avouer : "dans la ville de Michelin, la pression pour le pneu a été la plus forte".

Au Mans, c'est au contraire le tramway classique qui a été choisi par les élus. Le débat a permis d'éliminer le mythe du moindre coût du TVR (le trolley au prix du tramway).

Cristalis et Civis sont environ deux fois moins coûteux à l'investissement que le tramway classique et mieux adaptés que lui pour les trafics inférieurs au "seuil des 3000". Leur modernité peut attirer une clientèle réfractaire au bus traditionnel.

Mais ils ne doivent pas se substituer au tramway classique là où ce dernier est nécessaire (à la rigueur le Cristalis peut en constituer une solution d'attente). Une telle substitution est malheureusement encouragée par la nouvelle circulaire Gayssot relative à l'aide de l'Etat à la construction des TCSP des villes de province.

Pourquoi tous ces trolleybus guidés sont-ils baptisés "tramways" ? Parce que le tramway présente des qualités telles qu'il faut essayer de lui ressembler. Aurait-on l'idée saugrenue d'appeler le tramway "autobus sur rail" ?

Jean-Louis La Rosa

Ils ont dit

Gabriel Léon, journaliste à Midi Libre, à propos du monorail : "le tramway sur pneus, en fait un trolleybus guidé, cumule les inconvénients des deux modes routier et ferroviaire dont il prétend capitaliser les avantages : lourdeur des investissements du tramway, mais faible fiabilité et faible capacité du bus articulé. A trop vouloir innover ... "

Paul Chemetov, urbaniste célèbre mais ignorant des réalités de base des transports : "les caténaires sont le point faible du tramway, le mode de transport idéal est le tramway sur pneus à moteur thermique".

Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes, affirme que le Civis, qui équipera le sud-est de l'agglomération nantaise à la place du tram-train Nantes-Vertou, offre le même service que le tramway : il prouve seulement qu'il ne connait pas le sujet et utilise plus souvent sa voiture de fonction que le bus ou le tram ...

Amnisitie présidentielle

Dernières nouvelles

Après avoir interrogé les candidats à l'élection présidentielle sur l'amnistie des infractions au code de la route et aux règles du stationnement (FNAUT-Infos n°101 et 102), nous les avons interrogé sur l'amnistie, que nous condamnons évidemment, des infractions commises dans les transports publics : fraude, vandalisme, vols, incivilités contre les personnels et les voyageurs.

Sur ce thème, les candidats donnent des réponses claires, énergiques et rapides! Corinne Lepage "ne voit aucune raison d'amnistier ces délits, d'autant plus dangereux qu'ils incitent à bouder les transports publics et à utiliser la voiture". Robert Hue est "résolument hostile" à toute amnistie. Jean-Marie Le Pen. "totalement hostile", réclame "la tolérance zéro pour ce genre d'infraction, qui est souvent le premier degré d'une délinquance plus grave". Arlette Laguiller "refuse la délinquance qui affecte les transports publics, indispensables à la population travailleuse". Jean-Pierre Chevènement, Alain Madelin, Bruno Mégert et Brice Lalonde sont du même avis. Opposés à l'amnistie de la fraude dans les transports publics, tous ces candidats ont oublié qu'ils sont favorables à l'amnistie de la fraude au stationnement payant.

Selon Corinne Lepage, "bien des gens qui travaillent ne peuvent changer leur ticket". Il faudra pourtant qu'ils s'y mettent dès le lendemain de l'élection.

Pour Robert Hue qui est même favorable à l'amnistie des "petites" infractions au code de la route, "les automobilistes ne sont pas responsables des difficultés de stationnement". Pour Jean-Pierre Chevènement, "l'amnistie des contraventions de stationnement est un rite républicain". Pour Jean-Marie Le Pen, "les automobilistes méritent ce petit coup de coeur" (déclarations à France-Infos).

Ainsi un usager des transports collectifs fraudeur n'a aucune excuse, mais un automobiliste fraudeur a droit à la compréhension ...

Responsable

François Sauvadet, député UDF de la Côte d'Or : "il faut abroger purement et simplement l'amnistie, procédé inacceptable dans une société de droit".

Irresponsable

François Goulard, député DL du Morbihan : "il ne faut pas priver les Français d'un plaisir qui n'arrivera que tous les cinq ans".

Irréalisme

Un colloque sur un projet de Transversale Alpes-Atlantique (TAA) vient d'être organisé à Clermont-Ferrand par l'association ALTRO et l'association des Villes Européennes à Grande Vitesse, présidée par Jacques Santrot, maire PS de Poitiers. Ce dernier a estimé que la TAA (son coût est estimé à 14 milliards d'euros) n'est pas un projet plus utopique que le tunnel sous la Manche ou le projet Lyon-Turin. Il est ahurissant que M. Santrot n'ait pas songé à comparer les volumes de trafic concernés par ces différents investissements.

M. Santrot a aussi souligné que la construction de nouvelles lignes TGV permet de dégager des sillons sur les lignes classiques pour le fret mais, manifestement désorienté, il semble confondre les axes nord-sud et est-ouest et ignorer que la ligne existante Lyon-Nantes n'est pas saturée et peut être aisément modernisée et valorisée.

Quant à Serge Godard, maire PS de Clermont-Ferrand qui a choisi le tram sur pneus sous prétexte que le tram sur rails est trop cher, il soutient lui aussi le projet pharaonique de TAA!

Un géographe présent au colloque a affirmé doctement qu'il fallait "aménager l'avenir" et que "le progrès consiste à rendre réaliste l'irréalisable".

Pendant ce temps, les quatre régions Aquitaine, Auvergne, Limousin et Rhône-Alpes ne réussissent pas à dégager les 9 millions d'euros nécessaires pour rénover quatre rames RTG et relancer ainsi la desserte Lyon-Bordeaux ...

Michel Derché

Lionel Jospin et l'amnistie

Invité à nouveau, depuis l'annonce officielle de sa candidature, à s'exprimer sur l'amnistie, Lionel Jospin a enfin daigné nous répondre.

En ce qui concerne la sécurité routière, sa réponse est plus responsable que celle de Jacques Chirac. Mais elle vient trop tard : c'est dès la rentrée 2001 qu'il fallait prévenir la dérive, prévisible et constatée, du comportement des conducteurs. Selon Christian Allègre, officier de gendarmerie à Marseille : "la perspective de l'amnistie augmente le nombre des infractions de 15 à 20%. Cela va du stationnement illicite aux délits routiers plus dangereux, feux non respectés et dépassements de vitesse. La traduction est immédiate, il y a davantage d'accidents".

Par ailleurs Lionel Jospin encourage l'incivisme en approuvant explicitement l'amnistie des amendes de stationnement, et donc implicitement celle des amendes pour fraude et autres incivilités dans les transports collectifs.

Activités de la FNAUT

• Amnistie présidentielle : les réponses intégrales des candidats (sur les infractions au code de la route et aux règles du stationnement, sur les incivilités et la fraude dans les transports publics) sont disponibles sur le site Internet de la FNAUT, avec nos commentaires.

Après les élections, la FNAUT poursuivra son action contre l'amnistie auprès du nouveau Président, auprès du nouveau Garde des Sceaux et auprès des parlementaires, qui auront à se prononcer sur le projet de loi d'amnistie.

- La FNAUT et une trentaine d'associations (dont les Amis de la Terre, le RAC, Confrontations et trois associations de consommateurs) ont questionné les candidats sur les alternatives qu'ils proposent au "tout-routier".
- Jean Sivardière est intervenu lors du colloque "service public, quel avenir" organisé par la SNCF le 31 janvier. Jacques Fournier et André Laumin avaient participé à deux groupes de travail préparatoires.
- Jean Sivardière est intervenu lors du dernier débat public sur les contournements routier et ferroviaire de Lyon, et lors des états généraux de l'écologie politique à Chambéry sur le trafic ferroviaire de fret. Invité par l'ADTCP, il a donné deux conférences sur les transports, à Aix-les-Bains et à Chambéry. Il a participé à un débat organisé par le groupe X-Environnement sur la réforme des enquêtes publiques et le fonctionnement de la CNDP.
- Jacques Stambouli est intervenu à la conférence "changements climatiques et citoyenneté" organisée par la Commission Française du Développement Durable à la Cité des Sciences de Paris. Le panel citoyen a largement repris les propositions de la FNAUT.
- La deuxième Conférence Européenne des Usagers des Transports aura lieu à Bruxelles le samedi 18 mai. Jean-Arnold Vinois (Direction des Transports Ferroviaires-CE) et Anthony Smith (Rail Passenger Council-GB) y participeront.
- François Grosjean a représenté la FNAUT au Forum des Pays du Mont-Blanc qui s'est réuni réuni récemment à Courmayeur. Il participe à la rédaction du "livre noir du Mont-Blanc".

Les lignes ferroviaires interrégionales

Les actes du colloque organisé à Lyon par la FNAUT en octobre 1999 (76 pages, illustrations cartographiques) sont disponibles au siège de la FNAUT (11,50 euros port compris).

Malgré sa publication tardive, ce document est toujours d'actualité.

Carnet du voyageur

Qualité de service

Le 22 décembre 2001, le train Rennes-Caen de 8h35 a transporté 230 voyageurs pour 154 places assises, il a fallu 5 minutes à 81 voyageurs pour monter à Saint Lô; le Caen-Rennes de 14h22, de même capacité, a transporté 200 voyageurs; le Rennes-Caen de 16h02 (120 places) est parti avec 18 mn de retard en raison de l'affluence, un autocar a dû être affrêté entre Coutances et Lison pour l'alléger et établir la correspondance avec le Cherbourg-Paris.

Des incidents analogues se sont produits le 26 décembre : des voyageurs ont dû s'installer dans la soute à bagages d'un train Rennes-Caen de 120 places, un taxi a dû doubler un autocar Coutances-Lison.

Dès le 29, la SNCF proposait des trains Caen-Rennes de 270 places : comme quoi un grand coup de gueule dans la presse peut faire avancer les choses!

Guy Fontenelle, ADPCR

La réduction accordée par la SNCF pour les congrès des partis, syndicats et associations et pour les salons professionnels, 20%, est trop faible : pour être attractive, elle devrait passer à 25%, et même 50% en cas de réservation un mois avant le départ.

L'attente aux guichets s'allonge : même en période d'affluence, la moitié des guichets sont fermés. Alors on attend, on attend ...

Guillaume Deros, 30 Caveirac

Le 26-10-01, j'ai utilisé le train Corail Grenoble-Nantes sans avoir réservé. Comme d'autres personnes, je me suis fait "déloger" de la place que j'avais choisie par des voyageurs ayant réservé. Pour mon retour, j'ai loué une place mais j'ai dû la "défendre". Pourquoi les places louées ne sont-elles plus indiquées dans les voitures?

Monique Gondrand, 38 Meylan

De bonnes idées

Pour que la loi sur le tabagisme soit vraiment respectée dans les trains, la seule solution est de les rendre intégralement non-fumeurs, comme le sont aujourd'hui les trains luxembourgeois et la plupart des trains autrichiens, ou encore les avions de nombreuses compagnies aériennes.

Il est regrettable qu'on ait conservé 88 places (au lieu de 80) dans les voitures Corail Plus à couloir central, et des compartiments à 8 places (au lieu de 6) : les réseaux européens voisins pensent davantage au confort du voyageur.

Le maintien de la période blanche dans les trains régionaux (sauf en Alsace) ne correspond à rien et est abusif.

Les contrôleurs, généralement très aimables, font un travail ingrat mais indispensable. Or on peut effectuer de nombreux trajets sans être contrôlé, cela se produit rarement chez nos voisins.

Le CD-ROM donnant les horaires de la SNCF est beaucoup moins riche que celui édité par la DB : celui-ci ne coûte que 85 F, il peut être installé sur un disque et se charge rapidement à chaque consultation; il donne les horaires d'Allemagne mais aussi de France, d'Autriche, de Suisse, du Benelux, d'Italie, de Grande Bretagne, du Danemark, de Pologne, ...; il renseigne sur les transports urbains des grandes villes. Il m'a donné automatiquement l'horaire le plus rapide pour aller de Chambéry à Breilsur-Roya (en passant par Turin, et non par Marseille comme le proposait la SNCF), et même les horaires détaillés pour aller de Veneux à Saint Petersbourg et Narvik!

Jacques Bazin, 77 Veneux les Sablons



Information SNCF

le point de vue d'un cheminot

Un de vos lecteurs (FNAUT-Infos n°101) proteste contre l'information déficiente donnée par la SNCF en cas de retard. Si les agents SNCF étaient techniquement en mesure d'annoncer dans les temps et dans le détail les perturbations du trafic, ils le feraient.

Mais, notamment en lle de France, où les trains se succèdent au quart d'heure, voire moins, avant qu'une perturbation ayant ponctuellement affecté une circulation soit parfaitement identifiée et sous contrôle (conditions sine qua non pour pouvoir diffuser une information utile), le train suivant entre déjà en gare sur un quai surpeuplé.

Patrick Le Rolland, secrétaire général adj, CFDT-Cheminots Paris Rive gauche

Le coin du cycliste

Promotion du vélo

Dulah Omar, ministre sud-africain des Transports, veut faire de la bicyclette un moyen de transport à part entière et instaurer une culture de la bicyclette dans son pays : son ministère va offrir 200 F à tous ceux qui veulent acheter un vélo mais n'en ont pas les moyens.

Le gouvernement allemand, qui consacre déjà 50 millions d'euros par an à la bicyclette, vient de présenter un plan national d'encouragement des déplacements à bicyclette : 300 km de pistes cyclables nouvelles s'ajouteront chaque année aux 15000 existants le long des routes nationales ; la coordination entre initiatives fédérales, régionales et locales sera renforcée. Le gouvernement allemand prévoit aussi d'élargir aux travailleurs utilisant les transports collectifs ou un vélo pour leurs déplacements domicile-travail l'abattement fiscal réservé jusqu'alors aux automobilistes.

À Phoenix (Arizona), les autobus sont équipés d'un porte-vélos à l'avant : une innovation utile et peu coûteuse, à introduire en France.

Vélo et volonté politique

Selon Jean-Michel Herry, technicien à la mairie de Lorient : "la réussite de l'Italie, de la Suisse et de l'Allemagne en matière de vélo n'est pas une question de mentalité, elle est le fruit d'une politique publique volontariste. Une évolution des comportements est possible en France : encore faut-il ne pas mettre en périphérie les stades et les salles de spectacle". Ce constat rejoint celui de la FNAUT, selon laquelle "le succès du vélo, comme celui des transports collectifs, n'est pas une affaire de chromosomes mais d'aménagements, donc de volonté politique des décideurs".

Vélo électrique?

Différents types de vélos électriques ou à assistance électrique au pédalage existent sur le marché depuis au moins 25 ans. Dans les années 70, un technicien grenoblois avait inventé un vélo récupérant l'énergie dissipée par freinage dans les descentes. Plus récemment, des chercheurs de Belfort et Neuchâtel ont mis au point un vélo électrique utilisant un moteur intégré dans le moyeu de la roue arrière (Revue Générale de l'Électricité, mars 2001).

Ces engins d'un prix élevé (de l'ordre de 1500 €) n'ont jamais franchi le cap du prototype ou de la production artisanale alors qu'ils pourraient élargir le créneau du vélo urbain aux agglomérations de relief accidenté.

Permis à points

Récompenses :

+3 points aux militants du syndicat SUD de la SEMITAN, qui exploite le réseau nantais. Lassés de signaler à la municipalité le blocage des transports publics, ils ont réglé eux-mêmes la circulation un samedi de décembre dernier et fait respecter les sites réservés aux bus et aux tramways.

+ 3 points au Conseil régional PACA, qui organise des sessions de formation sur les transports (technique, urbanisme, institutions, ...) à l'intention des membres des Comités de lignes.

+2 points à Vincent Gazeilles, conseiller général Vert des Hauts-de-Seine. Il a refusé les "chèques essence" proposés aux conseillers généraux pour leurs déplacements effectués dans le cadre de leur mandat. Il a demandé en échange un vélo pliant Brompton et un coupon de carte Orange. Économie pour le département sur la durée du mandat : environ 12 500 F.

Punition:

- 3 points à Gérard Borras, président de la CCI de Montpellier, réclame un parking de 2000 places en plein centre-ville pour le dynamiser : "les habitants l'abandonnent faute de pouvoir stationner, voire circuler". Mais le parking attirerait du trafic : les habitants pourraient stationner mais ne pourraient plus sortir du parking.

Bêtisier

Roger Mézin, premier adjoint RPR au maire d'Amiens: "depuis 30 ans, on parle de plans de transports, mais je préfère tout ce qui favorise la liberté. J'approuve le PDU qui représente un effort de conciliation et d'harmonisation: plus nous irons vers l'harmonisation, moins nous aurons la volonté de collectivisme. Ne tombons pas dans le piège de l'anti-voiture au profit d'un mythique transport collectif qui satisferait tout le monde".

Cécile Bayle de Jessé, élue MPF du Mans, a affirmé: "je vote pour le TVR, il est moins cher que le tramway, c'est ce que nous a dit la Chambre de Commerce". Si la Chambre de Commerce l'a dit ... Alain Pigeau, élu UDF mieux informé, lui a répliqué: "il existe aujourd'hui un consensus, la différence de prix entre rail et pneu est minime. Le rail offre plus d'adaptabilité et de confort, je vote donc pour le rail".

TRÈS BIEN DIT

Josyane Filoni, directrice de l'Automobile-Club du Var, approuve le plan de réduction de la voirie automobile à Toulon : "nous sommes pour le partage de la route, qui n'est pas faite seulement pour la voiture, mais aussi pour les piétons, les deux-roues et les camions. Les piétons et cyclistes paient des impôts comme les automobilistes et sont des citoyens comme les autres. Quand on supprime une voie de circulation sur une avenue, l'automobiliste perd au pire deux minutes, mais qu'est-ce donc que deux minutes dans une journée ? Les automobilistes les plus fair-play sont ceux qui pratiquent le vélo et la marche et savent quelles difficultés cela implique". Que pense Christian Gérondeau, président de la Fédération des Automobile-Clubs, de cette déclaration novatrice ?

MAL DIT

D Selon Serge Lepeltier, sénateur-maire de Bourges et secrétaire général du RPR, "les nuisances de l'automobile sont incontestables mais, contrairement à une idée reçue, la pollution de l'air diminue en France et va disparaître prochainement. Le transport collectif est un moyen modérément efficace de réduire le recours à l'automobile, mieux vaut donc favoriser la voiture propre". Christian Gérondeau retrouve le sourire!

Jargon ferroviaire

Annonce du contrôleur dans un train Corail Dijon-Lyon bloqué en pleine campagne pour une raison inconnue: "pour votre sécurité, veuillez ne pas ouvrir les portières, notre train est arrêté en pleine voie pour cause de circulation".

Autoroute et emploi

On apprend qu'un coiffeur s'est installé rue de l'Eglise à Saint Martin des Besaces (Calvados), attiré - dit-il - par la proximité de l'autoroute A84 : la propagande autoroutière fait décidément feu de tout bois (source : Réseau vert, Basse Normandie).

Radio Lignes

Afin de mieux informer ses clients, notamment sur les retards des trains et les grèves, la SNCF vient de créer une radio consacrée à la situation du trafic national et régional. Une information train par train est disponible. Tél : 08 91 70 50 00 (0,23 € la mn).

Brèves

Bonne initiative

À l'initiative des Verts, la région Rhône-Alpes verse une subvention de 1 franc par repas servi dans les lycées si les produits proposés aux élèves sont issus de l'agriculture biologique et achetés "au plus près" afin de réduire les besoins de transport.

Pollution de l'air

D'après l'Organisation mondiale de la Santé (juin 2000), la pollution est à l'origine de 17600 décès par an en France, de 500000 crises d'asthme, de 25000 nouveaux cas de bronchite, soit 16 millions de jours de travail perdus et un coût équivalent à 1,7% du PIB.

Contradictions internes

Selon un sondage publié dans Libération, 80% des Français pensent que les taxes sur l'essence sont trop élevées car il s'agit d'un produit de première nécessité, ... et 80% pensent qu'elles sont justifiées car il est nécessaire de pénaliser les modes de transport polluants.

Prix de l'essence

En 4 ans, le trafic voyageurs de la SNCF a augmenté de 20%. La SNCF estime que l'augmentation du prix de l'essence, en influençant les comportements des voyageurs, lui a rapporté 750 millions de recettes supplémentaires en l'an 2000.

Lutte contre la fraude

A Bordeaux, le taux de fraude dans les bus est passé de 21% en 1997 à 13% en 2001. Pas de montée obligatoire par l'avant, mais une campagne d'affichage et une multiplication des contrôles.

Mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite (handicapés, valides portant un objet lourd ou encombrant) forment 20% de la population française. En 2020, 28% de la population aura plus de 65 ans.

On n'arrête pas le progrès

L'association ASTRO critique l'extension du réseau TGV encore envisagée par RFF. Elle préconise le recours à des techniques innovantes et plus performantes : "assez de bricolage passéiste, il faut passer au Transrapid qui permettrait de relier Limoges à Lyon en 24 mn 30 sec".

Actions en régions

Bretagne

• La FNAUT-Bretagne critique la "logique TGV" de la SNCF, qui délaisse les petites gares soi-disant non rentables alors que tout a été fait au préalable pour décourager les voyageurs : 75% d'entre eux estiment dissuasives les ruptures de charge. Des trains doivent être maintenus le samedi pour ceux qui travaillent ce jour-là et ne disposent pas d'une voiture personnelle.

Franche-Comté

- La construction, suggérée par la FNAUT-Franche Comté, d'un raccordement de 12 km entre Dole et la future branche sud du TGV Rhin-Rhône permettrait d'améliorer la desserte de Dole et de Besançon : elle a été étudiée par RFF et jugée intéressante. Elle coûterait 140 millions d'euros.
- Le Comité "pour une seule gare à Besançon", dont l'AUTAB et la FNAUT sont membres, a organisé une manifestation lors d'un comité de pilotage du TGV Rhin-Rhône, pour rappeler que 70% des Bisontins ne veulent pas de gare TGV excentrée à Auxon.
- François Jeannin est membre du comité de pilotage du projet d'amélioration de la liaison TGV Paris-Lausanne/Berne et du comité de pilotage des études de la modernisation de la ligne Paris-Bâle.
- L'Association de défense ferroviaire du nord Franche Comté a obtenu diverses améliorations des services Belfort-Epinal. Elle réclame des trains directs Belfort-Nancy (la correspondance à Épinal peut atteindre 40 mn) et, pour la ligne Paris-Bâle, l'adaptation des horaires (inchangés depuis 1975), l'électrification et la mise au gabarit international pour le fret.

Haute Normandie

• L'Association des Usagers du Rail de la Vallée de la Lézarde (AURVAL) a obtenu des résultats : la croissance du trafic est spectaculaire (de 150 à 750 voyages par jour) entre Le Havre et Rolleville depuis l'augmentation des fréquences et la création d'une tarification intermodale train + bus.

À la veille de la régionalisation ferroviaire, l'association a organisé une manifestation à Criquetot pour réclamer la réouverture complète de la ligne Le Havre-Rolleville-Goderville-Fécamp. Cette ligne (40 km, 250 000 habitants) desservirait une zone plus densément peuplée que la ligne Rouen-Dieppe (55 km, 200 000 habitants). La réouverture permettrait d'enrayer la montée de l'insécurité routière et d'éviter de lourds investissements sur la D 925.

Ile de France

- Le GUT 77 a obtenu la création de deux trains supplémentaires sur la ligne Paris-Montereau. Il réclame une desserte plus étoffée que prévu sur le prolongement d'EOLE jusqu'à Tournan-en-Brie, afin de désengorger efficacemment le RER A, des suppressions de passages à niveau et le doublement du viaduc ferroviaire de Nogent sur Marne, saturé depuis de nombreuses années.
- L'AUT-Plaine Commune a présenté une contribution pour la requalification du centre-ville de Saint-Denis. Elle a vigoureusement protesté contre le report par la RATP d'un renforcement des services sur la ligne 13 en raison de l'opposition des conducteurs de métro pour des motifs "catégoriels".
- L'association Transeuropéenne, promotrice du projet de véloroute Paris-Moscou, organise, du 8 au 12 mai, son deuxième raid entre Creil et Charleroi afin de faire découvrir au public les régions traversées.
- L'AUT-Ile de France demande la création d'un corps de police spécialement formé pour la régulation de la circulation à Paris : "la Préfecture de police n'a pas la culture nécessaire".
- L'association Paris Cité humaine-Les Droits du Piéton réclame le maintien de la desserte de l'hôpital Pompidou les dimanches et fêtes par les lignes de bus 42 et 88. L'arrêt de ces lignes doit être déplacé devant la porte principale de l'hôpital.
- Jean-Pierre Lerosey, président de l'AUT-Plaine Commune, a été nommé au Comité des Partenaires du Transport Public d'Ile de France. Son suppléant est Jacques Fournier, AUT-Paris.

Languedoc

 L'Association pour le Développement des Transports Collectifs de l'Hérault vient d'être créée par Ode Sablier, Michel Bozzola et Eric Boisseau. Elle se préoccupe de l'extension du réseau de de l'agglomération tramway Montpellier. Membre du collectif tramway, elle conteste le projet de deuxième ligne, très sinueuse (19 km pour 14 à vol d'oiseau) donc coûteuse et peu attractive, défendu par la Communauté d'agglomération. Elle préconise un tracé plus direct dans le centre et la transformation du projet en ligne de tram-train traversant l'agglomération d'est en ouest sur 35 km afin d'élargir sa zone de desserte aux aux communes périurbaines et d'améliorer sa fréquentation, insuffisante dans le projet actuel pour justifier un tramway. ADTC 34 : 41 rue André Chanson, 34090 Montpellier.

Pays de la Loire

- La FNAUT Pays de la Loire a vigoureusement condamné les perturbations des services TGV provoquées en janvier par des agriculteurs mécontents. Evoquant les voyageurs pris en otages et les pertes financières pour la SNCF et la Région, elle a appelé les agriculteurs à plus de responsabilité et moins d'égoïsme.
- La FNAUT Pays de la Loire réclame l'accélération des projets de dessertes ferrées périurbaines, en particulier à Nantes, et la généralisation de la tarification intermodale AtlanTER train + bus à la Mayenne, seul département à ne pas en bénéficier.
- L'Association Nantaise de Défense de l'Environnement dénonce l'abandon brutal ("un coup bas pour la démocratie participative") de la branche sud de la troisième ligne de tramway au profit d'un pseudo-tramway sur pneus qui n'est qu'un "bus articulé carrossé facon tramway". Président de l'ANDE, Jérôme Dyon dénonce Laurent Dejoie, maire RPR de Vertou : "il vante le tramway sur pneu sans rail (sic) capable de s'affranchir du site propre dans les secteurs difficiles. Il étale sans honte l'ambiguité des élus qui veulent bien bénéficier de l'aura moderniste du tram mais refusent le développement de transports collectifs efficaces, générateurs de restructurations urbaines et de contraintes localisées à l'usage de la voiture".
- L'AUT 85 a marqué un point décisif : une étude précise de la réouverture de la ligne Fontenay-Niort (clientèle potentielle, coût des travaux) a été officiellement lancée en décembre 2001 par l'Etat et la région Pays de la Loire. Selon Jean Moreau, président de l'AUT 85, l'exemple à suivre est celui de Tours-Chinon.

Poitou-Charentes

- L'AUTC réclame le rétablissement de 5 arrêts des trains Nantes-Bordeaux récemment supprimés par la SNCF: "en supprimant des arrêts pour accélérer ses trains, la SNCF rejette des clients sur l'autoroute avec laquelle elle prétend rivaliser".
- L'AUTC a oragnisé à Poitiers un débat sur la loi SRU. Elle a réclamé de meilleurs transports périurbains et régionaux : les rabattements sur le TGV ne doivent pas se faire au détriment des déplacements quotidiens intrarégionaux.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 103 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13ªme

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety : 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06 e-mail: fnaut@wanadoo.fr Internet: http://www.fnaut.asso.fr CCP: 10 752 87 W Paris

édition nationale

104

Bulletin

de la fédération nationale des associations d'usagers des transports

Lobby masqué

Le lobby routier se camoufle de plus en plus sous des dehors très respectables. Ses nouvelles méthodes sont plus subtiles, et plus dangereuses, que les gros sabots de Christian Gérondeau qui, sans crainte de faire sourire, affirme sans cesse: "le lobby routier n'existe pas".

Transport, Développement, Intermodalité, Environnement est "une structure partenariale de concertation et de proposition" créée en juin 2001 par Jacques Oudin, sénateur RPR de Vendée et promoteur acharné de l'autoroute Nantes-Mulhouse (prix Citron 1998 de la FNAUT), et Philippe Duron, député PS du Calvados. On y rencontre l'universitaire sur pneus Rémy Prudhomme. Sa démarche est "plurimodale, objective et pluraliste".

L'insuffisance des investissements menant droit à l'impossibilité de "satisfaire la demande", TDIE veut "nourrir" les Schémas de Services Collectifs de Transport par de nouveaux projets d'infrastructures, de préférence routières toutefois car "si l'endettement ferroviaire pose problème, l'endettement autoroutier n'en pose pas".

Bien entendu, "cette politique équilibrée, ambitieuse et cohérente doit être pleinement respectueuse des contraintes environnementales" afin de "réconcilier le développement durable et le secteur des transports".

On l'aura compris, ce n'est pas TDIE qui réformera la politique des transports.

Autre structure aux apparences très politiquement correctes: l'Institut pour la Ville en Mouvement. "Carrefour de ceux qui pensent, font et vivent la ville", IVM a été créé en juin 2000 par PSA Peugeot Citroën et veut promouvoir la mobilité dans la ville, "un droit et un plaisir". Souci de la "complémentarité des modes", ou de la préservation de la place de l'automobile ? Son conseil scientifique de 17 membres est présidé par François Ascher, autre universitaire autophile. On y trouve aussi 4 directeurs chez PSA et ... le président de la RATP.

Disposant de moyens conséquents, IVM a créé une chaire universitaire, organise des colloques, multiplie les partenariats et veut développer des "actions innnovantes". Le premier prix de son "concours étudiant" est, au choix, une Saxo ou une 206 : un choix un peu limité.

Jean Sivardière



La Commission Nationale du Débat Public a organisé un débat sur les projets de contournements de l'agglomération lyonnaise. La FNAUT a souligné les dangers du Contournement autoroutier Ouest de Lyon (COL): risque sérieux d'étalement urbain, faible détournement du transit nord-sud à travers Lyon, induction inévitable de trafic, graves dommages à l'agriculture et à l'environnement, coût prohibitif. La FNAUT dénonce également les projets autoroutiers A45 Lyon-Saint Etienne-(Toulouse) et A89 Lyon-Balbigny-(Clermont-Ferrand), intimement liés au projet de COL. Seul un bouclage autoroutier minimal par l'Est, également prévu pour offrir au trafic de transit une alternative au passage par le tunnel de Fourvière et presque terminé, est envisageable. Le contournement ferroviaire de Lyon est urgent et doit recevoir la priorité.

es "bouchons lyonnais" sont légendaires. Malgré la construction de la rocade Est, empruntée par 80 000 véhicules/jour, puis celle du périphérique Nord, emprunté par 45 000 véhicules/jour, le tunnel de Fourvière, qui relie les autoroutes A6 et A7, reste saturé par un trafic de 100 000 véhicules/jour. Au total 300 000 véhicules traversent chaque jour l'agglomération lyonnaise entre nord et sud, dont seulement 17 000 voitures et 8 000 camions en transit.

Les bouchons ferroviaires sont moins connus. Pourtant l'encombrement du noeud ferroviaire lyonnais, un des principaux points noirs du réseau ferré européen, affecte gravement la fluidité du trafic et empêche de développer des services périurbains. 350 trains de voyageurs et 200 trains de fret empruntent chaque jour le corridor reliant les gares de la Part-Dieu et de la Guillotière, des trains de produits

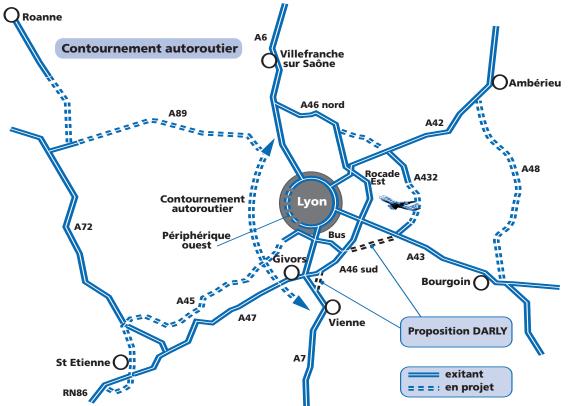
dangereux traversent le centre-ville, la vitesse moyenne des trains de fret entre Villefranche-sur-Saône et Vienne ne dépasse pas 30 km/h et la priorité que la SNCF cherche à donner aux trains de fret nuit à la régularité des trains TER.

Par ailleurs, selon les termes de la Directive d'Aménagement Terrritorial de l'aire lyonnaise, "le gouvernement a décidé de favoriser l'émergence d'une métropole internationale tripolaire Saint-Etienne-Lyon-Nord Isère" et d'en améliorer l'accessibilité.

Un débat trop limité

Pour répondre à cette ambition, le gouvernement a fait élaborer deux grands projets "indispensables" de contournement de Lyon: l'un autoroutier par l'Ouest (COL), défendu par la Direction des Routes, l'autre ferroviaire par l'Est, entre Ambérieu et Vienne, défendu par RFF.

Contourner Lyon



Un débat sur ces projets, et plus généralement sur les flux régionaux et nationaux sur l'axe Saône-Rhône, a eu lieu du 15 octobre 2001 au 31 janvier 2002. Cependant les projets d'autoroutes A45 (Lyon-Saint Etienne-Toulouse) et A89 (Lyon-Balbigny-Clermont Ferrand), associés au COL mais considérés comme des coups partis, n'ont pas été soumis au débat, pas plus que les projets de bouclage du périphérique de l'agglomération lyonnaise par l'Ouest, de contournement autoroutier de Valence et d'élargissement de l'autoroute A7 à 2 fois 5 voies au sud de Valence.

À cette occasion, la coordination DARLY (se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise) a rédigé une contribution et un "cahier d'acteurs" avalisés par un collectif comprenant - outre la FNAUT-Rhône Alpes - la FRAPNA (FNE), le WWF, le MNLE et l'UFC du Rhône, associations qui partagent avec elle la même vision d'une politique des transports écologiquement responsable.

Rail et route

Selon le ministère de l'Equipement, il faut rééquilibrer le trafic de fret en faveur du rail et obtenir un triplement du trafic ferroviaire d'ici 2020. Un tel objectif ne pourra être atteint sans un contournement ferroviaire Est de Lyon, reliant la ligne de la Bresse (Dijon-Ambérieu) et la future branche Sud du TGV Rhin-Rhône aux lignes de la vallée du Rhône, avec un rac-

cordement à la ligne de Modane et à la future liaison transalpine Lyon-Turin.

Mais "un triplement du fret ferroviaire ne permettra d'absorber que la moitié de la croissance prévue du fret global". Plus généralement, selon les hypothèses des Schémas Multimodaux de Services Collectifs de Transport, le trafic routier à longue distance augmentera de 80% pour les voyageurs et 40% pour le fret d'ici 2020. Enfin il faut s'attendre à "une augmentation des déplacements locaux et d'échanges, liés au dynamisme de la région lyonnaise".

D'où la conclusion imparable du ministère de l'Equipement: "en dépit du report prévisible de trafic de la route sur le rail et sur la voie d'eau, des mesures devront être prises pour écarter le transit routier, voyageurs et fret, de la métropole lyonnaise et faciliter la mise en oeuvre de son PDU".

Le ministère propose alors, en le présentant comme un "complément nécessaire" de la politique ferroviaire, un impressionant projet de contournement autoroutier Ouest de Lyon sur 60 km (dont un tunnel de 6 km), allant du Sud d'Anse au Nord de Vienne, soumis à péage, inaccessible aux trafics locaux, et associé à une "requalification urbaine" des extrémités Sud de l'A6 et Nord de l'A7. En 2020, le COL drainerait 39 000 véhicules/jour dont 8200 camions.

Pourquoi un contournement de Lyon par l'Ouest? Le ministère avance de nombreux arguments : ■ associé à l'A45 et à l'A89, le COL offrirait une ouverture de la région vers

l'Ouest, favorable au développement économique de Roanne, de Saint Etienne et de l'Ouest du Rhône;

- il permettrait de raccorder l'A45 et l'A89 à l'axe autoroutier Nord-Sud;
- son tracé direct (20 km de moins que le tracé Est) lui permettrait de mieux capter le trafic Nord-Sud;
- enfin il soulagerait mieux la rocade Est au bénéfice du trafic local.

Ces arguments sont évidemment difficilement contestables... dans une logique de "tout-routier" reprenant les poncifs habituels : la croissance du trafic routier est inéluctable, pas de développement économique sans autoroute, pas de bon PDU sans rocades autoroutières.

Dangers ignorés

Le COL (comme l'A32 en Lorraine) est le type même d'investissement routier à rejeter pour ses dangers multiples.

- Les monts du Lyonnais seraient sabrés par la nouvelle saignée routière alors qu'ils constituent le poumon vert de Lyon. Avec l'A45 et l'A89, les nuisances routières atteindraient d'autres zones aujourd'hui préservées.
- Même si le COL est conçu pour le transit, il serait très tentant d'implanter des échangeurs favorisant la diffusion du trafic dans l'Ouest lyonnais et la périurbanisation. Certains élus y pensent déjà et le disent.
- La construction de l'A45 et de l'A89 favoriseraient l'aspiration de Saint-Etienne et de Roanne par l'agglomération lyonnaise.
- Même dans une logique purement routière, l'efficacité du COL, élément clé du dispositif autoroutier imaginé par la Direction des Routes, est douteuse. D'une part la réduction du trafic, majoritairement local, dans le tunnel de Fourvière serait faible. D'autre part les bouchons seraient seulement reportés sur la vallée du Rhône déjà saturée entre Valence et Orange, et à terme aggravés par le trafic qui serait inévitablement induit par le COL.
- La construction du COL fragiliserait la relance du rail sur l'axe Nord-Sud en facilitant (provisoirement) la fluidité routière.
- Enfin le coût cumulé du COL (entre 1,7 et 2,1 milliards d'euros, soit 11 à 14 milliards de francs), de l'A45, de l'A89 et du périphérique Ouest serait de l'ordre de 5 milliards d'euros, soit 32 milliards de

Logique de rupture

La FNAUT propose une logique de rupture avec la tendance lourde consistant à répondre à la demande routière à court terme ... tout en affirmant que le rail est la solution à long terme.

Comme Eric Brucker, un opposant à l'A51 membre de la FNAUT, l'a très clairement exposé dans FNAUT-Infos n°90, la bonne démarche consiste à :

- imaginer les investissements ferroviaires nécessaires, à court et à long terme, pour valoriser tous les atouts du rail et, ensuite seulement, définir les investissements routiers "résiduels";
- engager rapidement et en priorité les investissements ferroviaires, à commencer par les moins coûteux portant sur les lignes existantes;
- mettre en oeuvre, selon le modèle volontariste suisse, toutes les mesures réglementaires, tarifaires et fiscales susceptibles de calmer la demande routière et de rentabiliser le rail.

Magistrale Ecofret

Ce projet de RFF consiste à créer un axe prioritaire pour les trains de fret, permettant de relier la Grande-Bretagne et le Benelux à Marseille, à l'Italie et à l'Espagne par Metz, Dijon et Lyon.

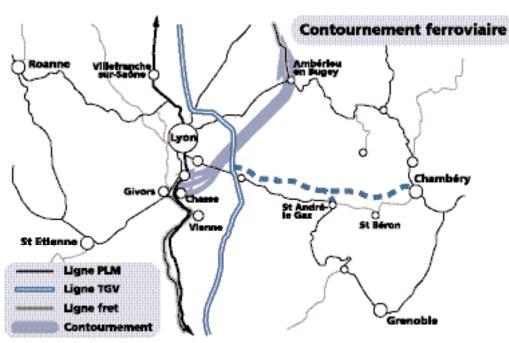
Le trafic concerné représente environ 40% du trafic fret de la SNCF, et de nombreux tronçons de l'itinéraire existant sont saturés : région lilloise, sillon mosellan, section Culmont-Chalindrey-Dijon, noeud lyonnais.

La branche Sud (mixte) du TGV Rhin-Rhône et le contournement Est de Lyon sont des maillons essentiels de la Magistrale Ecofret. L'originalité du projet consiste cependant à utiliser et à valoriser au maximum les lignes existantes, qu'elles soient actuellement exploitées ou non, ce qui correspond bien à la méthode préconisée de longue date par la FNAUT, et applicable aussi sur l'axe Paris-Bordeaux, consistant à créer des itinéraires bis.

Pour éviter Metz et désaturer le sillon mosellan, il est prévu de créer un itinéraire de détournement Ouest par Longwy, Conflans-Jarny, Lérouville et Toul. Un raccordement Longwy-Athus connectera la Magistrale au réseau belge en direction d'Anvers. La réouverture de la rocade Sud (Toul-Blainville) de Nancy est envisagée, ainsi que la revitalisation de l'axe Nancy-Belfort.

Pour contourner Dijon, dont le TGV Rhin-Rhône renforcera la saturation, il est envisagé de reconstruire des lignes existantes de Culmont-Chalindrey ou Issur-Tille à Saint-Jean-de-Losne en passant par Gray et Auxonne.

rail ou autoroute?



francs (sans parler de l'A48 Ambérieu-Bourgoin, "maillon manquant" sur les axes Dole-Valence A39-A48-A49, Dole-Aixen-Provence A39-A48-A51 et Dole-Modane A39-A48-A43).

Or, selon Alfred Sauvy, "on ne dépense son argent qu'une seule fois" : ce qui est dépensé pour la route ne peut plus l'être pour le rail et les transports collectifs urbains!

L'astuce du gouvernement, pour faire accepter plus facilement le COL et faire plaisir à tout le monde, a été de juxtaposer dans le débat le projet passéiste de COL et le projet novateur de contournement ferroviaire proposé par RFF, en les présentant comme "complémentaires" alors qu'ils sont concurrents, et en enrobant le tout dans un discours flou sur la "multimodalité", le rééquilibrage modal, l'amélioration de la sécurité routière, la lutte contre les nuisances et l'inévitable "perspective de développement durable".

DARLY et la FNAUT-Rhône-Alpes ne sont pas tombées dans le piège : elles se sont fermement opposées au COL, à l'A45, à l'A89, au périphérique Ouest, à l'A48, ... Tout en soulignant que la solution de fond est ferroviaire, elles ont proposé un bouclage minimal de l'agglomération lyonnaise par l'Est pour offrir une alternative au passage du trafic de transit par le tunnel de Fourvière, dont une voie sur deux pourrait alors être affectée à un transport collectif urbain en site propre :

- ce bouclage est déjà largement amorcé avec les tronçons existant et programmé de l'A46 Nord, l'A432 en fin de réalisation et l'A46 Sud;
- la jonction de 15 km nécessaire pour le compléter entre l'A432 et l'A46 Sud peut être jumelée avec le contournement ferro-

viaire Est, son impact environnemental et son coût seraient donc limités. Cet itinéraire sans tunnel serait accessible aux transports dangereux.

Rail: Est et Ouest

Le contournement ferroviaire Est, dont la réalisation est indispensable et urgente, desservirait les sites ferroviaires de Sibelin, Vénissieux et Ambérieu et d'autres sites logistiques de l'agglomération lyonnaise. Connecté à la ligne existante Lyon-Chambéry, il donnerait accès, depuis Ambérieu, au futur tunnel fret prévu sous la Chartreuse dans le cadre du projet Lyon-Turin. Il pourrait draîner 300 trains par jour, l'équivalent de 12 000 camions. Son tracé n'est pas encore fixé, mais son coût est estimé entre 1 et 1,5 milliards d'euros, soit 7 à 10 milliards de F.

L'ADTLS de Saint-Etienne et le laboratoire social LASAIRE ont proposé la mixité voyageurs-fret du contournement ferroviaire Est, ce qui implique un raccordement aux lignes de la vallée du Rhône vers Chasse-sur-Rhône et non vers Vienne, d'où des économies substantielles (voir FNAUT-Infos n°101 et le cahier d'acteurs ADTLS-LASAIRE).

À court terme, il est aussi possible d'augmenter la capacité du noeud ferroviaire lyonnais par une meilleure gestion des sillons disponibles, et de rénover (RFF a commencé à le faire) le contournement Ouest existant via Lozanne, Tassin et Givors: pour moins de 100 millions d'euros, on peut y faire passer 30 à 40 trains de fret par jour, et libérer des sillons permettant de créer de nouveaux services TER et RER.

Bernard Thierry, DARLY

Gratuité des transports

Depuis 1975, les transports urbains de Compiègne (20 000 habitants) sont gratuits. Depuis la fin 2001, ceux de l'agglomération de Châteauroux (73000 habitants) le sont aussi (les recettes étaient de 400 000 euros par an). Le nouveau maire (divers droite) François Mayet espère ainsi doubler l'utilisation du réseau, très faible (22 voyages par an et par habitant, la moitié de la moyenne nationale) : début janvier, la fréquentation avait déjà augmenté de 24% et fin janvier de 39%. Cette expérience est financée par le passage du versement transport du taux de 0,55 % au taux de 0,6%, elle est tentée sur deux ans et demi. La croissance du trafic sera-t-elle durable ? les investissements suivront-ils ? y aura-t-il des effets pervers ? Idée d'avenir ou fausse bonne idée ? Le débat est ouvert.

Le Collectif Sans Ticket de Marseille réclame, au nom du "droit au transport", la gratuité totale des transports en affirmant qu'à Marseille, la recette sert tout juste à payer le coût de la billettique de la Régie. Ses militants empruntent gratuitement trains, métros et bus et n'opposent aucune résistance en cas de contrôle. Cette action me semble dangereuse : un service public gratuit n'attire pas les investissements, finit par se dégrader et par n'être utilisé que par les plus pauvres. Nous ne voulons pas de bétaillères mais un transport collectif qui offre une alternative crédible à la voiture et soit utilisé massivement par tous. À Zürich, même les banquiers prennent le tramway!

Claude Jullien, ADTC-Marseille

Lors de la rénovation, socialement exemplaire, de Bologne, la gratuité totale des transports pour les usagers a été expérimentée sur une assez longue période et finalement abandonnée au profit d'une tarification modérée. Elle n'avait entraïné qu'une faible hausse de la fréquentation mais engendré déconsidération et vandalisme. La non-couverture des frais de collecte du paiement des usagers est un mythe. À Marseille, malgré la fraude, le taux de couverture des dépenses d'exploitation est d'environ 50%. En cas de gratuité pour l'usager, il faudrait plus que doubler la subvention d'équilibre : qui paierait ?

Sauf dans les villes moyennes, la gratuité a toujours débouché sur une déroute du transport collectif. Une tarification adaptée aux plus démunis est nécessaire, mais chacun doit fournir sa contribution, même symbolique, et s'investir dans le projet public qu'est le transport collectif.

Jean Gonella, FNAUT-PACA

Les aides sociales sectorielles, concernant le logement ou les déplacements (prix de l'essence ou du transport collectif), présentent généralement des effets pervers pour la collectivité supérieurs à leurs avantages. Comme Alfred Sauvy, je pense que la redistribution sociale doit s'opérer d'abord à travers l'aide publique apportée directement aux ménages les plus démunis.

D'autre part les transports urbains souffrent d'un retard évident d'investissement et d'une sous-exploitation dont la correction exige des moyens financiers considérables : la gratuité ne me semble pas être un débat d'actualité.

Jean Sivardière

Les transports collectifs sont d'abord un outil d'aménagement urbain et de maîtrise de la voiture. Il ne faut donc pas raisonner comme s'ils constituaient une activité industrielle ou commerciale banale avec, pour leur malheur, un résultat comptable. Personne n'établit le résultat comptable de la voirie, hors les autoroutes à péage.

Si on n'avait pas décidé, par populisme, de supprimer la vignette automobile, on aurait pu en faire un outil environnemental efficace, et affecter son produit presqu'exclusivement au transport collectif, investissement et fonctionnement. La vignette aurait pu donner droit à son possesseur à l'accès gratuit au transport collectif.

La gratuité des transports (ce thème réapparait de manière récurrente et n'a jamais été tranché définitivement au sein de la FNAUT) permettrait d'en finir avec la fraude, avec les contraintes imposées aux usagers par les dispositifs introduits pour l'enrayer, avec les coûts de la billetterie et du contrôle.

Membre d'un groupe de prospective sur les déplacements urbains au Commissariat du Plan, j'ai demandé, pour qu'on y voie clair, une étude précise sur le coût de la non-gratuité, et sur les incidences de la gratuité sur le comportement des usagers.

Jean-Louis La Rosa

Dans un contexte bien différent, Lamartine défendait la gratuité ou quasigratuité des transports devant le Parlement en 1839 : "avec les compagnies de chemin de fer et leurs tarifs, l'État agit comme un être commercial, dont le lucre est l'objet, et non comme un être social dont le but est de satisfaire les besoins du peuple". Mais un service a un coût, et il faut bien que quelqu'un l'assume.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Le coin du piéton

Piétons dépossédés

La rue était un lieu de rencontre et de convivialité, elle est devenue pour les piétons un espace étriqué et dangereux : malheur au bambin qui échappe à la main de sa mère ! Citoyen de première classe, l'automobiliste dispose légalement de l'essentiel de la voirie, et s'accapare le reste en cas de besoin. Sa condition porte au contraire le piéton à l'humilité: peu revendicatif, il rase les murs, parfois à la queue leu leu, contourne les obstacles, se faufile entre poteaux et façades. Comme les conscrits, il est soumis au commandement : il pivote à angle droit, s'arrête et repart selon le rouge et le vert.

Il ne s'agit pas d'exclure l'automobile - elle est utile aux familles - mais de lui retirer les privilèges qu'on lui a massivement et sottement octroyés : l'apartheid imposé aux piétons n'a que trop duré, il faut rendre aux citadins ce dont on les a dépossédés : des rues à vivre.

Claude Stalin, Environnement et sécurité routière, Tours

Les piétons agissent

- L'association nationale Les Droits du Piéton a demandé aux candidats à l'élection présidentielle de défendre une réglementation nationale d'aménagement des espaces piétons en ville et le long des routes, afin d'éviter l'accaparement anarchique de l'espace public par l'automobile.
- L'association Piétons 67 (14 rue de la Schwanau, 67100 Strasbourg) a fait connaître les droits et devoirs des piétons par une plaquette bien présentée. Elle réclame des cheminements piétons sûrs, confortables et protégés du stationnement illicite, des rues à circulation douce et des zones 30.

Elle s'est associée à l'expérimentation du Pédibus, système pédestre de ramassage scolaire déjà mis en place avec succès au Canada et en Suisse : une simple corde tirée par un "pilote" ramasse les enfants qui s'y accrochent ; itinéraire, horaires et arrêts sont fixes ; les parents sont rassurés (un groupe d'enfants est plus visible qu'un enfant isolé) et laissent leur voiture au garage.

Le saviez-vous ?

A l'initiative de la FNAUT et du ministère de l'Environnement, le PREDIT aura consacré, sur la période 1995-2000, 4 millions de F aux recherches sur les "mobilités douces" (marche et vélo) ... sur un budget total de 7 milliards.

AuxerreLaroche-Migennes

une ligne à moderniser

Le TGV est l'arbre qui cache la fôret : bien des lignes de notre réseau ferré sont encore oubliées par la modernisation de l'infrastructure et de l'exploitation, y compris des lignes radiales.

Depuis plus de dix ans, les 65 000 habitants de l'agglomération d'Auxerre attendent que les pouvoirs publics veuillent bien s'intéresser à leurs déplacements ferroviaires, orientés pour l'essentiel vers Paris et Dijon.

À court terme, l'introduction du nouveau matériel X 72500, acquis par la région Bourgogne, permettra d'améliorer la relation directe Auxerre-Paris. La modification, en 2003, des voies en gare de Laroche-Migennes autorisera des liaisons Auxerre-Dijon sans changement. L'acquisition de matériel Bombardier (moteur mixte diesel-électrique) est prévue après 2006.

La rénovation de la gare d'Auxerre est envisagée par la région et le département de l'Yonne : modernisation du bâtiment, des quais et des voies, aménagement du parking et des abords. Mais pour que ces projets aboutissent, il est indispensable qu'un coordonnateur soit désigné. Les riverains de la gare se plaignent des nuisances de la traction diesel, ils réclament à la SNCF un écran anti-bruit, ou un préchauffage électrique des trains.

Evaluée à 35 millions d'euros, l'électrification des 19 kilomètres de la ligne Auxerre-Laroche Migennes, partiellement à voie unique, n'est pas envisagée par RFF. Cet investissement pourrait être inscrit dès 2003 au contrat de plan Etatrégion si le département de l'Yonne et la ville d'Auxerre finançaient le projet. Mais la volonté politique n'est pas encore au rendez-vous.

Christiane Gil, Comité d'action pour l'amélioration des dessertes ferroviaires Auxerre-Paris/Dijon et FNAUT-Bourgogne.



Relance du rail : discours et réalités

La relance du rail est dans tous les discours : modernisation, rééquilibrage, ferroutage, rupture avec la politique passée, développement durable ... Sur le terrain, la situation est tout autre.

La sécurité du rail est aujourd'hui reconnue, et le grand tunnel transalpin est présenté comme l'alternative d'avenir au tunnel routier du Mont Blanc.

Mais, alors, pourquoi réaménager à grands frais le tunnel routier transvosgien de Sainte Marie aux Mines au lieu de lui rendre sa vocation ferroviaire d'origine, perdue en 1973 ? Pourquoi ne pas rouvrir le tunnel ferroviaire transpyrénéen du Somport, fermé depuis 1972 à la suite d'un accident ? Pourquoi ouvrir aux camions le tunnel routier parallèle, en utilisant le tunnel ferroviaire comme galerie de secours ?

Pourquoi continuer à neutraliser, à déclasser et à vendre des emprises ferroviaires alors que le fret ferroviaire est confronté à de sérieux problèmes d'écoulement par manque d'itinéraires de délestage ou de détournement ? Qu'attend-on pour réactiver l'itinéraire Paris-Bordeaux par Saumur et Niort ?

Comme le fait remarquer Jean-Michel Bodin, vice-président de la région Centre, "un projet de nouvelle route ne provoque pas les mêmes débats qu'un projet de réouverture ferroviaire, dont on se demande à chaque fois s'il est vraiment nécessaire".

Jean-Claude Oesinger, FNAUT-Centre

Picardie : avalanche de grands projets

Coup sur coup, le gouvernement a décidé d'implanter un "inéluctable" aéroport international en Picardie puis il a retenu un tracé Ouest pour le canal Seine-Nord, "un signe fort en faveur de cette liaison majeure".

L'aéroport doit être purement et simplement abandonné (voir FNAUT-Infos n°102) car intrinsèquement nocif. Le canal, dont l'intérêt économique reste à prouver, n'est pas un projet d'actualité (voir FNAUT-Infos n°69 et 91): il y a mieux à faire aujourd'hui de 2,6 milliards d'euros (15 milliards de francs) d'argent public pour transférer des camions sur les modes écologiques, par exemple faire sauter les goulets d'étranglement du réseau RFF sur l'axe nord-sud.

Dans les deux cas, la décision relève d'une manie des "grands projets" et non d'une réflexion globale sur les rôles respectifs souhaitables du rail et de l'avion, ou du rail et de la voie d'eau.

Daniel Leroy, FNAUT Picardie

Haut Beaujolais: trop d'ozone

D'après le dernier rapport des Nations Unies sur le changement climatique (IPCC), cité par le Conseil National de l'Air, le taux moyen mondial d'ozone troposphérique dans l'air est actuellement estimé à 25 ppb (1 ppb = 1 partie par billion = 2 microgrammes par m3) et il pourrait atteindre 60 ppb en 2060. D'après l'Agence Européenne de l'Environnement, au-delà de 30 ppb, l'ozone causera des dommages aux arbres et fera baisser le rendement des récoltes.

Or, dans son bilan pour l'année 2000, le COPARLY donne, pour la station rurale de Dième située dans le Haut Beaujolais, un taux d'ozone variant, selon les mois, entre 22 et 42 ppb. Des maxima horaires supérieurs à 120 ppb ont été enregistrés en juin et juillet 2001.

On peut dès maintenant imaginer les dégâts qu'occasionnerait le trafic induit par la mise en service du contournement autoroutier Ouest de Lyon.

Bernard Thierry, DARLY

Lyon : le maire veut des parkings !

Le Progrès du 14 mars publie une interview de Gérard Collomb, maire PS de Lyon et président de la COURLY, après un an de mandat. Parmi ses grands projets, la Cité internationale figure en bonne position: "nous venons de lancer une consultation d'opérateurs pour la réalisation d'un grand parc de stationnement de 1400 places".

La Cité Internationale n'est pas implantée dans une lointaine périphérie, mais au bord du Rhône dans le 6ème arrondissement : elle est mal desservie par les transports collectifs, et les clients du multiplexe qui y a été établi doivent avoir l'esprit militant pour s'y rendre autrement qu'en voiture!

DARLY a protesté contre les projets de parkings, contraires à la loi SRU et au PDU lyonnais, au voisinage d'équipements collectifs tels que la Cité Internationale ou encore l'aquarium de la Mulatière, qu'il est possible de desservir par un tram-train Tassin-Gerland via les Hôpitaux Sud.

Dans son interview, Gérard Collomb, mis à part le projet de tramway sur l'ancien chemin de fer de l'Est Lyonnais (CFEL), n'a fait aucune allusion aux transports collectifs. Pas davantage d'allusion au PDU: le maire doit se demander ce que signifie ce sigle que les associations lui jettent à la figure à chaque annonce d'un nouveau projet.

Jean-Louis La Rosa

Forum

Bordeaux-Lyon

Les régions Limousin et Auvergne devraient se préoccuper en priorité du tronçon Limoges-Guéret-Montluçon de la ligne transversale Bordeaux-Lyon. Son parcours sinueux justifierait pleinement l'utilisation du train pendulaire (davantage que Paris-Limoges dont plusieurs sections ont déjà été aménagées à 200 km/h). La desserte est réduite à sa plus simple expression : sauf les lundis et samedis, le premier train pour Montluçon quitte Limoges à 13h13! Une desserte routière a été introduite entre Guéret et Montluçon. Si ce tronçon est neutralisé, la transversale Bordeaux-Lyon aura vécu.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Hub ferroviaire

Ces dernières années, les compagnies aériennes ont développé des pôles de correspondance entre leurs différentes relations, de manière à offrir une gamme plus importante de relations.

Dans cet esprit, l'ADPCR milite pour une arrivée à Rennes vers 8h40 du premier train Caen-Rennes de manière à bénéficier de l'effet réseau vers Le Mans et Lille à 8h49, vers Nantes à 8h55, vers Paris à 9h05, vers Brest à 9h11, vers Quimper à 9h14.

Guy Fontenelle, ADPCR

Tour de France pollueur

Le Tour de France des Jeunes Conducteurs est organisé par le réseau Laser (L'action de sécurité routière) qui regroupe différentes associations de prévention routière: 40 équipages concurrents de deux conducteurs chacun parcourent 3500 km et sont notés en fonction de leur comportement routier et non selon des performances sportives. Je crains que ce genre d'opération (qui produira l'émission d'au moins 30 tonnes de dioxyde de carbone) ne banalise chez les jeunes le mode de déplacement routier au point de le rendre, par la suite, quasiment exclusif. A quand un Tour de France des jeunes combinant transport collectif et bicyclette?

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Pollution autoroutière

Le tracé de l'autoroute A75 a été délibérément conçu pour offrir aux automobilistes des points de vue "touristiques" aussi rapprochés que possible. Ce choix stupide a du même coup sacrifié la beauté des sites et exposé les habitants à une triple pollution atmosphérique, visuelle et sonore. Ainsi le

site du beau village de Montpeyroux a été saccagé. La saignée de l'A75 au pied du promontoire de la chapelle de Massiac est une vision d'horreur. Une autoroute doit au contraire être aussi discrète que possible dans le patrimoine paysager.

Daniel Valranges, 92 Antony

Force majeure?

Ma voiture a été transportée de Toulon à Paris par l'auto-train avec deux jours de retard en raison d'une grève. La SNCF oppose une fin de non-recevoir à ma demande de dédommagement. Or il s'agissait d'une grève des aiguilleurs : on comprend mal que les agents non grévistes n'aient pu aiguiller et faire partir un train pendant deux jours de suite alors que les TGV ont continué à circuler normalement!

La SNCF pouvait aussi acheminer les voitures par camion (elle l'a déjà fait en service normal entre Paris et la Haute Savoie). Enfin, alors qu'elle disposait du préavis de 5 jours, elle ne m'a avisé de la suppression possible de l'auto-train ni quand j'ai pris mon billet, ni quand j'ai déposé ma voiture. La SNCF ne peut donc pas refuser systématiquement d'assumer ses responsabilités en cas de grève en invoquant systématiquement la force majeure.

André Laumin, 91 Brunoy

Petites lignes

Il est de plus en plus clair que le maintien, et a fortiori la réouverture, de très petites lignes (en kilomètres) telles que Bollwiller-Guebwiller passent par le recours à des exploitants privés. Mais les régions hésitent à franchir le pas et à réclamer cette liberté.

Pierre Bischoff, Florirail

Débat public et démocratie

Le débat DUCSAI sur le troisième aéroport parisien, orchestré par des hommes de télévision, ne pouvait que se transformer en spectacle. Que faire pour que les débats constructifs l'emportent sur les joutes oratoires, les idées sur les postures théâtrales? Comme à l'Assemblée Nationale ou au Sénat, il faut travailler en commissions, établir des rapports d'étape sériant ce qui fait accord, ce qui est démocratiquement rejeté et ce qui mérite approfondissement : on limiterait ainsi le spectacle aux réunions plénières. Il faut aussi éviter la confusion des rôles : le débat public est fait pour les citoyens et leurs associations, les élus ont d'autres lieux pour s'exprimer.

Yves Egal, 92 Puteaux

Sécurité routière

Petit cadeau démagogique

A l'occasion du passage à l'euro, le gouvernement Jospin a discrètement baissé le montant des amendes : 11 euros (72,11 F) au lieu de 75 F pour dépassement du temps autorisé de stationnement ; 135 euros (885,54 F) au lieu de 900 F pour usage du téléphone portable en conduisant.

Des platanes utiles

Jacques Depieds, maire de Manes (04), commune traversée par la RN 100 et envahie par les camions, refuse l'élargissement demandé par le sous-préfet au profit d'une déviation : "c'est très net, depuis que la route a été élargie avant l'entrée du village, il y a plus d'accidents car les gens roulent plus vite. Les platanes, au contraire, obligent chacun à ralentir".

Le sénateur Marcel Vidal critique les abattages de platanes : "la sécurité routière est plus un problème de responsabilité des conducteurs qu'un problème d'arbres longeant les routes départementales. Ces arbres ombragent les routes et font partie du patrimoine de nos régions".

Amnistie

Le Conseil National de la Sécurité Routière, lors de sa première réunion le 26-10-01, s'est prononcé contre l'amnistie présidentielle des infractions au code de la route, avec l'appui de notre représentant Michel Brétagnol. Yves Hervalet (Association Française de la Presse Automobile) et Patrick Jacquot (Groupement des Mutuelles d'Assurance) ont au contraire contesté avec virulence l'effet de l'amnistie sur le comportement des automobilistes.

Le saviez-vous?

Le champ de vision latérale d'un automobiliste, qui est de 180° à l'arrêt, n'est plus que de 30° à 130 km/h.

A 90 km/h, il faut 25 m de moins pour s'arrêter qu'à 110 km/h.

Le contrôle technique des automobiles instauré en France depuis dix ans a nettement amélioré l'état du parc mais a eu peu d'influence sur la sécurité.

La circulaire Bérégovoy du 28-08-92 interdisant le contrôle rétroactif de la vitesse des camions à l'aide de chronotachygraphes n'a toujours pas été abrogée. Une infraction ne peut donc être détectée qu'en cas de contrôle inopiné (rare) ou d'accident.

Permis à points

Récompenses :

+3 points à Yvonne Daurelle, présidente du tribunal de police de Marseille. Selon elle, "la voiture est une arme, et cette arme peut tuer". Elle s'est attaquée aux feux rouges grillés, "cette plaie marseillaise", et collabore activement avec la police : chaque mois, elle consacre une nuit à assister aux opérations de contrôle. Elle a fait savoir dès janvier que l'amnistie ne jouera en aucun cas pour les infractions graves au code de la route, telles que les feux rouges grillés.

+2 points au Club des Villes Cyclables. Il s'oppose à l'amnistie des infractions routières et de stationnement : "l'espace public est un bien collectif, ses règles d'usage ne peuvent varier au gré des périodes électorales".

+2 points à Yves Goasdoue, président de la communauté d'agglomération du pays de Flers (Orne, 20000 hab). A son initiative, la communauté s'est prononcée contre le déclassement de l'emprise de la ligne Caen-Flers et, en attendant sa réouverture, pour son utilisation pour des activités de loisirs.

Punition:

-2 points aux syndicats de la Direction Régionale de l'Equipement de Lyon. La DRE devant bientôt s'installer dans le quartier de la Part-Dieu, ils font signer une pétition protestant contre le nombre des parkings, qu'ils jugent insuffisant. Les employés du CERTU ont judicieusement éconduit les porteurs de la pétition.

Bêtisier

André Labarrère, maire PS de Pau: "si nous n'obtenons pas l'autoroute A65 Pau-Langon-(Bordeaux), c'est la mort de l'Aquitaine". La mort sûre.

Guy Sitbon, journaliste (Marianne, 7-01-02) se dit écologiste mais s'en prend avec une violence incroyable à Denis Baupin, maire-adjoint de Paris, qualifié de "fou, dogmatique enragé, vert bolchévique". Le crime de ce taliban parisien? "Vouloir réduire la fluidité du trafic automobile". "En quelques mois des embouteillages monstres ont pourri Paris. L'air est irrespirable, la ville est redevenue klaxonnante et laide, le stress grandit et les autobus ne vont pas plus vite. Le maire doit obliger ce forcené à cesser de nuire".

BIEN DIT

Vves Robichon, directeur-adjoint de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières : "alors que la route est exclusivement consacrée à la circulation automobile, la rue est un espace à partager entre ses différents usagers et ses différentes fonctions".

Jean Perdoux, président du Club des Villes Cyclables : "le clivage n'est pas entre la droite et la gauche, mais entre les partisans du développement durable et ceux qui ne sont pas capables de réfléchir à long terme".

Alain Rist, vice-président Vert du conseil régional d'Île de France : "une ville moderne est une ville qui, comme Zürich, ne se traverse plus en voiture".

Claude Martinand, président de RFF: "depuis 30 ans, on construit des rocades routières pour que les camions contournent les villes. Alors, pourquoi pas des rocades ferroviaires?"

MAL DIT

Jacques Chirac, nous a fourni les précisions que nous lui avions demandées : il s'est finalement prononcé à propos des économies d'énergie : "pour les transports, ma priorité stratégique est le développement d'une voiture propre et l'élimination par des actions incitatives des véhicules les plus anciens". Un peu court ...

Amnistie

Jacques Chirac s'est finalement prononcé contre l'amnistie de toutes les infractions au code de la route. Il est donc plus ferme que Lionel Jospin, qui avait accepté l'amnistie des infractions n'entraînant aucun retrait de point de permis (par exemple l'utilisation d'un téléphone portable en conduisant, qui augmente le risque d'un facteur six).

Daniel Gluckstein, candidat du Parti des Travailleurs, nous a répondu de manière énigmatique : il est "opposé au principe de l'amnistie car elle est d'essence bonapartiste" ; ceci étant, "il n'est pas favorable à la remise en cause des traditions existantes à l'issue des élections présidentielles".

Comme nous le lui avions demandé, Jean-Claude Gayssot a mis en garde son ami Robert Hue contre une attitude trop laxiste en matière d'amnistie (Le Monde du 12 avril).

En 1995, l'amnistie des amendes a coûté 210 millions d'euros à l'État, dont les deux-tiers pour les infractions de stationnement (la moitié d'entre elles sont infligées en lle de France).

Brèves

Irresponsable

Michel Bouvard, député RPR de Savoie et membre du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, a menacé Jean-Claude Gayssot, au cas où le tunnel du Mont Blanc ne serait pas rouvert aux camions, d'appeler à "bloquer le tunnel routier du Fréjus ET le tunnel ferroviaire du Mont Cenis" (Les Echos, 18-03-02).

Montée par l'avant

À Rennes, l'expérience de montée par l'avant dans les bus est en cours depuis octobre 2001. Dans les bus articulés, les usagers restent coincés à l'avant. Afin d'accélérer la montée dans le centre, des jeunes embauchés par le réseau sont postés aux arrêts pour maintenir ouvertes les portes arrière des bus et faire monter les usagers.

Trop de bruit

En juin 2001, une circulaire du ministère de l'Environnement visant à la création d'observatoires du bruit des transports terrestres ainsi qu'à la résorption des points noirs du bruit a été envoyée aux préfets. Un point noir supporte en façade, fenêtres fermées, plus de 70 dB le jour ou 65 la nuit.

La circulaire préconise l'insonorisation, en dix ans, de quelques 200 000 logements et de centaines de bâtiments publics situés le long d'axes routiers ou ferroviaires nationaux, via des opérations d'insonorisation ou par le traitement à la source des nuisances sonores. Coût : 10 milliards de F sur dix ans.

Sans ma voiture

D'après l'IFOP, 78% des Européens sont préoccupés par les nuisances de l'automobile en ville; 42% pensent que la dernière journée sans voiture, qui s'est déroulée dans 700 villes, peut avoir des effets bénéfiques (3% seulement y voient un gadget); 82% souhaitent son renouvellement annuel et 25% son renouvellement chaque trimestre.

Radio Lignes

Erratum: la radio téléphonée de la SNCF (08 91 70 50 00; 0,23 € la mn) ne donne pas encore d'information sur le trafic TER. Seul l'état du trafic Grandes Lignes est commenté: après un flash concernant l'ensemble du réseau, des précisions sont fournies par grandes zones géographiques: Ouest, Nord et Est, Sud-Est et Sud-Ouest.

Actions en régions

Auvergne

• L'Association des Usagers des Transports d'Auvergne a vigoureusement critiqué le choix, qui a manqué de transparence, du pseudo-tramway Translohr pour équiper la première ligne de transport en site propre de Clermont-Ferrand. Capacité et confort limités, fiabilité non prouvée, frais d'entretien et longévité inconnus, lien avec un constructeur unique, incompatibilité avec le réseau ferré. ce choix s'inscrit dans une politique non volontariste : innovation "pour le plaisir", laxisme face au stationnement illicite, grands projets routiers.

L'AUT-Auvergne a aussi dénoncé le projet "démagogique et somptuaire" de transversale TGV est-ouest à travers le Massif Central, et rappelé les possibilités d'amélioration à court terme des lignes existantes pour un coût raisonnable (cf. FNAUT-Infos 101 et prochain numéro).

Pays de la Loire

• La FNAUT Pays de la Loire demande à la région de préserver l'emprise de la ligne Sablé-Château Gontier-Segré-Châteaubriant-Saint Nazaire, qui présente un intérêt régional pour les voyageurs et le fret, et permet un accès ferroviaire de la Mayenne à Nantes. Lors de réunions publiques qu'elle a organisées à Châteaubriant et à Château Gontier, elle a rappelé que des réouvertures de lignes sont envisagées dans la région (Niort-Fontenay, Nantes-Châteaubriant) et qu'il faut donc ménager l'avenir. L'association défend aussi le projet de réouverture de la liaison Nantes-Poitiers par Cholet, Bressuire et Parthenay.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

• Jean-Michel Pascal, délégué FNAUT pour les Alpes-Maritimes, a demandé que le projet de Directive Territoriale d'Aménagement du département soit présenté et débattu dans les lycées puisque la DTA engage directement l'avenir des jeunes.

Amnistie vous pouvez agir

Vous trouverez encartés dans ce numéro des appels de la FNAUT d'une part à tous les maires, d'autre part à tous les candidats aux prochaines élections législatives, pour qu'ils se prononcent contre toute forme d'amnistie routière. Utilisez-les pour intervenir auprès de votre maire et pour interroger les candidats de votre circonscription.

- La FNAUT Alpes-Maritimes déplore que le projet de tramway niçois soumis à enquête publique ne tienne aucun compte des propositions des associations. Le projet ignore totalement les autres moyens de transport collectif, alors que la gare SNCF Thiers doit devenir un pôle intermodal tram + TER + CP. Une erreur de tracé doit être corrigée : le tramway doit desservir l'avenue Borriglione (faculté, collège, commerces, centre des impôts), ce qui permettrait aussi de rationaliser le réseau d'autobus.
- L'AAR demande que la création de la 3ème voie littorale Antibes-Nice soit complétée par celle de gares multimodales et de parkings-relais. L'AAR rappelle la nécessité d'une 3ème voie de Saint Raphaël à Menton.
- La FNAUT-PACA et l'ADTC-Marseille regrettent que le projet de modernisation de la ligne Marseille-Toulon n'ait pas été l'occasion d'étudier une desserte par tram-train entre Marseille et Aubagne avec prolongement possible dans la vallée de l'Huveaune.

Rhône-Alpes

- La FNAUT Rhône-Alpes, suite au "forum du TER" qu'elle a organisé récemment, réclame à la Région l'adoption d'une Charte de qualité du service public ferroviaire, la mise en place de panneaux d'affichage dans les gares pour les associations, et la création de comités de lignes.
- L'association Lyon-Métro déplore le nouveau report de l'extension de la ligne B du métro de Gerland à Oullins. Elle approuve le projet de tramway sur la ligne de l'Est de Lyon, et la correspondance prévue avec la ligne A du métro prolongée à la Soie.
- L'ADTC de Grenoble approuve le tracé de la future 3ème ligne de tramway mais regrette que les contre-allées des grands boulevards n'aient pas été interdites à la circulation et au stationnement des voitures, afin de privilégier les déplacements des piétons et cyclistes
- À la demande de la ville d'Echirolles, les militants cyclistes de l'ADTC ont effectué un audit approfondi des aménagements cyclables de la commune et proposé des améliorations.

Raid de la Transeuropéenne entre Paris et Charleroi

Dans une ambiance sympathique, découvrez le parcours de la future véloroute internationale à travers des régions variées et étonnantes. Cyclotranseurope, tél : 01 40 72 78 05.

Les activités de la FNAUT

- Une centaine de personnes a participé au colloque "la densité urbaine : sujet tabou, enjeu décisif" organisé le 22 mars dernier par la FNAUT, sous la responsabilité d'Yves Egal et Abel Guggenheim.
- Jean Sivardière a rencontré Christophe Késeljevic, responsable "développement durable" de RFF, Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la sécurité routière, et Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des Villes Cyclables.
- Abel Guggenheim est intervenu sur le stationnement des bicyclettes lors d'une table-ronde organisée par le Club des Villes Cyclables. Il a présenté la FNAUT lors d'une session de formation de Vivendi-Environnement destinée aux exploitants urbains.
- Michel Vandenbroucke est intervenu sur la concertation avec les associations dans l'élaboration des PDU lors d'une session de formation de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Lors de la discussion du proiet de loi "démocratie de proximité", la FNAUT a présenté plusieurs amendements préparés avec minutie par Xavier Braud. Porteparole des élus locaux "mangeurs de voies ferrées", le sénateur UDF Daniel Hoeffel, ancien ministre de l'aménagement du territoire, s'y est opposé avec vigueur. L'un d'eux a cependant été adopté : il stipule que "les déclassements affectant la consistance du réseau ferré national sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis des collectivités concernées et de la SNCF et consultation des organisations nationales représentatives des usagers des transports".

Nouveau bureau

Président: Jean Sivardière.

Vice-présidents: François Jeannin,
Abel Guggenheim, Jean-Louis La
Rosa, André Laumin, Daniel Leroy.
Secrét. générale: Simone Bigorgne.
Trésorière: Camille Lalande.
Autres membres: Georges d'Achon,
Régis Bergounhou, Michel Derché,
Jacqueline Grimaud, Didier Grimault,
Jean-Paul Jacquot, Pierre Jalade, Max
Mondon, Jean-Claude Oesinger,
Claude Pierre dit Barrois, Jean-Claude
Poulain, Jean-Marie Tisseuil.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 104 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13*me

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris M Pernety

: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06
e-mail: fnaut@wanadoo.fr
Internet: http://www.fnaut.asso.fr
CCP: 10 752 87 W Paris

édition nationale

de la fédération nationale des associations d'usagers des transports

Décalages

Suite au résultat inattendu du premier tour de l'élection présidentielle, l'existence d'une coupure entre les responsables politiques de notre pays et les réalités du terrain, les aspirations concrètes de nos concitoyens, a été largement soulignée dans le domaine social : chômage et insécurité en particulier.

Une coupure de même gravité existe aussi dans le domaine environnemental mais, paradoxalement, elle a été oubliée de la plupart des commentateurs : cadre de vie, urbanisme, aménagement du territoire, effet de serre et politique des transports ont pourtant été rarement évoqués par les candidats, écologistes mis à part bien entendu.

Or d'après une enquête IPSOS réalisée en octobre 2001, 90% des Français se sentent concernés par l'environnement. Plus précisément, 58% d'entre eux sont préoccupés par les conséquences prévisibles du changement climatique annoncé, contre 48% "seulement" par la pollution de l'air et 49% par celle de l'eau.

De même, si les candidats ont beaucoup parlé d'insécurité, aucun d'entre eux, en dehors de Noël Mamère, n'a fait de propositions précises pour endiguer l'insécurité routière: 8000 tués et 30000 blessés graves par an, est-ce trop peu pour qu'on s'y intéresse? Ce drame n'a été évoqué que de manière anecdotique et superficielle, un petit couplet politiquement correct accompagnant des positions, souvent peu responsables, sur l'amnistie.

Quel candidat s'est interrogé sur la stagnation des progrès de la sécurité routière au cours de l'année 2001 ?

Autre thème négligé par la plupart des candidats : la démocratie.

Suppression du cumul des mandats, soutien financier public au mouvement associatif - "corps intermédiaire" indispensable à la vie démocratique, possibilité de vrai débat en amont des décisions, référendum d'initiative populaire pour les projets locaux d'aménagement, association des usagers au suivi des décisions, ...: autant de pistes négligées.

Il est grand temps que les responsables politiques, de droite comme de gauche, prennent conscience de tous ces décalages, apprennent à écouter et corrigent leurs pratiques.

Jean Sivardière



L'avenir du rail est aujourd'hui bien assuré sur les grandes radiales TGV ou classiques et sur les principales liaisons intervilles et périurbaines désormais placées sous la responsabilité des régions. Il est plus problématique sur les lignes régionales à faible trafic et sur les lignes interrégionales. Sauf rares exceptions, les infrastructures interrégionales se dégradent lentement, les services offerts sont inadaptés aux besoins et ils sont concurrencés par les autoroutes, et parfois même le TGV. Desservant de nombreuses villes moyennes, les lignes interrégionales ont pourtant un rôle décisif à jouer dans l'aménagement du territoire : il est temps que la SNCF, l'État et les régions s'en préoccupent plus sérieusement.

ertaines lignes interrégionales, dont la transversale Sud Bordeaux-Nice est un exemple typique, sont dans une situation favorable. Elles sont implantées sur de grands axes naturels de circulation, donc de profil facile, et sont ponctuées de villes importantes : leur infrastructure est de bonne qualité et leur valorisation commerciale est aisée dès lors que leur capacité est suffisante pour permettre une bonne coexistence des trafics grandes lignes, TER et fret

Et si la SNCF les délaisse, les régions concernées prennent spontanément le relais : ainsi une collaboration exemplaire entre les régions Centre et Pays de la Loire a permis la création du service InterLoire Orléans-Saint Nazaire.

Reste le cas plus fréquent des autres lignes interrégionales - objet d'un colloque organisé par la FNAUT à Lyon, en octobre 1999 - dont, à quelques exceptions près, ni l'État, ni la SNCF, ni les régions ne se préoccupent véritablement, dont la

situation se dégrade lentement et dont l'avenir est inquiétant.

Souvent, mais pas toujours, ces lignes ne suivent pas un axe naturel de communication: leur parcours est tortueux et leur profil difficile, et elles n'irriguent que des villes moyennes dont les habitants ont pourtant le droit de se déplacer dans des conditions satisfaisantes.

Ces désavantages naturels et démographiques sont accentués par une accumulation de handicaps liés à une politique des transports incohérente.

Infrastructure et matériel

1. L'investissement n'a jamais été suffisant. Sur les lignes à voie unique, les points de croisement sont trop peu nombreux (et on continue à en supprimer). Certains raccourcis prévus de longue date n'ont jamais été construits. Des points de rebroussement (5 au total sur les deux itinéraires Lyon-Bordeaux) subsistent alors que leur suppression permettrait des gains de temps

Lignes ferroviaire

importants et serait bien peu coûteuse.

Des déposes inconsidérées, parfois sur de courts tronçons, ont cassé la continuité ferroviaire sur certaines liaisons.

- **2.** Faute d'entretien correct, en particulier celui des ouvrages d'art, les infrastructures se détériorent et la SNCF doit réduire les vitesses des trains pour garantir la sécurité, puis supprimer des arrêts pour ne pas trop dégrader la vitesse commerciale.
- 3. Diverses lignes interrégionales auraient pu (ou pourraient) être revitalisées par un positionnement plus intelligent de gares nouvelles TGV, en particulier Dijon-Nevers et Amiens-Reims, et la construction de raccordements de LGV au réseau classique.
- 4. Le matériel est souvent vieillot, peu confortable, peu performant (le pendulaire a été boudé), inadapté au profil des lignes de montagne, peu fiable. Contrairement aux exploitants suisses, la SNCF ne dispose d'aucun matériel panoramique susceptible d'attirer les voyageurs sur les lignes les plus touristiques.

Exploitation

- **5.** Les fréquences sont faibles, souvent même les dessertes sont squelettiques : deux aller-retour quotidiens en semaine sur Caen-Tours, un seul sur Lille-Metz.
- **6.** Indépendamment des problèmes déjà évoqués, les temps de parcours sont rendus dissuasifs par l'inadaptation des horaires et des correspondances avec les lignes transversales ou terminales susceptibles de les alimenter.

Les relations Clermont-Lyon par Saint Etienne desservent la gare de Lyon-Perrache alors que les correspondances se trouvent en gare de Lyon-Part Dieu. L'axe Rouen-Caen-Cherbourg n'offre aucune liaison directe de bout en bout. Les relations Lyon-Bretagne sont pénalisées par des correspondances difficiles à Tours, de même que les relations Normandie-Bretagne à Rennes.

7. La SNCF n'a fait aucune promotion commerciale des lignes interrégionales, et il n'y a jamais vraiment eu de collaboration entre régions SNCF voisines. Les réductions tarifaires sont essentiellement destinées aux usagers des lignes radiales. Les (cyclo)touristes sont négligés alors qu'ils peuvent constituer une clientèle d'appoint intéressante.

Concurrence

8. Les lignes interrégionales sont souvent fragilisées par la concurrence de liaisons TGV radiales ou diamétrales : le TGV

Atlantique a asséché Limoges-Toulouse ; le TGV passant par Massy a asséché la transversale Lyon-Nantes ; ...

- **9.** La SNCF ayant peu à peu concentré son trafic de fret sur quelques axes bien équipés (au risque de les saturer, comme on l'observe aujourd'hui), bien des lignes régionales sont dérentabilisées et affaiblies par la quasi-disparition du trafic de fret : les frais fixes pèsent dorénavant sur les seuls services voyageurs.
- 10. Enfin l'extension inconsidérée du réseau autoroutier et la modernisation abusive de certaines routes nationales menace directement (plus que par la concurrence aérienne) certaines lignes interrégionales : Clermont-Béziers (A75), Lyon-Clermont-Bordeaux (A89), Lyon-Tours (A85 Tours-Vierzon) et Nantes-Bordeaux.

Régionalisation

La prise en charge des lignes régionales par les régions a souvent aggravé la situation des lignes interrégionales.

- La SNCF, qui a largement perdu la notion de réseau, a profité de l'occasion pour "refiler" aux régions des trains EIR (Express d'Intérêt Régionaux) qui assuraient des missions interrégionales.
- Chaque région s'est intéressée en priorité à ses propres lignes. Les dissensions politiciennes n'ont pas favorisé la coopération entre régions voisines.

Il en est résulté fréquemment un tronçonnage des relations interrégionales, déjà favorisé par la faiblesse de la clientèle due aux carences commerciales de la SNCF: de nombreux services de bout en bout ont disparu, et les relations de cabotage maintenues sont pénalisées par des ruptures de charge nouvelles.

Des signes de renouveau des lignes interrégionales apparaissent cependant. Des régions commandent du matériel moderne et performant, elles participent à la modernisation des infrastructures (Alsace, Basse-Normandie, Centre). Des collaborations voient le jour entre régions voisines, en particulier sous l'impulsion des régions Centre et Rhône-Alpes : les dessertes Tours-Bourges-Nevers ont été étoffées ; la tarification "étudiant" de Rhône-Alpes a été harmonisée avec celles de Bourgogne et d'Auvergne.

Ce renouveau doit s'amplifier, car ce sont toutes les composantes du système ferroviaire, et non quelques créneaux privilégiés, qui doivent être valorisées afin de répondre aux besoins de service public et d'absorber du trafic routier.

Jean Sivardière

Bulletin de santé

Dans ce panorama très schématique et non exhaustif, nous laissons de côté les liaisons radiales du grand bassin parisien. Nous jugeons globalement l'infrastructure et l'exploitation.

État satisfaisant

- **Orléans-Nantes-Saint Nazaire**
- **Bordeaux-Marseille**

Améliorations prévues

- Caen-Rennes
- Nantes-Lyon
- Lyon-Clermont
- Limoges-Toulouse (projet POLT)

Médiocrité persistante

- Lille-Metz-Strasbourg
- Lille-Amiens-Rouen
- Rouen-Caen-Cherbourg
- Lille-Reims-Dijon
- Strasbourg-Saint Dié-Epinal
- Nancy-Belfort
- Metz-Verdun-Châlons
- Metz-Lyon
- **Diion-Clermont**
- Clermont-Aurillac-Toulouse
- Lyon-Limoges-Bordeaux
- Grenoble-Gap-Briançon
- Caen-Le Mans-Tours
- Limoges-Angoulême-Saintes
- Nantes-Bordeaux

Avenir menacé

- **Grenoble-Veynes-Marseille**
- Lyon-Saint-Etienne-Clermont
- Clermont-Périgueux-Bordeaux
- Clermont-Nîmes

À remettre sur pied

- **Verdun-Saint Hilaire-Reims**
- **Nantes-Poitiers-Limoges**
- Nancy-Saint Dié-Colmar
- **Grenoble-Saint Auban-Digne-Nice**
- Lyon-Le Puy-Rodez-Toulouse
- Cherbourg-Rouen-Lille
- Reims-Troyes-Auxerre-Nevers
- Orléans-Chartres-Dreux-Rouen

Colloque

Les actes du colloque organisé en octobre 1999 sur les lignes ferroviaires interrégionales sont disponibles au siège (78 pages, illustrations cartographiques; 11,50 euros port compris). Ce document est toujours d'actualité.

Au sommaire : un état des lieux ; le point de vue d'un expert ferroviaire, Gérard Guyon ; les interventions des exploitants (SNCF, Connex, RFF), des régions (Centre et Rhône-Alpes), de la DATAR et de la DTT.

No man's land

L'interrégional est un no man's land entre les régions, la SNCF et l'État.

- La SNCF se fragmente entre deux secteurs, profit et contrat, et rompt les synergies internes au système ferroviaire. Les prix cassés sur Paris-Marseille vont de pair avec une dépéréquation fatale aux lignes interrégionales.
- Soumises à l'influence de l'Équipement et des CCI, les régions ont bien du mal à réorienter leurs investissements vers le rail. D'autre part elles cherchent à consolider leur identité : leurs efforts sont surtout autocentrés, tant pis pour les relations Toulouse-Perpignan.

Même la liaison rénovée Interloire, à laquelle Saint Nazaire est mal intégré, laisse à désirer. Malgré l'existence de trois trains TER 200 directs, la grille horaire Nantes-Orléans présente de larges trous et les correspondances sont incertaines : on est loin d'une ligne-phare, alors que cette ligne possède tous les atouts techniques et démographiques.

Si on électrifiait la section Serquigny-Oissel (Rouen) de 60 km, on pourrait créer une excellente relation Cherbourg-Lille plus rapide que le défunt TGV passant par Massy, pour bien moins cher que "l'autoroute des estuaires". Mais les relations Caen-Rouen, Rouen-Amiens et même Amiens-Lille continueront à végéter.

• Au niveau national, on ne peut qualifier de politique ferroviaire l'appui apporté au coup par coup aux projets de LGV: aucun critère n'a été défini pour les niveaux de desserte (Le Mans est obligé de combattre son contournement pour obtenir une négociation), les raccordements, le positionnement des gares et les correspondances.

La régionalisation s'est faite sans garde-fous pouvant éviter que les contrats de plan ne soient qu'une manne sans contrepartie. De nombreuses liaisons interrégionales sont aujourd'hui segmentées au détriment des relations de cabotage et de la cohérence d'ensemble du réseau, alors qu'une addition intelligente des flux les rendrait viables (c'est le cas même entre Bordeaux et Nice, ce qui a pour conséquence de compliquer les relations franco-italiennes). L'antidote, c'est une articulation rationnelle et négociée entre les politiques régionales et une vision nationale.

La situation interrégionale se retrouve en international : faute d'une politique européenne, la DB se désintéresse du train Paris-Vienne, le Mozart, que la SNCF et les chemins de fer autrichiens ont bien du mal à faire vivre seuls et dont la disparition est programmée.

Jean-François Bourdin, AUT-IdF.

Ligne des Cévennes

Cette ligne à voie unique relie l'Auvergne au Midi par un tracé direct à travers de superbes paysages. Mais son avenir est fragilisé par la concurrence de l'autoroute gratuite A75, financée par l'État (sauf le viaduc de Millau) pour 1,5 milliard d'euros ; par l'exploitation médiocre de la SNCF ; enfin par l'indifférence des élus languedociens et auvergnats.

La SNCF est tentée de laisser péricliter les relations longue distance, au besoin en les concurrençant par des liaisons TGV, de "refiler" les dessertes terminales aux régions pour les besoins locaux, et de préparer des autocars pour les usagers captifs.

De 1992 à 1995, les trains EIR (express d'intérêt régionaux) ont été assurées par des rames RGP "rénovées" systématiquement en retard : l'effet sur l'image de la ligne et sa fréquentation a été désastreux. Aujourd'hui les deux paires d'EIR sont assurés par de vieilles rames USI désuètes et peu confortables mais qui tiennent mieux les horaires et encaissent mieux les pointes de trafic.

Mais au service d'été 2001, l'horaire de l'EIR Clermont-Nîmes du matin a été détendu de 30 mn en raison de l'avance de son homologue sud-nord pour cause de correspondance à Clermont : le croisement à Villefort, devenu impossible, n'a pu être reporté à Prévenchères, où la voie de croisement a été déposée il y a moins de dix ans.

Les retards restent très fréquents : incidents en ligne, travaux, retards sur la transversale sud encombrée, grèves répétitives en Languedoc et en PACA.

Le train de nuit Nîmes-Paris ne circule qu'un jour par semaine hors la période de plein été. Depuis l'été 2001, après 0h30, il ne s'arrête qu'à Clermont (voir FNAUT-Infos n°96) et, suite à nos protestations, à Brioude, mais pas à Issoire, Riom et Vichy.

Plusieurs correspondances sur Mende ont été supprimées, les voyageurs doivent emprunter les cars qui circulent sur l'A75. Les correspondances sur le Puy depuis Langogne ne sont pas intégrées au réseau TER et restent inconnues des voyageurs.

Même le prestigieux train Cévenol a du plomb dans l'aile. La composition a été réduite, hors période d'été, à 4 voitures : l'entassement est garanti les vendredis et dimanches soirs. Pas de bar, pas de vente ambulante, plus d'animation en été, plus de voiture-enfant, des temps d'arrêt trop longs à Clermont et à Nîmes, des correspondances médiocres surtout vers la Côte d'Azur.

Enfin des liaisons Clermont-Lyon-Midi utilisant le TGV-Méditerranée concurrencent les liaisons directes par la ligne des Cévennes. Le conseil régional du Languedoc a par ailleurs renoncé à pousser la technique pendulaire, pourtant expérimentée avec succès en 1994 malgré le scepticisme de la SNCF. La suppression du rebroussement de Nîmes, étudiée dès 1993 et déclarée d'utilité publique en 1996, se heurte à l'opposition d'une poignée de riverains, soutenue par le nouveau maire de Nîmes qui avait pourtant approuvé le dossier au conseil régional.

La ligne des Cévennes est défendue avec acharnement par la FNAUT, l'AFAC et le Syndicat d'Aménagement du Territoire et de Tourisme de Langeac. Celui-ci a su faire aboutir une offre touristique remarquable : le train du Haut-Allier, une réussite avec plus de 8000 clients en deux mois d'été.

Mais il faudrait aller plus loin : étoffer les dessertes, moderniser le matériel roulant. À quand l'équivalent du train panoramique "Glacier Express" des CFF pour valoriser enfin efficacement notre gisement touristique ferroviaire ?

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne



Détournement de trafic

La direction Fret SNCF de Clermont-Ferrand envisage sérieusement de faire transiter les trains de bois de papeterie Langeac-Tarascon non plus par l'itinéraire direct de la ligne des Cévennes (228 km) mais via Clermont-Roanne-Saint Étienne-Givors et la vallée du Rhône (591 km), selon des axes réputés très chargés. La SNCF organise ellemême la saturation du réseau principal et l'abandon du réseau dit secondaire.

Retour sur Lyon-Nantes

Dans FNAUT-Infos n°101, nous avons présenté une panoplie de projets réalistes permettant d'améliorer de manière décisive les relations transversales Atlantique-Lyon. Nous publions ci-dessous deux réactions qui relancent le débat.

Nevers-Montchanin?

La réutilisation de la ligne Nevers-Decize-Montchanin, très sinueuse, pour accélérer une relation TGV Nantes-Lyon possible par Tours et Saincaize est séduisante mais ne me paraît pas constituer la meilleure solution pour concurrencer efficacement l'itinéraire TGV via Massy.

Une alternative consiste à électrifier les sections Moulins-Paray le Monial et Paray le Monial-Montchanin. L'allongement de parcours serait en effet plus que compensé par l'augmentation possible de la vitesse sur un itinéraire bénéficiant d'un tracé bien meilleur. Outre le gain de temps pour les TGV Nantes-Lyon, cette opération offrirait de nombreux avantages immédiats et futurs.

Elle permettrait tout d'abord l'électrification intégrale du parcours Dijon-Clermont (à condition d'électrifier la courte section Montchanin-Chagny), et profiterait également au trafic de fret échangé entre Tours et Dijon ou Lyon. Il convient de noter également que le bassin de clientèle desservi (Moulins, Paray) est plus important que celui de l'itinéraire via Decize.

Par ailleurs, cette opération s'insèrerait parfaitement dans le cadre d'autres projets plus ou moins lointains :

- réutilisation de la ligne de Paray-Lozanne pour le fret nord-sud, supposant son électrification;
- réouverture et électrification de la ligne Paray-Roanne, afin de relier Roanne à Paris par TGV grâce à un raccordement à la LGV Sud-Est à hauteur de Monceaules-Mines. Dans cette hypothèse et en supposant réalisée l'électrification de Roanne-Saint-Etienne, la relation TGV Paris-Saint-Etienne pourrait également s'établir par Roanne, les temps de parcours étant équivalents ;
- construction d'un "shunt" TGV Paray-Cluny, pour raccourcir encore le temps de parcours Nantes-Lyon, en évitant le détour par Montchanin.

Ce projet pourrait intéresser également les TGV Bretagne-Lyon, si l'on construisait une ligne entre Courtalain et Orléans (pour l'essentiel par réutilisation du tracé de lignes déposées ou réservées au fret). À ma connaissance, cette idée n'a jamais été évoquée, malgré son intérêt pour l'agglomération orléanaise, qui bénéficierait enfin de bonnes relations vers le Sud-Est et vers Le Mans et la Bretagne.

Jean-Marie Tisseuil

Roanne ou Paray?

Électrifier les itinéraires Saint Germain des Fossés-Roanne puis Roanne-Lozanne-Lyon (le plus utilisé pour le trafic voyageurs) et Roanne-Saint Etienne-Givors pour y faire passer du trafic de fret se heurte à deux difficultés.

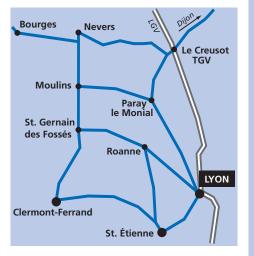
- Entre Roanne et Lyon, on trouve une longue rampe de 26‰, comparable à celles de la Maurienne (dont l'existence justifie le projet de tunnel de base entre Saint Jean de Maurienne et Suse).
- Entre Saint Etienne et Givors, la ligne est saturée par le trafic TER. Il faudrait augmenter à grands frais le gabarit du tunnel de Terrenoire. À Givors, la construction d'un raccordement vers la ligne de la rive droite du Rhône serait nécessaire pour éviter un rebroussement à Sibelin, mais très coûteuse.

L'itinéraire concurrent par Moulins, Paray le Monial et Lozanne est le plus court des trois itinéraires entre le Bourbonnais et la vallée du Rhône. Il ne présente, à la traversée des Monts du Beaujolais, que des rampes inférieures à 11‰. La plate-forme est à double voie. Le trafic actuel étant faible, la fermeture de la ligne pendant les travaux en réduirait les coûts et les délais.

La FNAUT doit donc soutenir le projet RFF-SNCF de redynamiser cet itinéraire et le contournement Ouest de Lyon par Tassin et Brignais.

Je suis persuadé que, dans un avenir proche, la nécessité d'électrifier les deux itinéraires par Paray et par Roanne s'imposera. Déjà, avant guerre, ils étaient spécialisés, le premier pour le fret, le second pour les voyageurs.

Claude Jullien



De Bordeaux vers Nice, Nantes et Lyon

La SNCF estime qu'elle n'a plus à assurer de service public, notion qui ne concerne que les liaisons TER, et elle attend une participation financière des régions pour maintenir des relations au titre de l'aménagement du territoire.

Sur la transversale Sud, l'évolution récente est négative, en particulier depuis la mise en service du TGV-Méditerranée.

- À l'exception d'un Quimper-Toulouse, les relations directes au départ de Nantes ont pratiquement disparu, le Nantes-Toulouse de nuit est devenu bihebdomadaire.
- Le premier train au départ de Bordeaux, décalé de deux heures, arrive trop tard à Marseille. L'Aubrac arrive à Béziers 4 minutes après le départ du dernier train vers Bordeaux (le train de nuit a disparu). La régularité des trains directs venant de Nice est lamentable.
- L'antenne de Toulouse vers Hendaye ne dispose plus de relation directe venant de Nice et Marseille à l'exception du train de nuit, et les correspondances à Toulouse sont aléatoires.

Sur Nantes-Bordeaux, des arrêts supprimés ont été rétablis à la suite de manifestations. À Nantes, l'information donnée par la SNCF dissuade le voyageur d'utiliser la ligne vers le Sud-Est.

Sur Bordeaux-Lyon par Montluçon, la SNCF prévoie deux AR en semaine (un seul en week-end), le train de nuit étant fusionné à Vierzon avec le Nantes-Lyon. La liaison par Clermont serait totalement abandonnée.

Alain Cazal, AUTRA-FNAUT Aquitaine

Vers un réseau noyau?

Malgré un tracé très favorable, la ligne Caen-Le Mans-Tours voit sa desserte s'amenuiser (4 à 5 liaisons quotidiennes de bout en bout vers 1980, 1 ou 2 en 2002) : le désengagement de la SNCF, pressée de réallouer les trains-kilomètres sur des itinéraires rémunérateurs, n'a pas été compensé par les régions concernées.

La réhabilitation annoncée de la ligne Clermont-Béziers bénéficiera au fret, mais on peut craindre que les voyageurs n'en retirent aucun avantage, car le train continuera à être désavantagé par rapport à l'autocar et à la voiture sur cet itinéraire parallèle à l'A75.

La distinction entre lignes classiques radiales et transversales est de moins en moins significative. La vraie distinction est à faire entre les lignes parcourues par le TGV (+ les radiales de Clermont, Caen et Limoges et Strasbourg-Bâle) et les autres ...

Jean-Marie Tisseuil

Sécurité routière

Les réflexions de l'OCDE

Selon l'OCDE, il y a eu 125 000 tués sur les routes en 1999 dans les pays industrialisés et, selon l'Institut International d'Etudes Stratégiques, 110 000 tués dans les conflits armés.

"La conduite en état d'ivresse est devenue socialement inacceptable dans certains pays, il doit en être de même d'autres déviances comme la vitesse excessive". Proposition de l'OCDE : "chaque nation doit s'inspirer des meilleures pratiques de ses voisines".

- En Suède, la limitation à 30 km/h au lieu de 50 dans les zones scolaires ou de forte densité a réduit de 70% les décés et de 60% les blessures graves. Dès 1992, la Suède a ramené à 0,2 g par litre de sang le taux maximal autorisé d'alcool (0,5 g depuis 1995 en France).
- En Angleterre, des caméras expérimentales détectent automatiquement les excès de vitesse et les franchissements de feux rouges. Il en est résulté une baisse de 6% de la vitesse moyenne et une réduction de 47% du nombre des tués dans les zones surveillés.

Le danger des camions

En 1999, 1 032 usagers de la route ont été tués lors des 6599 accidents corporels où un camion était impliqué, soit un taux de 15,64 tués pour 100 accidents. Ce taux n'était que de 6,45 pour l'ensemble des accidents corporels (avec ou sans camion). 13133 procès-verbaux ont été dressés pour non-respect de l'intervalle minimal de 50 m entre camions, 35529 pour surcharge et 60111 pour infraction à la législation sur les temps de conduite et de repos.

Fluidité = danger

Les voiries sinueuses et encombrées favorisent-elles les accidents ?

- Dominique Schmitt, préfet d'Indre et Loire : "85% des accidents mortels se produisent sur des routes droites et planes, sans intempéries. Les causes sont d'abord la vitesse et l'alcool".
- Dominique Fleury, expert INRETS: "plus la circulation est fluide, plus elle est potentiellement dangereuse".
- Henri Trinchet, dans le Monde du 9 octobre ... 1951 : "en 1949, 50% des accidents sont survenus sur des voies en ligne droite, et 65% se sont produits en plein jour et par temps clair et sec. Sur des chaussées trop larges, les conducteurs cèdent trop facilement à la tentation de la vitesse en oubliant les consignes de prudence".

TVR, Tramway et VAL...

Nancy: première mondiale?

Le tramway sur pneus de Nancy (TVR de Bombardier) a été inauguré en grande pompe fin 2000. La Vie du Rail titrait alors : "Nancy, une première mondiale". Mais le service était interrompu à la suite d'accidents survenus début mars 2001.

Un service de remplacement a été assuré par des bus articulés non accessibles aux handicapés et trop larges pour pouvoir se croiser sur le site propre du TVR : les itinéraires aller et retour ont dû être dissociés!

Après un an d'avatars divers (expertises, controverses, essais intensifs), ce mauvais trolleybus, plus ou moins guidé, construit au prix du tramway véritable, a été remis en service, très progressivement, la ligne de bus parallèle ayant été maintenue dans un premier temps, au cas où ...

"Défauts de jeunesse"

Pendant des mois, les élus ont proclamé fièrement que Nancy faisait dorénavant partie du "club des villes tramway" et évoquaient les "défauts de jeunesse" du TVR, les comparant à ceux des tramways de Lyon ou d'Orléans, vite corrigés eux, alors qu'un rapport du LATTS n'hésitait pas à évoquer des erreurs de conception.

Aujourd'hui, la Communauté urbaine, présidée par André Rossinot, maire UDF de Nancy, fait semblant d'envisager sereinement l'avenir. Mais quel est l'avenir d'un réseau reposant sur une technologie dont la fiabilité reste à démontrer?

On peut en effet s'interroger quand un véhicule de 27 tonnes quitte son rail de guidage par exemple lors d'une collision avec une simple voiture. Quant au passage intempestif du mode guidé au mode routier, il risque de rendre l'engin incontrôlable. La séparation des fonctions de guidage et d'adhérence explique en grande partie, semble-t-il, la tendance au "déraillement".

On peut d'ailleurs se demander si le constructeur, les techniciens et les politiques croient encore au TVR. La deuxième ligne prévue a été abandonnée pour pouvoir réinjecter du matériel sur la première. La troisième (nord-sud) est devenue la deuxième, mais quel sera le matériel utilisé ? Silence de plomb!

Quoi qu'il en soit, le TVR restera incompatible avec tout autre matériel et interdira toute extension périurbaine du réseau. Voilà ce qui arrive quand ceux qui gèrent les transports collectifs ne les utilisent pas euxmêmes et veulent innover à tout prix!

Claude Pierre dit Barrois, AUT-Lorraine

Lille, Rennes: Val ou tramway?

L'agglomération rennaise a dépensé 527 millions d'euros pour construire 9,4 km de Val, soit 4 fois le prix d'un tramway, et veut construire une deuxième ligne. Traverser la ville en 15 mn à la vitesse moyenne de 32 km/h est certes séduisant. Mais n'auraiton pu approcher cette performance avec un tramway doté d'une véritable priorité aux carrefours ?

Avec la même dépense, Rennes aurait pu disposer d'un réseau de tramway plus étoffé que celui de Nantes, compatible avec le réseau ferré, et de possibilités financières pour répondre aux besoins des habitants de la couronne suburbaine : l'aire urbaine de Rennes couvre la moitié du département d'Ille-et-Vilaine, et il est prévu qu'elle accueille l'essentiel des 60000 habitants supplémentaires attendus d'ici 2010.

Les élus rennais justifient leur choix en affirmant qu'un tramway n'aurait pu pénétrer le centre historique, mais quid de Montpellier ? Manquant de courage politique, ils ont payé un prix exorbitant pour pouvoir ménager l'automobile.

Jacques Dutheil, Angoulême

Avec les sommes considérables (environ 20 milliards de F) dépensées pour le minimétro Val, on aurait pu réaliser tout un réseau de tramway irriguant une agglomération multipolaire et rénover le réseau de bus. De nombreuses villes étrangères ont envisagé de s'équiper du Val et y ont renoncé.

Georges Lapierre, UVN, Lille

Tram, TVR et Translohr

Le TVR veut combiner les modes routier et guidé. Mais, dès 1995, l'INRETS affirmait: "les deux modes obéissent à des lois physiques différentes pour la stabilité et pour la sécurité au dérapage et au déraillement".

À Caen, le TVR sera entièrement guidé sur les tronçons en exploitation commerciale, le mode routier étant limité aux raccordements vers les dépôts.

À Nancy, le coût officiel du TVR est de 14 millions d'euros le km (12,4 à Caen), soit 3,5 de moins seulement que celui du tramway classique de Mulhouse - pour une capacité des rames inférieure d'un tiers. À Clermont-Ferrand, le Translohr est annoncé au coût de 8,2 millions d'euros le km, il sera guidé intégralement.

(d'après La Tribune du 11-04-2002)

Carnet du voyageur

Qualité de service

Deux amis venus, en janvier, de Saint Pierre des Corps à Lyon ont constaté que les toilettes de leur train Corail (dont la décoration intérieure a été revue) étaient dépourvues d'eau aussi bien à l'aller qu'au retour (j'ai connu le même désagrément sur le train Lyon-Bordeaux en décembre). D'après le contrôleur, l'absence d'eau était due au risque de gel. Au 21ème siècle, la SNCF ne sait donc pas équiper ses trains de dispositifs antigel, de façon à assurer à ses "clients" une hygiène minimale sur des trajets de plusieurs heures ? La décoration ne suffit pas.

Jean-Louis La Rosa

Les navettes périurbaines récemment créées entre Nice et Drap sont peu fréquentées, mais leur mise en service n'a été accompagnée d'aucun battage médiatique. Pourtant la voirie parallèle est complètement saturée ...

À Marseille Saint Charles, début décembre 2001, aucune fiche horaire des trois lignes TER de Marseille n'était disponible : un simple papier indiquant "aucun horaire TER" et scotché à la va-vite sur la vitre du local d'accueil assurait la tranquillité de l'hôtesse.

Souhaitant prendre un TGV à Montchanin, j'ai pu arriver à la gare classique par un TER. J'ai dû marcher ensuite sur 500 mètres le long d'un raccordement ferroviaire neuf et inutilisé pour rejoindre la gare TGV : pourquoi une navette ne dessert-elle pas la gare TGV ?

Jean-Michel Pascal, FNAUT-PACA

Usager régulier de la ligne Tulle-Paris depuis trente ans, j'observe une aggravation récente des dysfonctionnements : retards allant de 5 à 30 minutes, malpropreté des voitures de 2ème classe qui sont hors d'âge (sol et sièges salis, sanitaires bouchés, climatisation encrassée diffusant un air pollué), mauvais état de la voie au sud de Vierzon engendrant roulis et tressautements pénibles.

Jean Bastié, 19 Tulle

Les abonnements de travail, hebdomadaires et surtout mensuels, devraient pouvoir être établis date à date comme les autres abonnements, et non par mois ou semaine civils : avec l'introduction des 35 heures, on peut partir en vacances un mercredi ou reprendre son travail un samedi.

Lors d'un incident récent sur la ligne Caen-Rennes, des voyageurs sont restés en rade pendant trois heures en attendant d'être dépannés par d'éventuels autocars. La compagnie "Les Courriers Bretons", basée à Pontorson et Saint Malo, a refusé d'intervenir. Elle assure pourtant tous les jours des services Rennes-Mont Saint Michel via Pontorson en correspondance avec les TGV Paris-Rennes (et en concurrence avec le train entre Rennes et Pontorson).

Guy Fontenelle, ADPCR

Retards en cascade

Les retards des trains sont particulièrement graves sur les voies uniques. Le 27-01-02, le train Caen-Rennes de 18h45 a eu un retard de 25 mn. Le train croiseur Rennes-Caen de 18h05 a dû attendre 25 mn l'arrivée de ce premier train en gare de Coutances. Le retard du deuxième train a entraîné un retard du train Cherbourg - Paris qui relevait la correspondance. La présence d'un point de croisement en gare de Carantilly, entre Saint Lô et Coutances, aurait permis le report du croisement et évité des retards en cascade!

Guy Fontenelle, ADPCR

Trains-blocs

Avec le train-bloc Corail de composition fixe, la SNCF perd la possibilité, vieille comme le chemin de fer, de rajouter du matériel en période de pointe, et le client celle de pouvoir voyager coûte que coûte, quelle que soit l'affluence, sans avoir à attendre "le suivant" pendant plusieurs heures. J'en ai fait les frais récemment un dimanche : à Dijon, je suis monté avec difficulté dans le train Metz-Marseille bondé, et je n'ai pu m'asseoir qu'à Montélimar.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Voyageurs satisfaits

Je prends systématiquement mes billets en gare de Paris-Est. Le personnel est accueillant et courtois. Une salle avec sièges et tableau d'appel a été aménagée pour recevoir les voyageurs en quête de renseignements ou billets compliqués et titres spéciaux. Les concepteurs de la nouvelle gare du Nord auraient pu s'inspirer de cette disposition fort ancienne et très appréciée.

Marcel Plavinet, 75 Paris

Après la mise en service du TGV Paris-Bordeaux, je suis longtemps resté un inconditionnel de l'avion : à l'époque Air Inter offrait une ponctualité exemplaire. Aujourd'hui je préfère le TGV : son concurrent est devenu fantaisiste.

Xavier Lavaud, 33 Bordeaux

Le coin du cycliste

Vélo, emploi, commerce

Vélo-Emploi a pour objectif de favoriser la pratique de la bicyclette à Strasbourg tout en favorisant l'emploi des jeunes. Depuis 1998, l'association a récupèré 5000 vieux vélos, les a remis en état et les a loué aux étudiants. Elle assure le contrôle technique des vélos des collégiens du Bas-Rhin et les réparations nécessaires à la sécurité. 50 jeunes ont pu ainsi se former au métier de monteur-réparateur de cycles.

À Nancy, Cyclotop, qui a pour objet la promotion du vélo urbain et la réinsertion des personnes en difficulté, est chargée de surveiller, de nettoyer et d'entretenir le réseau cyclable (plus de 100 km) et de dépanner gratuitement les cyclistes en difficulté. Ses patrouilleurs sont présents 7 jours sur 7 de 9h à 18h.

En France, les commerçants réclament sans cesse des parkings. À Berne, une enquête auprès de 1200 consommateurs a établi le rapport entre la valeur des achats et la surface de stationnement utilisée par chaque client. Vélo : 7500 euros/m2; auto : 6625.

Vélo et obésité

Nos gamins mangent mal ! C'est le constat alarmant d'une enquête menée par des médecins de Lille sur plus de 700 enfants âgés au départ de 5 ans : en dix ans, le nombre d'enfants obèses a plus que doublé en France. Les médecins ont proposé un programme en dix points aux candidats à la présidence de la République pour combattre cette "épidémie" d'obésité infantile en France, en particulier (point 8) : "doubler tous les deux ans le kilométrage des pistes cyclables dans les villes et les villages et aménager sur toutes les routes de France des voies pour piétons et cyclistes".

Train + vélo

Je suis allé récemment de Bourg-en-Bresse à Toulouse dans la journée afin de rencontrer le député Pierre Cohen, rapporteur de la loi démocratie de proximité, et lui présenter les propositions de la FNAUT. Compte tenu des horaires des trains, de la distance gare-permanence du député et des embouteillages prévisibles, la seule solution a été pour moi le transport combiné train + vélo : solution la plus écologique, mais aussi la plus performante! J'enrage de voir les fourgons du TGV vides, et interdits aux vélos ou (cas du TGV-Méditerranée) payants avec réservation.

Xavier Braud, 01 Lent

Permis à points

Récompenses :

- +2 points au Conseil Municipal de Vincennes (Val de Marne), qui a demandé aux parlementaires de refuser toute loi amnistiant les infractions routières (circulation et stationnement).
- +2 points à Michèle Vullien, maire non inscrite de Dardilly (Rhône) et membre du SYTRAL. Elle se déplace uniquement en transport collectif et propose publiquement de taxer fortement la publicité automobile.
- +1 point à la Mairie de Paris. Elle a réduit de 100 à 70 le nombre des voitures de fonction. Les élus ont maintenant à leur disposition 5 scooters électriques, 5 vélos à assistance électrique et 10 vélos "biologiques".

Punitions:

- -2 points à la SNCF. Pour fidéliser ses "grands voyageurs", elle leur propose des billets d'avions Paris-Londres, et Paris-Amsterdam. Et pour aller à Roissy, on prend le train ou l'avion?
- -3 points à Charles Baur, président ex-UDF de la région Picardie. Il conteste le montant de la dotation de l'État pour la régionalisation ferroviaire : "je ne veux pas que les investissements d'aujourd'hui soient les impôts de demain". Les investissements routiers ne l'ont jamais inquiété à ce point

Bêtisier

- Franck Laval, président de l'association Écologie sans frontières : "la circulation alternée est un combat archaïque, une tromperie, un gadget mis en avant par les Verts pour exister. Le "non au tout-bagnole" prôné par les Verts n'est pas sérieux. Nous exigeons que la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers soit intégralement affectée à la recherche sur les moteurs propres". 25 milliards d'euros par an pour les moteurs propres, c'est sérieux ?
- Françoise Grossetête, députée européenne DL et présidente du parc régional du Pilat (Monts du Lyonnais). Hostile au contournement autoroutier Ouest de Lyon (COL), elle propose de renvoyer le trafic routier vers "des régions en voie de désertification qui souhaitent être drainées par des infrastructures", l'Auvergne et les Alpes : les nuisances, c'est plus facile à supporter chez les autres.

BIEN DIT

- Jean-Marie Guidez, chercheur au CERTU: "un multiplexe construit en plein champ n'est accessible qu'en voiture. Or un multiplexe n'est rentable qu'à partir d'un million de clients par an. On dépense des milliards pour rendre les transports publics plus attractifs puis, d'un coup de baguette magique, par quelques décisions irréfléchies, on fiche tout par terre".
- Bertrand Delanoë, maire PS de Paris : "quand l'essentiel de la chaussée est dédiée aux voitures alors que plus d'un ménage parisien sur deux n'est pas motorisé, on atteint les limites de l'absurde et même de l'anachronisme".
- Michel Moreau, président d'Alstom-Transports: "il n'y a pas de marché pour les transports intermédiaires entre le tramway et le bus guidé. Un tramway sur rails ne revient pas plus cher qu'un tramway sur pneus".

MAL DIT

Daniel Cadoux, préfet de la Somme, s'adressant aux élus de son département opposés à l'aéroport, "la concertation n'est pas la codécision, il y a aussi l'intérêt général". Réponse de l'association Vie et Paysages de Château-Thierry : "l'intérêt général ne peut servir d'alibi à tant de projets pharaoniques, coûteux, inutiles, générateurs de nuisances et qui ne servent finalement que des intérêts particuliers, alors que des investissements moins spectaculaires mais bien plus urgents et nécessaires - tels que la rénovation du réseau ferroviaire - sont freinés ou reportés. Les représentants de l'État ne sont pas seuls à avoir la capacité de discerner l'intérêt général".

Orange, prix Citron?

Consultez la rubrique "se déplacer à proximité" du site Internet d'Orange, filiale de France-Télécom. Si vous voulez aller au restaurant ou au cinéma, vous saurez où se trouve la stationservice la plus proche de votre domicile, mais pas un mot sur la ligne de bus ou de métro, ou le temps de déplacement à pied ou à vélo.

La rubrique "Orange déplacements" vous donne toutes les informations pour optimiser vos déplacements en voiture : itinéraires , stations-services, embouteillages, parkings. Pas un mot sur les modes alternatifs à la voiture : Orange entretient la dépendance automobile.

Jean-Louis La Rosa.

Brèves

La France en retard

Selon Adrien Zeller, président UDF de la région Alsace, le gouvernement aurait dû utiliser les recettes de la vente du réseau de transport du gaz pour mettre à niveau les infrastructures ferroviaires et fluviales, "domaine où la France est en queue du peloton européen".

Air pur et silence

Comme la FNAUT le réclamait depuis longtemps, la SNCF expérimentera cet été la formule non-fumeurs et une voiture-silence en 1ère classe sur le TGV-Atlantique. Merci à l'association "Droits des Non-fumeurs" qui est intervenue de son côté auprès de la SNCF.

DNF: Les Romarins n°9, 04800 Gréoux-les-Bains, tél: 04 92 78 11 44, site internet: http://d-n-f.org.

Automobilistes captifs?

Selon Vincent Kaufmann, chercheur au LATTS, un automobiliste sur trois pourrait aujourd'hui se passer de son véhicule compte tenu de l'offre existante de transport collectif.

Bruit insupportable

D'après une étude de l'INSEE réalisée en 1997, 31% des ménages ayant changé de domicile entre 1992 et 1996 l'ont fait pour fuir un environnement trop bruyant, contre 14% pour cause d'insécurité. La décote d'un logement situé en zone bruyante peut atteindre 30%.

Marchandises

- Passer d'un trafic sans camions à un trafic contenant 10% de camions double le bruit de la circulation routière.
- À Dresde, un "tramway-fret" assure le transport de pièces détachées entre une gare et une usine Volkswagen à raison d'une rame toutes les 40 mn.
- La SNCF a envisagé de faire circuler sur la Petite Ceinture de Paris des tramwaysfret qui livreraient les supermarchés parisiens, ainsi qu'un train touristique qui relierait les principaux parcs de la capitale.
- On affirme trop souvent que le rail (et la voie d'eau) ne sont adaptés qu'au transport à longue distance. Le transfert sur rail du transport de mâchefers du centre de traitement des résidus urbains de Saint Ouen à l'usine de valorisation de Saint Ouen l'Aumône permet d'économiser 8500 allers retours de camions par an sur 25 km.

Actions en régions

Aquitaine

• L'AUTRA est membre de la commission d'évaluation du contrat de plan Étatrégion (route, rail, ports, transport combiné) et d'une commission tripartite regroupant la Communauté urbaine de Bordeaux, l'exploitant du réseau urbain Connex et les usagers (certification de la qualité de service).

Basse Normandie

- Dix ans après sa première intervention auprès de la SNCF, l'ADPCR a obtenu satisfaction: à partir du 16 juin, les vélos pourront être embarqués gratuitement dans tous les trains parcourant la ligne Caen-Rennes.
- L'association Réseau Vert demande la rénovation de la gare SNCF de Bayeux et le réaménagement complet de la place de la gare, ainsi que la réfection des haltes situées entre Lison et Caen (abris, signaux annonçant l'arrivée des trains). Elle demande un effort de promotion de la gare de Bayeux, afin de valoriser sa desserte, qui est de bonne qualité, et la création d'un évitement de la gare de Lison pour les relations fret directes de Cherbourg vers Rennes. Elle s'oppose à la mise à trois voies de l'axe routier Bayeux-Saint Lô et réclame la maîtrise de la vitesse des voitures et du stationnement illicite à Bayeux et l'élaboration d'un PDU. Elle critique Philippe Duron, députémaire PS de Louvigny et ex-rapporteur de la loi Voynet (LOADDT), qui refuse la réouverture de la ligne Caen-Flers.

Lorraine

- La FNAUT-Lorraine dénonce l'exploitation d'un récent accident survenu sur l'A31 par les partisans de l'A32 : on ne voit pas en quoi une deuxième autoroute Nancy-Metz aurait empêché un chauffeur routier italien de s'endormir à 3 heures du matin et de percuter un autocar néerlandais.
- L'AUT-Lorraine souhaite que l'exercice du droit de grève par les cheminots préserve les heures de pointe, de telle sorte que les usagers ayant emprunté le train le matin pour aller travailler ou étudier ne soient pas pris en otages et puissent quand même rentrer chez eux le soir.

L'association s'inquiète de l'impact du futur TGV-Est: desserte Nancy-Strasbourg, desserte des villes "intermédiaires" (Commercy, Toul, Sarrebourg) disposant aujourd'hui d'une relation directe avec Paris, avenir des lignes interrégionales Conflans-Verdun-Châlons et Epinal-Belfort.

Elle a demandé à la région une étude des possibilités du tram-train sur les étoiles ferroviaires de Nancy et Metz.

Midi-Pyrénées

• Alain Berthoumieux, représentant régional de la FNAUT, a demandé, lors d'une consultation sur les risques industriels majeurs dans l'agglomération toulousaine, qu'en cas de déplacements d'installations industrielles hors du milieu urbain, les nouveaux sites soient systématiquement raccordés au réseau ferré pour le transport des marchandises, et bien desservis par les transports publics.

Picardie

 L'association Vie et Paysages de Château-Thierry a présenté un ensemble de propositions visant à améliorer le Plan Régional de Qualité de l'Air, très peu volontariste, en particulier : meilleure intégration du TGV et du réseau ferroviaire classique, des services grandes lignes et régionaux ; mise en oeuvre de PDU "volontaires" dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants et maîtrise du développement périurbain; schéma rural intercommunal de circulations non motorisées suivant l'exemple alsacien et, bien sûr, rejet du projet d'aéroport "Picardie-Europe" (ne plus dire troisième aéroport parisien).

Rhône-Alpes

• Lyon-Métro et DARLY ont protesté contre la longue grève des transports publics survenue récemment dans l'agglomération lyonnaise. Lyon-Métro a attiré l'attention du personnel gréviste "sur l'impopularité totale de cette grève et sur la menace qu'elle fait courir à la crédibilité des transports publics, dont les villes ont plus que jamais besoin", et a réclamé le recours à un médiateur pour débloquer la situation.

Pour DARLY, "ce conflit, qui oublie l'intérêt général, a plus touché les bus desservant les banlieues les plus éloignées que les métros du centre-ville et donc davantage handicapé les habitants les plus fragiles socialement et professionnellement". DARLY a proposé aux syndicats de réfléchir à un maintien des services aux heures de pointe, comme c'est le cas en Italie.

Appel lecteurs

Le 22 juin, le Conseil National de la FNAUT déterminera les propositions prioritaires que la FNAUT présentera au prochain gouvernement. Participez à ce travail en adressant vos réflexions écrites au siège de la FNAUT.

Les activités de la FNAUT

- La FNAUT a demandé au GART, à l'UTP et au Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire de condamner l'amnistie des infractions aux règles du stationnement et celle de la fraude et des incivilités dans les transports publics. Elle a également appelé tous les maires à condamner l'amnistie : cette initiative a été reprise localement, par exemple à Grenoble par l'ADTC, la LCVR de l'Isère et la FNAUT.
- Simone Bigorgne et Jean Macheras ont participé à la 2ème Conférence Européenne des Usagers des Transports, à Bruxelles le 18 mai.
- François Grosjean a participé au congrès d'Initiative Transport Europe, à Münich début avril.
- Jean Sivardière a été auditionné par la commission prospective de la DATAR sur les Schémas de Services Collectifs de Transport. Il a rencontré Marie-José Nicoli, présidente de l'UFC-Que Choisir, à propos de la qualité des services ferroviaires.
- Simone Bigorgne et Jean-Pierre Lerosey ont rencontré un représentant de la société Lohr-Industries.
- Abel Guggenheim a participé à une réunion sur les transports de l'Association Nationale de la Recherche Technique.
- André Laumin a exposé les idées de la FNAUT à Bernard Soulage, responsable du secteur des transports au PS. Il participe aux groupes de travail "Europe" et "Transport combiné" du CSSPF, et "Intermodalité" du CNT.
- Interrogé par la SNCF dans le cadre de la préparation de son projet industriel, André Laumin a réclamé une décentralisation des responsabilités et des moyens au sein de l'entreprise. Il a participé à une réunion des responsables SNCF et RFF des opérations d'infrastructures, et plaidé pour une accélération des réalisations.
- Le 13ème congrès de la FNAUT aura lieu à Lyon les 9-10-11 novembre prochains, DARLY assurera son organisation locale. Le thème d'étude sera "l'explosion des transports". Des rencontres thématiques entre militants et des visites techniques et culturelles sont prévues.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 105 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Anaïs Mondial Net, Paris 13ème

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris M Pernety

: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06
e-mail: fnaut@wanadoo.fr
Internet: http://www.fnaut.asso.fr
CCP: 10 752 87 W Paris

n°106

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

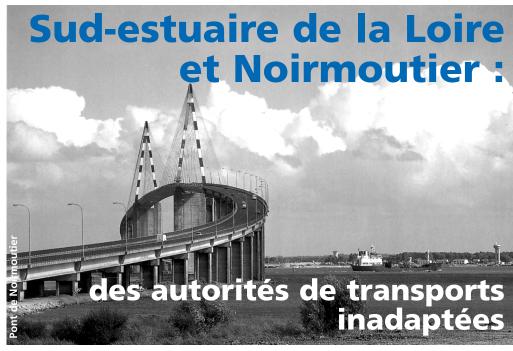
Un rêve?

Les transports n'ont guère été évoqués lors des récentes élections législatives. Mais ce n'était que prudence électorale de la part des candidats élus. Voici en effet les mesures que va annoncer le prochain gouvernement.

- Toutes les infractions au code de la route et aux règles du stationnement, tous les comportements inciviques dans les transports publics seront exclus de la loi d'amnistie.
- Une police de la route sera créée, le contrôle automatique de la vitesse et la perception automatique des amendes seront expérimentés. Les ministres auteurs d'infractions devront démissionner.
- Une direction des infrastructures sera créée au ministère de l'Equipement pour introduire un minimum de cohérence et éviter les gaspillages.
- Divers grands projets ruineux et inutiles vont être abandonnés: aéroport Picardie-Europe, itinéraire routier à grand gabarit "A380", contournement autoroutier Ouest de Lyon, travaux routiers de la vallée d'Aspe, ...
- Une écotaxe va permettre d'accélérer le financement des projets de TCSP urbains, de TGV et de rénovation du réseau ferré classique.
- Le tunnel du Mont Blanc ne sera pas rouvert aux camions de plus de 19 tonnes. Le tunnel de Saint Marie aux Mines (Vosges) sera rendu au rail.
- Une loi interdira dorénavant la construction de gares TGV non reliées au réseau ferroviaire classique.
- Les compétences des départements en matière de routes et de transports collectifs seront transférées aux agglomérations et aux régions.
- Les PDU seront rendus obligatoires dans les petites agglomérations.
- L'usage de la bicyclette sera encouragé par une baisse de la TVA.
- Les partenaires sociaux des entreprises de transport collectif auront six mois pour négocier un accord limitant le nombre des grèves et garantissant, en cas de grève, le maintien des services aux heures de pointe pour les déplacements domicile-travail.
- Enfin les compétences des associations seront valorisées.

Un rêve ? Mais qu'y a-t-il de vraiment irréaliste dans ce programme ?

Jean Sivardière



Les récentes avancées législatives - loi Chevènement sur l'intercommunalité et loi Gayssot (SRU) - n'ont pas permis de réorganiser les autorités organisatrices de transports en adaptant leurs périmètres aux bassins de vie, en clarifiant leurs compétences et en éliminant les superpositions qui pénalisent aussi bien les usagers que les contribuables (voir FNAUT-Infos n°75). Deux exemples instructifs illustrent la nécessité d'une réforme plus profonde, indispensable pour rationaliser, étoffer et améliorer l'offre de transport public, et développer des réseaux régionaux intermodaux. Dans les deux cas, la FNAUT est amenée à préconiser un effacement du département au bénéfice des agglomérations et de la région.

omme dans le reste de la France, les années 2000 et 2001 ont été marquées, sur les deux rives de l'estuaire de la Loire, par un renforcement et une extension des institutions intercommunales. Mais paradoxalement, en matière de transport public, ce contexte a priori favorable n'a pas apporté au sud de la Loire les progrès espérés et a même entraîné une certaine régression.

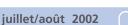
Organisation cohérente

Des services d'autobus se sont développés peu à peu entre Saint Nazaire et la rive sud de l'estuaire après la mise en service, en 1974, du grand pont enjambant la Loire. La suppression du péage routier en 1994 a entraîné une explosion du trafic (17 000 véhicules/jour), une forte urbanisation de la rive sud et des besoins nouveaux de transport public.

Les services sont exploités par la Société des Transports de l'Agglomération Nazairienne (STRAN) et gérés par le Syndicat intercommunal de la région nazairienne (SIERNA) qui intégre, au sud de la Loire, les communes de Saint Brévin, Corsept et Paimboeuf, par ailleurs membres de la Communauté de Communes du Sud-estuaire (CCSE). Fin 2000, trois services sont superposés : la ligne classique P, trois lignes de microbus Ty'bus, un service à la demande. Leur financement par le SIERNA était assuré grâce au versement-transport.

L'offre de transport avait alors suscité les critiques de la FNAUT :

- faibles performances de la ligne P, reine du cabotage, trop médiocre pour pouvoir concurrencer l'automobile (40 mn de Saint Brévin à Saint Nazaire);
- mauvaise coordination avec le système "Métrocéane" de tarification unique des transports nantais, nazairiens et SNCF;
- zones mal desservies (quartier de l'Océan à Saint Brevin, au fort potentiel surtout en été, et communes périphériques) et faiblesse de l'offre dans certaines tranches horaires.



la desserte du sud-estuaire

Cette offre permettait toutefois:

- de renforcer la cohésion d'une agglomération continue de 200 000 habitants allant du Croisic aux Moutiers en Retz, contrepoids à celle de Nantes dans le cadre d'une "métropole atlantique";

 de satisfaire les besoins "basiques", sco-
- de satisfaire les besoins "basiques", scolaires notamment, dans un cadre institutionnel cohérent et évolutif;
- et de réaliser des services performants sur des "niches" bien étudiées telles que la desserte de Paimboeuf par minibus et le transport à la demande, très adapté à la clientèle âgée de la côte de Jade.

Nouvelle institution

C'est paradoxalement l'application de la loi Chevènement sur l'intercommunalité qui perturbera cette situation. A l'automne 2000, sous l'impulsion de Joël Bateux, maire MDC de Saint Nazaire, est créée la Communauté d'agglomération nazairienne (CARENE). Il en résulte un élargissement du périmètre de transport urbain au nord vers la Brière, mais la zone ouest Pornichet-La Baule, pourtant plus dense, n'est pas concernée.

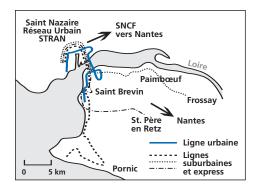
Très vite, certains élus de la CCSE, menés par son président Christian Renaudineau, maire (div. droite) de Saint Brevin, expriment leurs réserves face à l'adhésion à la CARENE, dont les règles semblent trop contraignantes en matière de finances, d'habitat social et de transport urbain.

Lors des élections municipales de mars 2001, la campagne est consacrée essentiellement à l'intercommunalité. Les options de Christian Renaudineau, très critique vis à vis du SIERNA et de la STRAN et porteur d'un projet de substitution, sont validées sans ambiguïté à Saint Brévin. Corsept et Paimboeuf (où la municipalité retourne à gauche) craignent la rupture avec le SIERNA; Saint Père en Retz rechigne à instaurer le versement-transport.

Finalement le SIERNA est dissous en avril 2001, la continuité des services de transport étant assurée par une convention provisoire entre le Conseil général de Loire-Atlantique et la CARENE.

Pour l'usager, rien ne change : les services sont assurés comme avant par les cars de la STRAN. Mais leur financement retombe sur le contribuable départemental et communal, l'usager n'assumant qu'environ 20% du coût dans un montage ne faisant plus appel au versement transport.

Ces nouvelles dispositions entraînent évidemment une polémique politique : la municipalité brévinoise souligne l'absence



de contribution de la CARENE, l'opposition la montée à terme de la contribution communale.

Durant cette période de débats intenses, les militants de la FNAUT, en liaison avec le service juridique de la fédération, ne sont pas restés muets : actions avec d'autres associations (en particulier Nature et Environnement brevinois), interventions auprès des élus et dans la presse, rencontre avec le sous-préfet pour demander (en vain) une suspension de la dissolution du SIERNA, organisation d'une réunion publique sur la desserte de la conurbation Pornic-Saint Brevin-Paimboeuf en octobre 2001. Ils ont apprécié de voir parfois, dans ce contexte très politisé, les élus s'interroger sur les réels besoins de transport public.

Emiettement des autorités

La CCSE est désormais dotée de la compétence transport et prend le relais de la CARENE. Après des débats portant sur le choix du concessionnaire, la qualité du service, et surtout le matériel, les grands autobus étant décrits à tort comme trop souvent vides, une convention est passée avec le conseil général.

Les tarifs sont révisés : ceux des abonnements sont maintenus, le prix du ticket à l'unité est augmenté. Les services sont assurés dorénavant par une filiale de la STRAN. Paradoxalement, les services à la demande, présentés auparavant comme la panacée avec une insistance suspecte, sont abandonnés malgré leur réelle utilité.

En conclusion, cette affaire a eu quelques avantages. Les transports ont occupé une place enviable dans le débat public, bien relayé par la presse locale ; le plus souvent, les intervenants ont souligné leur attachement au service public. D'autre part, le transport urbain s'est développé dans des communes jusque là dépourvues de desserte.

Mais l'autorité organisatrice unique réclamée par la FNAUT a cèdé la place à trois entités (CARENE, CCSE, Conseil général) sans oublier la région qui impulse Métrocéane, à plusieurs conventions et à une cascade de concessions génératrice de surcoûts.

Le débat lancé par la FNAUT sur la coordination avec Métrocéane est reporté, et la qualité des services n'est pas à terme garantie dans une zone où les tenants du tout-automobile sont actifs et demandent un troisième pont en aval de Nantes.

Enfin l'intervention des usagers dans le débat n'a pas été sollicitée par les élus mais a dû être imposée.

Alors que, dans d'autres régions, se mettent en place des dispositifs transfrontaliers de transport urbain, les retards d'organisation et d'offre du transport public entre l'agglomération de Saint Nazaire et la rive sud de la Loire n'ont pas été comblés et se sont même aggravés.

J. Bernard Lugadet, FNAUT Pays de la Loire

Intercommunalité

Le nombre de communautés d'agglomération est passé de 90 à 120 (pour 140 possibles) en 2001, et la population concernée de 11,5 à 16 millions d'habitants. Le nombre des communautés urbaines et des communautés de communes a aussi augmenté. Fin 2001, 27000 communes sur 36000, rassemblant 45 millions d'habitants soit 75% des Français, étaient regroupées dans 2175 organismes intercommunaux.

Territoires ruraux

Les territoires à faible densité situés à l'écart des réseaux rapides de transport (autoroutes, TGV, aéroports) couvrent 20% du territoire national et comprennent 8% de la population.

85% de l'espace français à dominante rurale n'est pas desservi directement par le train : la distance moyenne habitat-gare y est de 25 km. Dans le "rural isolé" (territoire desservi ni par le train, ni par l'autocar), la distance moyenne habitat-arrêt de car est de 9 km.

Mais la motorisation des ménages est plus faible en milieu rural qu'en milieu urbain (hors Paris). C'est dire l'importance des transports publics pour les zones rurales, pour les jeunes en particulier: une préoccupation exprimée par 45% des associations membres de la Fédération des Familles Rurales.

La desserte de Noirmoutier

La desserte de Noirmoutier illustre les analyses de la FNAUT sur le surinvestissement routier, l'empilement des autorités organisatrices de transport, et l'inadaptation des transports publics qui en résulte.

Un pont, quatre voies et des embouteillages

L'île de Noirmoutier est reliée au continent depuis le 18ème siècle par une chaussée submersible : le Gois. Cet équipement, empruntable seulement à marée basse, freinait la fréquentation résidentielle et touristique de l'île.

En 1971, un pont de 583 m a été construit : soumis à péage jusqu'en 1994 (sauf pour les véhicules immatriculés en Vendée), il est libre d'accès depuis cette date. Il est précédé par une déviation de la D38-D22 autour du bourg de Fromentine, et prolongé par une voie express à 2 fois 2 voies qui traverse la partie rurale de l'île et y crée une coupure.

La construction du pont a induit un afflux important et croissant de voitures, avec de fortes pointes saisonnières, dans une île qui accueille 120 000 résidents en pleine saison.

Une desserte compliquée et inefficace

La desserte de Noirmoutier découle du Schéma Régional des Transports adopté en 1997 par la région Pays de la Loire, qui prévoyait d'améliorer la lisibilité des services, de mieux les adapter, et de supprimer les doublons. Elle comprend actuellement deux liaisons routières, peu complémentaires et éloignées de la notion de service public.

La première est une liaison régionale de 85 km par autocar TER Nantes-Sainte Pazanne-La Barre des Monts-Fromentine-Noirmoutier. En été, elle est assurée six fois par jour en 1h35. Un tiers des usagers se rendent à la gare routière de Noirmoutier, seul point desservi sur l'île. En hiver il n'y a que 4 services.

Cette liaison est d'une lenteur excessive et n'offre pas de desserte terminale fine. Elle est parallèle à la ligne SNCF Nantes-Challans-Saint Gilles Croix de Vie sur les 2/5 de son parcours.

La seconde liaison est la liaison quotidienne (sauf dimanche) Cap Vendée, créée en 1999 et affrétée par le Conseil général à la société Sovetours, avec le chef-lieu La Roche sur Yon. Horaires et fréquences sont inadaptés à la population souvent âgée (heure d'arrivée tardive au chef-lieu, pas de marge de séjour).

Dialogue difficile

Depuis plus de deux ans, une association du pays de Gois et de Fromentine, l'AREE, soutenue par la FNAUT Pays de la Loire et certains élus régionaux, s'est efforcée de faire prendre conscience de l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport. En février 2001, lors d'une rencontre entre un groupe de résidents et des élus, dont le conseiller régional PC Gilles Bontemps et le sénateur RPR Jacques Oudin (élu le plus influent du secteur), l'AREE et la FNAUT ont ainsi souligné:

- leur souhait de services confortables, rapides, adaptés aux afflux de clientèle lors des week-ends prolongés;
- leur méfiance face à la juxtaposition d'un service à la demande proposé et organisé par le district de Noirmoutier entre la gare routière et les divers hameaux et communes de l'île.

Les réponses des autorités organisatrices apparaissent figées. Les grilles horaires "historiques" n'évoluent que dans le sens de l'allégement et jamais dans celui de la recherche de nouvelles clientèles. Seuls comptent les coûts financiers directs et leur partage, sans analyse des autres impacts du transport public (service dû à des captifs nombreux ici, aménagement du territoire).

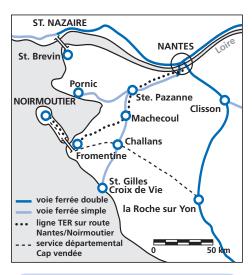
Propositions

Le transport à la demande, adapté ailleurs, apparaît sous-dimensionné dans une zone où la densité de la population dépasse toujours 200 habitants au km2 (10000 habitants sur 4 800 hectares). De plus sa réussite supposerait des habitués bien informés alors que les usagers saisonniers sont nombreux.

Il faut, sans renoncer à la liaison directe Nantes-Noirmoutier, établir une complémentarité rail-route par une liaison entre Noirmoutier et les trains TER Nantes-Challans.

Les arrêts dans l'île et la zone de Fromentine devraient correspondre aux zones d'habitat, et être équipés d'abris sécurisés (notamment sur la voie express) avec une information complète et lisible. Certains services pourraient se poursuivre vers La Roche sur Yon.

Celle politique résolument novatrice suppose une forte mobilisation des acteurs, pour laquelle le cadre du comité de ligne semble le plus pertinent, et une complé-



Ponts

L'île d'Oléron, la plus grande île française après la Corse, est reliée au continent par un pont de 3027 m depuis 1966. Le pont de l'île de Ré, long de 2900 m, a été construit dans l'illégalité et ouvert en 1989 : 680 000 véhicules avaient emprunté le bac en 1988, le trafic a triplé depuis cette date.

Iles bretonnes

Le trafic annuel entre Paimpol et l'île de Bréhat est passé de 270 000 passagers en 1985 à 350 000 en 2000. Le trafic entre les 15 îles bretonnes et le littoral atteint aujourd'hui 2 millions de passagers, dont les 2/3 en été. Ce niveau ne devrait plus progresser car les îles manquent d'infrastructures d'accueil pour les touristes. Les compagnies maritimes assurant les services sont subventionnées par les départements bretons.

mentarité des actions de la région, du département et du district de Noirmoutier.

La région, après bien des hésitations, semble désormais s'intéresser à l'aménagement de ses "angles morts" (expression quelque peu péjorative pour l'île de Noirmoutier, si active été comme hiver). D'autre part, le lobbying actif de l'Association Sud Loire Océan et des Syndicats de pays a permis un début de renouvellement de l'offre de transport régional.

Alors que s'accentue dans la région Pays de la Loire le contraste entre la "métropole atlantique" et les zones rurales et même littorales mal desservies, il est temps de répondre aux besoins de mobilité au delà de la seule logique du tout automobile, pour aménager le territoire en préservant un développement durable.

J. Bernard Lugadet et Gérard Gautier, FNAUT Pays de la Loire Michel Fourage, président de l'AREE

SNCF: un projet industriel très attendu



La FNAUT suit avec attention la réflexion que la direction de la SNCF vient d'engager avec les cheminots et leurs syndicats sur la suite à donner à son premier projet industriel.

L'usager-client souhaite en effet que la qualité, la sécurité et le prix du service offert répondent au mieux à ses besoins. Quant au citoyen, il attend que le rail contribue mieux à l'équilibre du territoire, au lien social, à la maîtrise du développement de l'économie et à la réduction des nuisances.

C'est dire que les objectifs que se fixe la SNCF ne sauraient être de son seul ressort, comme pourraient l'être ceux d'une société privée. La société civile est fondée à intervenir pour que ses aspirations soient prises en compte.

La FNAUT n'entend pas s'immiscer dans le fonctionnement interne de la SNCF, elle n'aurait d'ailleurs aucune compétence professionnelle pour le faire. Il lui paraît par contre légitime de participer à l'évaluation du service rendu et d'en tirer des enseignements sur la marche de l'entreprise.

Un bilan sans complaisance

Le bilan du projet industriel 2000-2002 est décevant, si l'on excepte la réussite commerciale du TGV Méditerranée (+30% de trafic) et la généralisation bien engagée de la régionalisation.

L'objectif affiché était en effet de "faire de la SNCF en 2002 l'entreprise de service public de référence en Europe".

- La qualité du service n'est pas au rendezvous. Retards et suppressions de trains sont trop fréquents, pour ne pas dire habituels, tant en voyageurs qu'en fret. L'information, en cas de retard notamment, est déficiente.
- La mauvaise qualité du dialogue social pèse trop fortement et trop fréquemment sur la continuité du service.
- La SNCF reste trop peu ouverte sur son environnement, dont les attentes sont difficilement prises en compte.
- Le trafic voyageurs grandes lignes hors

TGV se porte mal, le trafic fret baisse de façon inquiétante face à la route (-9% en 2001). Le retour à l'équilibre budgétaire est remis d'année en année, ce qui pèse sur l'autofinancement.

Imputer cette situation uniquement à la conjoncture ou à l'héritage du passé, qui certes jouent un rôle important, serait une solution de facilité. Direction, cheminots et syndicats doivent faire un bilan sans complaisance de leur actions. C'est indispensable pour corriger les erreurs, et préserver l'avenir.

Clarifier la stratégie

Lors d'un récent colloque sur le service public, le Président déclarait que la SNCF doit prendre en compte le développement durable. Or, en présentant ses voeux à la presse, il articulait la stratégie du groupe SNCF, "premier groupe européen", autour d'exigences certes louables mais où le service public peine à trouver place : "efficacité économique" et "production de croissance".

Le service public n'est pas réductible à la seule efficacité économique. Et selon que la croissance du groupe SNCF reposera sur l'outil ferroviaire ou sur la composante routière, on s'inscrira ou non dans une stratégie de développement durable. La politique menée par la SNCF est donc plus qu'ambiguë.

Même ambiguïté côté voyageurs : le service public vu par la SNCF se réduit aux missions compensées financièrement par la collectivité.

Il a fallu tout le poids des habitants et des élus locaux et régionaux pour que la SNCF infléchisse enfin récemment sa position sur la desserte d'une ville de l'importance du Mans. Elle estimait cette desserte peu rentable et entendait la réduire drastiquement après la mise en service du contournement TGV.

Il est normal au contraire que la SNCF effectue une péréquation entre dessertes plus et moins rentables : elle ne peut à la fois s'opposer à la concurrence et se comporter comme n'importe quelle entreprise privée en refusant les obligations qui justifient le monopole.

Dynamiser la SNCF et obtenir l'appui de l'opinion pour son développement nécessite une stratégie claire et affirmée de service public allant au delà de la pétition de principe inscrite en tête de son projet industriel.

Parler vrai

La direction de la SNCF doit parler vrai, tant aux cheminots qu'à ses clients et partenaires, pour être crédible et gagner leur confiance.

Va-t-elle, par exemple, oser reconnaître que le doublement du fret ferroviaire d'ici 2010 n'est plus envisageable ou continuera-t-elle à afficher un objectif irréaliste et déresponsabilisant ? Le combiné, qui devait tripler en dix ans pour y parvenir, a régressé à son niveau de 1996!

La crédibilité passe aussi par la capacité à tirer les leçons de ses échecs. Celui de la gestion par activités, mode de fonctionnement normal des entreprises, est révélateur. Qu'une direction doive retirer à la dernière minute un projet jugé essentiel interroge et éclaire sur les dysfonctionnements de l'entreprise.

La direction n'avait-elle aucune remontée du terrain laissant présager un refus massif? Dans ce cas, l'encadrement était déconnecté des réalités ou, pis encore, il n'a pas osé faire remonter des informations déplaisantes. Si au contraire l'encadrement a bien joué son rôle, la direction n'a pas entendu et a voulu passer en force.

Force est donc de constater que le fonctionnement de l'entreprise est grippé. Il faudra bien pourtant avoir le courage d'en rechercher les causes et de s'y attaquer afin de dynamiser l'entreprise.

Responsabiliser, dialoguer

Une importante décentralisation des responsabilités et des moyens est également nécessaire pour mieux répondre aux besoins qui s'expriment désormais fortement en réponse à la régionalisation. La SNCF osera-t-elle franchir une étape indispensable à sa réactivité dans un cadre de plus en plus concurrentiel ?

Enfin un nouveau dialogue social est nécessaire afin d'éviter la multiplication de conflits préjudiciables aux clients, à l'entreprise et aux cheminots.

Les chemins de ce dialogue renouvelé sont à trouver en interne, et ce sera d'autant plus facile qu'on aura parlé vrai, rétabli préalablement la confiance et osé une décentralisation responsabilisante. Il est évident que c'est aussi une étape indispensable à franchir rapidement pour la réussite du développement de la SNCF et du ferroviaire qu'ambitionne le nouveau projet industriel et que nous appelons de nos voeux.

André Laumin

Sécurité routière

Magistrats responsables

Le substitut Gérard Demaury est en poste au parquet de Toulon et se consacre aux infractions routières. Depuis son arrivée en 1997, le nombre d'affaires jugées est passé de 400 à 1400 par an, et les véhicules des récidivistes (vitesse ou alcoolémie excessive, absence de permis) sont confisqués de quelques semaines à plusieurs mois.

A Péronne (Somme), les automobilistes verbalisés pour excès de vitesse sont dorénavant astreints à suivre une formation de secouriste. Non seulement ils prennent conscience des risques qu'ils font courir aux autres, mais ils vivent au quotidien les situations dramatiques liées aux accidents de la circulation et le diplôme obtenu peut leur permettre un jour de sauver une vie. Ce dispositif résulte d'une collaboration entre le tribunal, la police et l'hôpital.

Bien dit

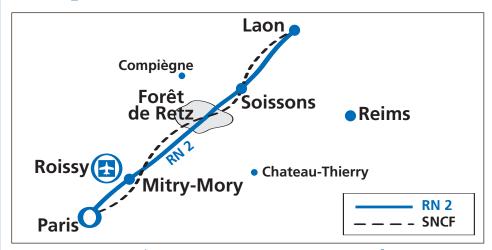
Le professeur René Amalberti, de l'Institut de Médecine aérospatiale du service de santé des armées : "la conception des assistances à la conduite est un pousse au crime pour aller toujours plus vite. Le secteur automobile est le seul où l'on fournit des instruments de haute technologie sans former auparavant l'utilisateur. Peutêtre vaudrait-il mieux laisser le réseau routier secondaire en mauvais état, on ne pourrait rouler au-delà de 40 km/h, cela aurait au moins l'avantage de limiter la gravité des accidents."

Jean-Luc de Boissieu, du Groupement des Mutuelles d'Assurances: "les conducteurs les plus dangereux sont des hommes, plutôt parisiens et cadres moyens supérieurs, au volant de voitures puissantes. Ils écrasent le champignon et font des queues de poisson tout en téléphonant".

La Ligue Contre la Violence Routière: "Déplorer la fréquence des accidents de la route et continuer d'autoriser la mise en circulation d'automobiles et de motos aptes à rouler bien au-delà de la vitesse limite autorisée, c'est se comporter comme les Etats-Unis, qui déplorent le nombre des victimes d'armes à feu tout en refusant d'en limiter la liberté de vente".

"Quand le gouvernement veut, il peut : lorsqu'une filière économique est menacée par la vache folle ou la fièvre aphteuse, les gouvernements français sont aussi actifs qu'ils sont passifs si seules 8000 vies humaines sont en jeu chaque année".

Inepties routières (suite)



Après l'A51 et l'A380 (voir FNAUT-Infos n°99), nous présentons d'autres projets routiers ineptes : le Bassin Parisien, déjà suréquipé, n'est pas épargné par le bitume inutile.

La RN 2 à grand gabarit dans l'Aisne

Malgré les bonnes intentions de "rééquilibrage" affichées dans le Schéma de Services Collectifs de Transports, la route reste dominante dans les faits et les projets. Le maillage autoroutier arrivant à sa fin, les pouvoirs publics s'intéressent à nouveau aux routes nationales pour faire face à une croissance du trafic routier qui donne le vertige et "favoriser le développement local".

Cette fuite en avant (seuls des aménagements de sécurité sont justifiés) est bien illustrée par le projet d'élargissement de la RN2 entre Paris et l'Aisne, que combat l'association Vie et Paysages : l'opportunité de cette pénétrante est admise comme une fatalité par l'Etat et les élus.

Evalué à 245 millions d'euros, l'élargissement du tronçon Mitry Mory-Soissons (70 km) comprend un échangeur tous les 5 km dont l'un en pleine forêt de Retz. Aucune alternative à cette pénétrante à grand gabarit dans l'Aisne n'a été étudiée, alors qu'un raccordement de 4 km est possible entre Roissy et la ligne Paris-Soissons-Laon à Mitry-Mory, et permettrait au rail de capter du trafic routier.

Jean François Gérak, Vie et Paysages

La Rocade Est du Val de Marne

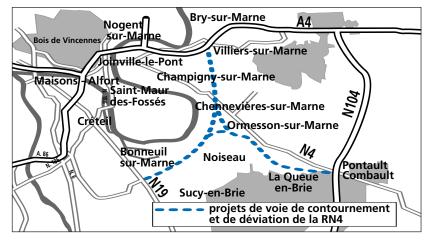
Le Mouvement d'Opposition à la Rocade Est du Val de Marne (MOREV) dénonce la résurgence d'un projet datant de 1988 et désormais baptisé, pour faire moins peur, "Voie de contournement oriental du Val de Marne". Les terrains nécessaires ont déjà été expropriés bien que l'échéance annoncée soit 2015.

Ce projet obsolète menace une zone naturelle d'équilibre située à 20 km de Paris, coincée entre l'A4, la Francilienne A104, la RN19 et une boucle de la Marne, et constituée surtout de bois, de champs et de villages. Bien qu'elle soit dénommée "Brie Boisée" dans le Plan Vert 1995 d'Île de France, on y laisse construire des zones pavillonnaires en violation du Schéma dit "Directeur".

L'association réclame l'abandon de la "voie de contournement" et de la "déviation" de l'A4 également prévue entre cette voie et la Francilienne, à travers champs et fôret, ainsi que celui du gigantesque échangeur de Chennevières. Sans oublier les deux voies de desserte locales qui longeraient le contournement entre l'A4 et la RN4 (soudain écologiste, la DDE a prévu ici des arbres et une piste cyclable).

La solution aux embouteillages ne passe pas par la fuite en avant, mais par une maîtrise de l'urbanisation et par l'étoffement des transports collectifs. Une révision du Schéma Directeur de l'Ile de France s'impose.

Richard Della Mussia, MOREV



Forum

Non à l'amnistie automobile

Un arrêt de bus proche de mon domicile est situé en face d'un bureau de tabac et de commerces divers. Sans cesse des voitures y stationnent, quelques minutes ou une demi-heure, et le bus doit s'arrêter au milieu de la rue : les mères de famille accompagnées de jeunes enfants, les personnes âgées et handicapées doivent effectuer péniblement le parcours entre le bus et le trottoir. Cette incivilité des automobilistes est criminelle car elle peut provoquer des accidents. Elle est d'autant plus inacceptable qu'à dix mètres de là, on trouve un parking gratuit avec en moyenne plus de 100 places libres. Elle contribue à détériorer les relations sociales : j'ai assisté ainsi à une vive altercation entre une personne âgée et un automobiliste en infraction.

Albert de Benedetti, FNAUT-Vienne

Livraisons routières en retard

La SNCF publie des statistiques sur les retards de ses livraisons de wagons. Chez les routiers aussi, le juste à temps n'est pas toujours au rendez-vous : quand on connait les jérémiades des distributeurs et clients privés qui attendent toute une journée la livraison d'une malle, d'un meuble ou d'un appareil ménager, il serait utile que les syndicats de transporteurs routiers publient eux aussi les taux de retards des camions de livraisons.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Location de voiture

Les forfaits proposés par Avis, même avec les réductions associées à certains tarifs SNCF, ne sont pas compétitifs. Si la SNCF souhaite vraiment élargir l'usage du train + voiture de location, notamment aux déplacements touristiques des familles, elle doit développer un partenariat avec des loueurs bon marché, par exemple ADA (99 F par jour + prix au kilomètre). La clientèle familiale, dont le potentiel est considérable, n'est pas intéressée par des forfaits de 300 km par jour. Elle souhaite seulement ne pas être captive à destination et disposer d'un véhicule pour des trajets ou visites de quelques dizaines de km. L'offre ADA lui est mieux adaptée. La SNCF aurait donc intérêt à la faire connaître, au lieu de proposer à tous un produit adapté à des déplacements d'affaires payés par les entreprises.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Réponse de la SNCF - Nous accordons des concessions à l'intérieur des emprises de nos gares. D'autres loueurs peuvent s'y implanter et cet environnement commercial impose à notre partenaire Avis d'être le plus réactif possible. Les voyageurs sont donc libres de comparer les prix et de choisir la formule qui leur convient le mieux.

Indemnisation des voyageurs en cas de grève SNCF

Si un préavis de grève est déposé, la direction de la SNCF estime le nombre probable des grèvistes et détermine un programme minimum de circulations. Exercice délicat : si elle est trop pessimiste et annule un nombre de trains trop élevé, elle prive les voyageurs des services attendus ; si elle est trop optimiste, elle risque de les mécontenter par des suppressions de dernière minute.

La SNCF refuse d'indemniser les voyageurs qui s'estiment lésés (voir le cas d'André Laumin, forum de FNAUT-Infos n°104), au motif que la grève, reconnue par la Constitution, est un cas de force majeure selon la "jurisprudence constante" du Conseil d'Etat (André Laumin, sur intervention du service juridique de la FNAUT, a obtenu du médiateur 120 euros d'indemnisation, comme il le demandait, mais à titre commmercial).

La jurisprudence me semble contestable. La grève est certes légale mais l'entreprise en est doublement responsable et doit en assumer les conséquences. D'une part la grève résulte d'un défaut de dialogue social; d'autre part ses modalités à la SNCF pénalisent lourdement les usagers (lors d'une grève à EDF, on ne coupe plus le courant chez les particuliers, qui ne sont donc pas pénalisés).

Jean Sivardière

Grande cause nationale?

L'hebdomadaire AutoPlus a filé les candidats à la présidentielle pour observer si leurs chauffeurs respectaient le code de la route. Seuls François Bayrou et Jacques Chirac sont disciplinés. Le comportement des autres est affligeant.

Feux rouges grillés en ville : Chevènement, Hue, Jospin, Madelin, Pasqua.

Excès de vitesse en ville : Chevènement (100 km/h au lieu de 50), Jospin (90), Madelin (110), Mamère (85), Pasqua (85 sous la pluie). Excès de vitesse sur autoroute : Laguiller (170 au lieu de 130), Le Pen (180), Mamère (150).

Les candidats ont tous condamné l'amnistie des infractions les plus graves au code de la route. Interrogés sur un éventuel relèvement de la vitesse limite sur autoroute à 150 km/h, ils ont refusé cette idée et préconisé de préférence un renforcement des contrôles de vitesse ... pour les autres.

Retour sur les lignes interrégionales

Bordeaux-Lyon

La ligne Bordeaux-Lyon est elle aussi asséchée par le TGV: les voyageurs allant de Limoges à Lyon sont incités par les services de renseignements de la SNCF à passer par Paris, cette concurrence sera renforcée par la mise en service du train pendulaire Paris-Toulouse (POLT). La mise progressive à 2 fois 2 voies de la RN 145 joue un rôle analogue, et appelle de plus un très fort trafic de fret international.

Par mésentente entre les régions Centre et Auvergne, ce n'est pas la liaison Bourges-Montluçon qui a été étoffée récemment, mais seulement Bourges-Saint Amant Montrond (en limite de la région Centre). Et plusieurs liaisons Vierzon-Montluçon sont péjorées par un rebroussement à Bourges au lieu d'emprunter l'itinéraire direct.

Jean-Louis Camus, FNAUT-Limousin

Lyon-Metz

Sur Lyon-Metz, les fréquences sont très faibles pour un axe de cette importance, il y a d'énormes trous dans la desserte (par exemple de 6h30 à 12h30 dans le sens sud-nord), les temps de parcours sont dégradés par de longs stationnements à Dijon et, dans une moindre mesure, par les rebroussements à Nancy.

Certaines relations interrégionales assurent en même temps des dessertes omnibus : Lyon-Saint Etienne-Clermont, Clermont-Toulouse, Limoges-Angoulême, Poitiers-Limoges.

L'Etat doit veiller à la cohérence du réseau ferroviaire classique et participer largement au financement de sa mise à niveau comme il le fait sans hésiter pour les routes nationales.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Transversale Sud

Les relations entre Nice et le Languedoc relèvent souvent du parcours du combattant! Le secteur Marseille - Avignon - Nîmes est un véritable "triangle des Bermudes" : on y trouve de bonnes relations de part et d'autre mais, à certaines périodes de la journée, franchir le Rhône est strictement impossible, même au prix d'une ou plusieurs correspondances pénibles et d'un détour par Avignon. Du Languedoc et de la Provence, la plupart des relations sont axées vers la vallée du Rhône et Paris ; à quelques exceptions près comme le "Grand Sud", la transversale est très mal exploitée. Les relations vers l'Italie voisine (Piémont et Ligurie) sont une véritable honte pour l'Europe à tous les points de vue (horaires, correspondances, matériels, disparités tarifaires).

José Banaudo, vice-président du GECP

Permis à points

Récompenses :

+4 points à Daniel Thébaudaud, maire sans étiquette de Sainte Pazanne (Loire Atlantique). Il a été un acteur essentiel de la rénovation de la desserte ferroviaire Nantes-St Gilles Croix de Vie et de la remise en service toute l'année de Nantes-Pornic, et il s'active pour un renforcement des liaisons périurbaines au sud de Nantes.

+2 points à la société Interfret. Elle organise des contacts entre transporteurs routiers, commissionnaires, affréteurs et industriels afin d'éviter les retours à vide. Tel 08 92 70 74 96.

Punition:

-5 points à la municipalité de Manosque. Comme l'explique son adjointe aux finances, "à notre arrivée, nous avons trouvé une ville exsangue. Des économies étaient inévitables et les transports collectifs ont été les premiers inscrits sur la liste des restrictions budgétaires". Alors que la fréquentation était en hausse, l'offre de transport a été réduite de 20% : les élus n'ont même pas songé à restreindre le stationnement central, pléthorique, et à augmenter son coût.



La section du Parti Communiste de Roye (Somme) croit encore au Père Noël: "le 3ème aéroport est une victoire considérable pour la Somme, lanterne rouge dans tous les domaines sociaux. Pour Roye, c'est une chance de développement : l'aéroport fera de la ville un pôle d'attraction pour le logement, le travail et la consommation. C'est un espoir pour la jeunesse en panne de perspectives".

Alain Madelin, candidat DL à l'élection présidentielle : "l'Etat ne fait pas son métier quand son budget consacré à la SNCF est plus élevé que ceux de la police et de la justice".

Jean-Marie Le Pen, président du Front National (La Vie du Rail du 3 avril): "faut-il diminuer la circulation automobile dans les villes? Le simple énoncé de cette question est porteur d'une logique répressive de type marxiste qui m'est étrangère. Les Verts ont renoncé à la lutte des classes et l'ont remplacée par la lutte contre l'automobiliste, nouveau koulak et désormais seul délinquant punissable et solvable. La volonté écolo-gauchiste d'éliminer la voiture en ville est proprement réactionnaire".

BIEN DIT

Dominique Gombert, directeur adjoint d'Airparif: "pour diminuer la pollution, il faut à la fois des progrès technologiques et une maîtrise de la circulation, sinon les progrès sur les moteurs et les carburants seront Neudorf (Strasbourg) critique la promesse obérés par l'explosion du trafic".

Bertrand Delanoë, maire de Paris, en réponse à un maire PS de banlieue qui se plaignait des difficultés de circulation dues selon lui aux nouveaux couloirs réservés aux bus et aux vélos : "je ne travaille pas pour toi et ta Safrane, mais pour tes électeurs qui prennent le bus et qui roulent mieux aujourd'hui" (Le Point, 8-03).

Dominique Dron, directrice de la Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre (MIES) : "l'idée selon laquelle le débat ferait perdre du temps et de l'argent est contredite par de multiples constats sur le terrain, débattre en amont revient beaucoup moins cher à la collectivité qu'autoriser des réalisations hâtives ou mal informées".

Economies

A Paris, la municipalité Delanoë a supprimé, à son arrivée il y a un an, la voiture de fonction avec chauffeur attribuée auparavant à chaque adjoint. Le résultat est significatif : une économie de carburant de 46%, et déjà 1,5 millions d'euros (Le Parisien, 25-03).

Exemple à suivre

Physicien renommé du CEA-Grenoble, Jacques Villain vient d'être élu à l'Académie des Sciences. Habitant de Saint-Egrève (38), cycliste et membre de l'ADTC-Grenoble, il milite très activement pour que la bicyclette soit reconnue comme un mode de transport à part entière et que les cyclistes puissent se déplacer en toute sécurité dans sa commune.

Gare TGV meusienne

A l'initiative de Michel Vogt, correspondant de la FNAUT habitant à Verdun, les communes Chauvoncourt, Thierville sur Meuse, Etain, Belleville sur Meuse et Dugny sur Meuse se sont prononcées pour un positionnement intelligent de la gare meusienne du TGV-Est à Bannoncourt, au croisement de la future LGV avec la ligne Lérouville-Verdun-Sedan, et non en plein désert à Issoncourt. Au total 9 communes, regroupant 15 000 habitants, ont donc adopté un voeu en ce sens.

Brèves

Amnistie

L'Association des Résidents et Amis de d'amnistie présidentielle qui encourage les attitudes inciviques. Afin de disposer de chiffres précis, dix militants de l'association ont observé le comportement consternant des automobilistes pendant deux heures un samedi après-midi d'avril : plus de 2000 voitures en stationnement illégal (dont 19 sur piste cyclable, 4 sur passage piéton et 17 sur accès sécurité incendie), 45 excès de vitesse, 10 refus de priorité, 46 feux ou stops non respectés.

Pollution routière

1e Comité Selon National d'Information sur l'Incinération des Déchets, plus de 500 000 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).

A méditer

Dans l'agglomération de Lens, qui rassemble 325000 habitants, le nombre de voyages en transport collectif par an et par habitant est de 5 ; ce nombre est de 35 dans l'agglomération dijonnaise, de population comparable.

A Lille, entre 1993 et 1996, malgré la modernisation apportée au réseau urbain, le nombre de voyages par an et par habitant a diminué de 10%.

Commerce et tramway

On affirme souvent que grandes surfaces commerciales et transports collectifs ne font pas bon ménage : il faut dorénavant réviser cette idée fausse. A Illkirch, localité de la périphérie de Strasbourg, 8% de la clientèle accède déjà à l'hypermarché Auchan en tramway. Une allée piétonne traversant le parking a été aménagée par la direction entre la station voisine du tramway et l'entrée du magasin.

Concorde mal en point?

D'après Le Figaro, la relance du Concorde (5 vols Paris-New York par semaine) s'est mal passée. En novembre et décembre 2001, le taux de remplissage a été de 40 à 45%. Le prix du vol simple est au minimum de 8100 euros.

Actions en régions

Alsace

- L'ASTUS de Strasbourg s'inquiète de la dégradation du service offert aux usagers en raison ... du succès du tramway. Elle propose l'acquisition ou la location de rames d'occasion : mieux vaut un matériel hétéroclite que des surcharges dissuasives et un manque de fiabilité dû aux difficultés d'entretien. Elle propose aussi de multiplier les "traversées-jonctions" permettant à une rame de doubler une rame immobilisée en empruntant la voie opposée à contresens. Elle demande que le passage aux 35h à la CTS soit budgétisé correctement et ne pénalise pas les usagers.
- Tout en maintenant son objectif d'un tram-train reliant directement Guebwiller, deuxième sous-préfecture du Haut Rhin, à Mulhouse, l'association Florirail a présenté un projet, réalisable rapidement pour 15 millions d'euros, de desserte TER classique en moins de 30 mn par la réouverture des 10 km de la ligne Guebwiller-Bollwiller (sur la ligne Strasbourg-Mulhouse) fermée en 1992. Les vallées de Thann et de Munster ont bénéficié d'un effort notable de modernisation ferroviaire : pourquoi le Florival, où vivent 40 000 habitants, est-il oublié alors que deux actifs sur trois travaillent à l'extérieur et que la clientèle potentielle est évaluée officiellement à 800 voyageurs/jour ?

Centre

- L'Association pour le Développement des Transports en commun de Touraine (ADTT, ex-Association pour le Développement du Tramway) dénonce l'enlisement de la politique des transports de l'agglomération de Tours : le tram-train n'est pas pris en compte par les élus, le centre-ville est saturé de voitures, le stationnement sauvage est un fléau. "Il faut 1h10 pour aller en bus de la Petite Arche à la Faculté des sciences : davantage que de Tours à Paris en TGV".
- L'Association Environnement et Sécurité Routière critique l'abattage des arbres situés en bordure des routes, mesure approuvée par Jean-Claude Gayssot : "c'est une solution de facilité, jamais un arbre ne s'est jeté contre une voiture". L'association effectue de nombreuses interventions auprès des élus et de nombreuses actions pédagogiques. Elle a ainsi protesté contre la suppression de ralentisseurs par la nouvelle municipalité de Saint Michel sur Loire : les vitesses excessives sont réapparues.

Ile de France

- Le MDB, Réseau Vert, l'AUT-lle de France et de nombreuses autres associations parisiennes ont organisé, un samedi de printemps, une "manifestation pédagogique et pacifique" contre le stationnement abusif sur les trottoirs et les couloirs réservés aux vélos et aux bus. Piétons, cyclistes, rollers et usagers des bus ont barré plusieurs artères du centre de Paris avec leurs vélos, voitures d'enfants, ... et une banderole "j'en ai pour deux minutes". L'occasion aussi de dénoncer l'amnistie présidentielle.
- L'AUT Ile de France déplore l'augmentation des tarifs des transports publics : + 42% en francs constants depuis 1981 pour la carte Orange, alors que le prix des carburants a diminué régulièrement (d'après Jean-Pierre Orfeuil, professeur à Paris XII, la baisse est de l'ordre de 20% compte-tenu de la dieselisation du parc). • L'AUT Ile de France préconise que le prolongement vers Paris du tramway T2 La Défense-Issy Val de Seine utilise l'emprise de la Petite Ceinture ferroviaire. Ce n'est pas le cas dans le projet actuel de la ville de Paris, ce qui rendrait incertain et bien plus coûteux son raccordement ultérieur.

Pays de la Loire

- La FNAUT et l'association TRACES, de Mayenne, réclament la préservation de l'emprise de la voie ferrée Laval-Mayenne. Elles s'étonnent que les élus cherchent à la récupérer pour des projets locaux alors que, 500 m plus loin, l'Etat a déplacé un échangeur pour la préserver et que la Haute Mayenne demande "un tramway Mayenne-Laval en 2010" et, dans ce but, un espace en gare de Laval.
- La FNAUT et les Amis de la Terre ont organisé à Nantes une réunion publique sur le fret ferroviaire.
- L'Association Nantaise de défense de l'Environnement regrette que le Schéma directeur des transports de l'agglomération soit préparé dans le plus grand secret, et que l'ambition affichée par les élus - une part modale de 17% pour le transport collectif - reste trop timide alors qu'un saut qualitatif et quantitatif est nécessaire pour porter cette part à 30%. L'ANDE a présenté un ensemble de propositions argumentées, basées sur l'extension du réseau de tramway classique et la maîtrise de la circulation (les conditions de circulation des bus se dégradent lentement), du stationnement central et de l'urbanisme.

Médiation

Le service Médiation de la FNAUT est amené à examiner les litiges les plus variés et peut vous aider. N'hésitez pas à le contacter si vous n'avez pas réussi à régler à l'amiable un conflit avec un transporteur, et à le faire connaître autour de vous.

Train + tandem

Rentrant de Bayonne par le train, deux cyclistes parisiens ont dû expédier leur tandem par le SERNAM, la SNCF l'ayant refusé comme bagage accompagné, et la livraison a été effectuée avec un jour de retard. Leurs réclamations, tant auprès de la SNCF que du SERNAM, sont restées sans réponse. La FNAUT a transmis leur dossier au médiateur SNCF. Ils ont obtenu 511 F en bons voyage.

Billets volés

Mr et Mme D sont partis en vacances au Sénégal. La veille de leur retour, on leur a volé leurs billets de train Roissy-La Rochelle. Après avoir avisé le contrôleur, ils ont pris place dans le TGV sans avoir racheté de billets et ont été verbalisés. Par la suite, la SNCF a accepté de diminuer pour chacun la transaction initiale de 642 F à 372 F. La FNAUT est intervenue et a obtenu l'annulation des deux procès-verbaux.

Billet mangé

Un chien affamé a déchiqueté un billet de train Royan-Paris acheté quelques jours auparavant par son maître M. X. Celui-ci a dû le remplacer au prix de 601 F. La SNCF a refusé de le rembourser car le possesseur d'un billet doit prendre les précautions nécessaires pour le mettre en sûreté. Sur intervention de la FNAUT, le médiateur de la SNCF a accordé à M. X. 262 F en bons voyage.

Surréservation

Mr et Mme X devaient embarquer sur un vol Air France Paris-Bordeaux. Par manque de place, la compagnie les a fait voyager par autocar : 9 h de trajet au lieu de 1h30. Après intervention de la FNAUT, elle leur a accordé deux billets pour la destination de leur choix.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 105 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris M Pernety
: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06
e-mail: fnaut@wanadoo.fr
Internet: http://www.fnaut.asso.fr
CCP: 10 752 87 W Paris

n°107

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

Succès

La FNAUT a combattu, méthodiquement, aussi bien le projet d'amnistie présidentielle (voir page 6) que celui de troisième aéroport parisien. Dans les deux cas, elle peut légitimement s'attribuer une part des succès obtenus par le mouvement associatif.

Dans l'affaire du troisième aéroport, la FNAUT a su développer une argumentation globale et rationnelle, souvent reprise par les opposants sur le terrain, et faire des contre-propositions crédibles. Renforcée par la contre-expertise qu'elle a obtenue et pilotée avec les Amis de la Terre et FNE, elle a contribué à souligner l'absurdité navrante de la décision du gouvernement Jospin.

La FNAUT se félicite donc de la remise en cause de cette décision, du lancement d'une réflexion de fond et de la volonté du gouvernement Raffarin de rechercher en priorité la réduction des nuisances imposées aux riverains d'Orly et Roissy.

Bien entendu nous devons rester modestes et vigilants malgré ce succès réconfortant. Tout en critiquant la décision de Lionel Jospin, le ministre Gilles de Robien s'est réjoui de la stimulation que les compagnies à bas prix peuvent apporter au transport aérien.

La réouverture du tunnel du Mont Blanc au transit routier international, la déclaration d'utilité publique de l'itinéraire routier à grand gabarit "A380" entre Bordeaux et Toulouse et la relance de l'A41 Annecy-Genève montrent que nous avons encore du pain sur la planche pour faire admettre qu'il ne suffit pas d'introduire le "développement durable" dans l'intitulé de l'ancien ministère de l'environnement.

Jean Sivardière

Semaine du transport public et journée sans voiture

Organisée par le Comité de Promotion du Transport Public, dont la FNAUT est membre, la 9ème édition de la Semaine du Transport Public aura lieu du 16 au 22 septembre. Pour en savoir plus, tel 01 48 74 04 82 et www.semaine-tp.org.

La journée "en ville sans ma voiture" est fixée au dimanche 22 septembre. Pour en savoir plus, tel 01 42 19 18 09 et www.22september.org.



L'opposition à la réouverture du tunnel du Mont Blanc aux camions effectuant du transport international a pu apparaître comme une réaction égoïste des habitants permanents ou occasionels de la vallée de Chamonix, désireux de sauvegarder un environnement privilégié. En réalité cette opposition est porteuse de l'intérêt général, et c'est pour cette raison qu'elle a été soutenue par la FNAUT, et en particulier par ses associations implantées en Maurienne, et par bien d'autres associations françaises, italiennes et internationales (en particulier ITE). La réouverture du tunnel, sans que la sécurité de ses usagers soit assurée de manière fiable, est l'exemple type de décision à court terme destinée à partager "équitablement" les nuisances au lieu de les réduire à la source.

a réouverture du tunnel routier du Mont Blanc au trafic de fret international a été imposée par le gouvernement Jospin, en contradiction évidente avec tous ses discours sur la protection de l'environnement et le "rééquilibrage nécessaire entre modes de transport". Il est regrettable que le gouvernement Raffarin ait entériné sans esprit critique cette décision électoraliste, alors qu'il n'a pas hésité à remettre en cause le projet stupide de troisième aéroport parisien.

Une gestion chaotique

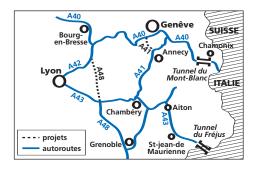
Le dossier a été géré lamentablement par l'ancien ministre Jean-Claude Gayssot, qui a sans cesse louvoyé au lieu de choisir une politique vraiment lisible et mobilisatrice pour tous.

La réouverture a été maintes fois annoncée puis repoussée, les négociations avec le gouvernement italien ont été menées sans fil directeur, les promesses faites aux élus de Chamonix et aux associations (après une consultation-spectacle qui n'a trompé personne) ont été démenties deux jours plus tard, des décisions impulsives et sans rigueur ont été prises concernant la circulation alternée des camions. Le tout à grand renfort de communiqués de presse, sans acte administratif précis.

Le plus affligeant a été la démarche politicienne du ministre, qui a cherché à opposer les habitants de la Maurienne et ceux de Chamonix, puis a présenté sa décision comme une répartition équitable et démocratique des nuisances entre les deux vallées. Il a été poussé à cette décision par les élus de Maurienne, ceux-là même qui ont attiré massivement les camions dans leur vallée en exigeant la construction de l'A43 qui donne accès au tunnel routier du Fréjus.

Après une réouverture aux seuls véhicules de tourisme, aux autocars, aux camions de moins de 19 tonnes puis aux camions de plus de 19 tonnes et moins de

Tunnel routier



5 essieux, le tunnel a été rouvert, le 25 juin dernier, à l'ensemble du trafic hors matières dangereuses.

L'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc (ARSMB), fédératrice des opposants à la réouverture, avait accepté le passage des camions de moins de 19 tonnes, ce compromis raisonnable tenant compte des besoins de transport de fret à l'échelle régionale, mais elle a toujours refusé le retour des camions en transit international (TIR).

La sécurité en question

Depuis l'accident dramatique de 1999, des travaux très importants ont été réalisés par les sociétés concessionnaires du tunnel, ils ont coûté plus de 300 millions d'euros (2 milliards F): systèmes sophistiqués de détection des incidents, nouvelles procédures d'exploitation, nouveau réglement de circulation (vitesses limitées, distances minimales entre véhicules). Mais fondamentalement rien n'a changé.

- Les nouvelles règles de circulation ne sont pas respectées : de multiples infractions sont observées.
- Le tunnel reste intrinsèquement dangereux : monotube large de 7,30 m et long de 11,6 km, il ne comporte toujours pas de vraie galerie d'évacuation.
- Situé à plus de 1300 m d'altitude, le tunnel n'est accessible depuis le Fayet que par deux rampes très prononcées (plus de 700 m de dénivelée totale) qui provoquent inévitablement l'échauffement des gros camions.

Or ce sont essentiellement ces derniers qui présentent un risque majeur. En cas d'accident ou d'incendie, des matières pourtant classées non dangereuses (meubles, produits alimentaires, plastiques) peuvent dégager une énergie considérable et des fumées très toxiques, particulièrement dangereuses dans l'espace confiné d'un monotube.

L'accident survenu le 24-10-01 dans le tunnel du Saint Gothard est instructif. Bien que ce tunnel soit plus large et mieux équipé que celui du Mont Blanc et qu'il dispose d'équipes d'intervention expérimentées et bien rodées, rien n'a pu

être fait contre la violence d'un incendie provoqué par une collision frontale entre deux camions, pourtant survenue près d'une sortie du tunnel.

Au Mont Blanc, la circulation alternée des camions peut certes réduire ce type de risque. Mais le drame de 1999 a été provoqué par l'incendie spontané d'un camion de margarine, non par une collision frontale (lors de l'accident du tunnel des Tauern, c'est un camion qui a heurté une voiture par derrière).

L'environnement méprisé

La vallée de Chamonix, capitale mondiale de l'alpinisme, constitue un site exceptionnel, le plus visité du monde après les chutes du Niagara et le mont Fuji. Dans tout autre pays que la France, elle aurait fait depuis longtemps l'objet de mesures de protection draconiennes. En y réintroduisant massivement les camions, notre pays, volontiers donneur de leçons, propose une image bien navrante de sa volonté de sauvegarder l'environnement ...

Des mesures effectuées sur les trois versants du Mont Blanc ont montré que les camions engendrent 64% des émissions de NOx à Chamonix, 50% dans le Val d'Aoste, et seulement 14% en Valais, où 75% du fret en transit passe par le rail. Sur des routes à forte pente, les rejets des camions triplent. Depuis 1999, la pollution de l'air a diminué de 87%, les maladies respiratoires de 35%.

Selon une étude de l'université de Pau, la dispersion naturelle des polluants est particulièrement faible en vallée de Chamonix : elle est deux fois plus forte en vallée d'Aspe, cinq fois plus en Maurienne et 15 fois plus en vallée de Biriatou (Pyrénées Atlantiques).

Ceci étant, du Léman à la Méditerranée, toutes les vallées alpines offrent des sites de grande qualité et, souvent encaissées et mal aérées, elles méritent une protection contre la pollution de l'air et les nuisances sonores.

Ce n'est donc pas la dispersion géographique des nuisances routières, inefficace à court comme à long terme, qu'il faut viser mais au contraire, comme pour les nuisances aériennes, leur traitement énergique à la source.

Si les promesses de J.-C. Gayssot sont respectées, le trafic dans le tunnel du Mont Blanc sera limité à 70% de sa valeur (2000 camions/jour) avant l'accident de 1999. Ce trafic "réduit" suffira à dégrader l'environnement chamoniard.

En Maurienne, le trafic passera de 6000 camions par jour à 4500 environ : sans être négligeable, la réduction sera peu

Actions en justice

A l'évidence, le principe de précaution n'a pas été respecté au Mont Blanc : le tunnel n'a pas été conçu pour un trafic massif de gros camions ; les travaux réalisés et les dispositifs de secours ne respectent ni les normes nationales et internationales ni les recommandations de nombreux experts. En définitive, les camions font courir un risque inacceptable aux autres usagers du tunnel.

L'ARSMB et la FNAUT ont engagé une dizaine d'actions contentieuses : constitution de partie civile de la FNAUT devant le Tribunal Correctionnel de Bonneville pour que la FNAUT soit associée à la procédure relative à l'accident du 24 mars 1999, actions concernant les marchés publics passés par l'ATMB pour la reconstruction du tunnel, actions en référé et au fond auprès du Conseil d'Etat sur le nonrespect des règles juridiques régissant la circulation dans le tunnel et sur le mépris des règles de sécurité dans le tunnel reconstruit.

Malgré la compétence et la pugnacité de leurs avocats, elles ont été déboutées pour d'obscures raisons, l'une d'elles étant que la réouverture du tunnel n'a pas fait l'objet d'actes administratifs susceptibles d'être annulés, mais seulement d'informations. On peut s'interroger sur l'indépendance des magistrats de l'ordre administratif... Ces actions ont pu cependant contribuer aux retards successifs de la réouverture et à une meilleure prise en compte des impératifs de sécurité.

A lire absolument

"Traverser les Alpes, la route en question", par Jean-Marie Martin, universitaire grenoblois spécialiste de l'énergie, et Bertrand Chateau, directeur d'Enerdata et co-auteur du rapport de l'OCDE sur les "transports écologiquement viables". Une mine d'informations ! 176 pages, 12,83 euros envoi compris. A commander aux Presses Universitaires de Grenoble, BP 47, 38040 Grenoble Cedex 9, tel 04 76 82 56 51, fax 04 76 82 78 35.

"Transports internationaux, sortir de l'impasse", ouvrage collectif des associations (CAF, FNAUT, Amis de la Nature, ARSMB, CIPRA, ITE, MW et FNE). Analyses du trafic de transit en zones de montagne, des coûts sociaux et des impacts environnementaux, et propositions. 19,06 euros envoi compris. A commander au Centre National de Documentation du Club Alpin Français, 24, avenue de Laumière, F-75019 Paris, cnd2.caf@wanadoo.fr.

Ferroutage

Très développé en Suisse et en Europe de l'Est, avec des trajets moyens de 400 km, le transport des camions sur des plate-formes ferroviaires surbaissées ("ferroutage") a l'avantage d'être accessible à tous les transporteurs routiers sans investissement préalable et en leur laissant toute leur autonomie vis-à-vis du rail (voir FNAUT-Infos n°92).

Complément utile du transport combiné (conteneurs), le ferroutage ne s'est pas développé en France. Atteinte du syndrome NIH ("not invented here"), la SNCF est responsable de ce retard : elle a refusé avec obstination d'expérimenter la technique suisse de la route roulante sous prétexte que les "petites roues" s'usaient trop vite. Elle a préféré se lancer dans un projet grandiose qui n'a pas abouti car il impliquait la construction de lignes nouvelles à grand gabarit dédiées au fret.

La technique Modalohr, finalement retenue pour une expérience de ferroutage sur la ligne de Modane, présente l'avantage d'utiliser des bogies et des roues standard et d'autoriser un chargement latéral rapide des camions. Des essais sont en cours en vue de l'homologation du matériel. Si tout va bien, 4 aller-retours seront lancés début 2003 entre Aiton et Orbassano et pourront transporter des camions de 3,80 m de hauteur (soit 20% du parc).

L'expérience a trois limites.

- Il faudra attendre 2006 pour que le passage du tunnel du Mont Cenis du gabarit A+ au gabarit B1 (ex-B+) permette le transport des camions de 4 m. La capacité du système serait alors de 1500 camions par jour, soit le quart du trafic actuel en Maurienne (qui, entre temps, aura augmenté).
- Le système Modalohr a une capacité inférieure de 25% à celle du système suisse (une rame de 550 m ne comprend que 28 emplacements, et il faut séparer le tracteur et la remorque des ensembles routiers).
- Le terminal en cours d'aménagement à Aiton (il en coûtera 10 millions €) n'est pas assez éloigné de Modane, l'agglomération de Chambéry restera asphyxiée par les camions.

Bombardier vient de présenter un nouveau porte-camions surbaissé, actuellement testé par l'opérateur suisse Hupac, qui permettrait de transporter des camions de 4 m sans exiger la mise au gabarit B1 des tunnels existants (la route roulante suisse, comme Modalohr, est limitée par le gabarit A aux camions de 3,80 m).

perceptible par les habitants, et provisoire puisque la réouverture du Mont Blanc, en libérant une capacité nouvelle en Maurienne, va stimuler le trafic selon un processus classique : le projet Lyon-Turin n'est pas pour demain et, même si le trafic ferroviaire doublait sur la ligne actuelle de Modane, cela ne suffirait pas à absorber la croissance prévue du trafic routier francoitalien.

Deux associations membres de la FNAUT - Vivre en Maurienne et Réagir - l'ont bien compris et n'ont pas commis l'erreur de réclamer la réouverture du Mont Blanc : courageusement, elles ont apporté leur soutien à l'ARSMB.

Une solution de facilité

Au-delà des problèmes de sécurité et de nuisances, la réouverture du tunnel du Mont Blanc est une erreur majeure de politique des transports. En supprimant l'urgence à agir pour le rail, cette fuite en avant va inévitablement freiner la mise en place puis l'exploitation d'une alternative efficace à la route.

Déjà il aura fallu trois ans, malgré les efforts du Collectif franco-suisse pour une autre politique des transports, pour que soit lancée, avec une mauvaise volonté évidente, l'étude de la réouverture de la ligne du Sud Léman.

Certes des travaux de modernisation ont été entrepris sur la ligne Ambérieu-Chambéry-Modane et dans le tunnel du Mont Cenis en vue de doubler le trafic franco-italien. Certes le système de ferroutage Modalohr, retenu par la SNCF, peut présenter des avantages par rapport à la route roulante suisse, mais celle-ci est opérationnelle depuis vingt ans : la SNCF prend donc un risque en n'expérimentant qu'un système "innovant". Avec le système suisse, il était possible de tester plus vite une offre de ferroutage pour les camionsciternes, et de démontrer aux habitants de la Maurienne que la réouverture du tunnel du Mont Blanc n'était pas la seule issue concrète à court terme.

Quoi qu'il en soit, le ferroutage n'est que l'une des techniques ferroviaires utilisées. Or le trafic ferroviaire francoitalien stagne depuis la fermeture du tunnel du Mont Blanc malgré les capacités actuellement disponibles. Et, s'ils peuvent aujourd'hui à nouveau franchir les Alpes facilement par la route, pourquoi les transporteurs routiers mettraient-ils leurs camions sur le train, dont l'usage est plus contraignant?

Une légère augmentation du prix des péages des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus a été évoquée. Mais elle aurait peu d'effet dissuasif : sur un trajet Paris-Milan, les péages ne représentent que 10% du prix du transport routier.

La démocratie bafouée

Dans cette affaire, le gouvernement Jospin n'aura pas su écouter davantage qu'à propos du troisième aéroport parisien. La FNAUT attend toujours les réponses aux questions qu'elle avait posé à Lionel Jospin lors de sa visite à Chambéry en janvier 2001. Quant à Jean-Claude Gayssot, se présentant sans vergogne comme un défenseur de l'environnement, il a multiplié fausses concertations, promesses et annonces publicitaires : le fret ferroviaire va doubler, Modalohr est la solution miracle, l'ouverture du Lyon-Turin est avancée de 2015 à 2012, ... Mais pas un mot sur les grèves de la SNCF, qui découragent les chargeurs.

Recevant la FNAUT et d'autres associations en octobre 2001, le ministre avait accepté, péniblement, le principe d'un débat public sur les transports à travers les Alpes : rien n'est venu.

Face à ce "déficit de démocratie", le maire de Chamonix n'a pas eu d'autre solution, pour attirer l'attention et permettre à la population chamoniarde de s'exprimer, que d'organiser un référendum au résultat connu d'avance.

Le préfet de Haute-Savoie, qui s'était opposé à la consultation, s'est attiré une réplique sèche de l'ARSMB: "il veut baillonner une population déjà privée d'une enquête publique avant la rénovation du tunnel". Si les Verts ont soutenu l'action des élus chamoniards, le PC, consternant, a prôné sans succès l'abstention, en dénonçant "une honteuse opération politicienne".

Un combat commun

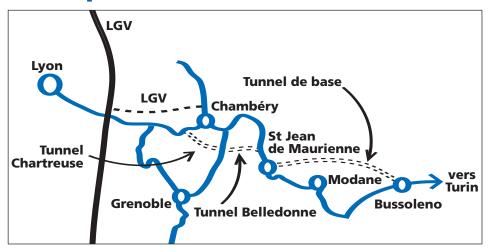
Nos voisins suisses vont réussir, grâce à leur acharnement face à d'énormes difficultés, à protéger leur environnement des nuisances du transit international du fret. Pourquoi Français et Italiens ne pourraient-ils en faire autant ?

Nos décideurs politiques et la SNCF n'ont pas su anticiper les difficultés actuelles et réagir rapidement à la fermeture du tunnel du Mont Blanc.

Slogan à la mode, le développement durable doit aujourd'hui se concrètiser : blocage des capacités routières, correction progressive de la sous-tarification routière, accélération des investissements ferroviaires. C'est l'objectif commun de nos associations. Et gagner au Mont Blanc, c'est gagner aussi dans toutes les vallées des Alpes, des Vosges et des Pyrénées.

François Grosjean, responsable du réseau "Transports en montagne" de la FNAUT, et Jean Sivardière

Lyon-Turin : un investissement pertinent mais lointain



Depuis l'ouverture du tunnel routier du Fréjus en 1980, le trafic de fret sur la ligne de Modane stagne à 10 millions de tonnes par an, soit 75 trains par jour en moyenne (deux sens confondus). Il sera possible de le doubler à partir de 2006, après la modernisation et la mise au gabarit B1 du tunnel du Mont Cenis et de ses accès depuis Ambérieu et Turin. Seul le projet Lyon-Turin permet d'aller au-delà de ce seuil : le trafic prévu est de 40 millions de tonnes (pour une capacité maximale bien supérieure).

Depuis l'abandon du tunnel des Bauges, le projet comprend désormais :

- une ligne nouvelle à grande vitesse de 80 km, entre Lyon et Chambéry -Nord, estimée à 2 milliards €, utile pour dégager la ligne classique (mais un raccordement est possible à Lépin-le-Lac et évite un tunnel au nord de Chambéry, la perte de temps correspondante n'étant que de quelques minutes);
- une ligne nouvelle à grand gabarit, mixte voyageurs et fret, avec des rampes inférieures à 12%, avec deux tunnels (sous la Chartreuse et sous Belledonne) et un tunnel de base bitube de 52 km entre Saint Jean de Maurienne et Suse. Ce dernier est évalué à 6 milliards € (3,8 seulement pour une réalisation partielle en monotube).

Paradoxalement, ce projet, confirmé le 29-01-2001 par la France et l'Italie, n'a jamais suscité l'enthousiasme de la FNAUT. Une fois de plus, en effet, le débat public qui s'imposait avant toute décision de principe n'a pas eu lieu. Le projet ne constitue pas un plan d'ensemble cohérent face aux problèmes créés par le transit routier alpin, il laisse subsister bien des incertitudes techniques, économiques et financières.

Trop de contradictions ont accompagné sa confirmation : réouverture du tunnel routier du Mont Blanc, maintien du projet A48 dont une fonction essentielle est de faciliter l'accès des camions au tunnel du Fréjus, ou encore décision de prolonger l'autoroute A51 de Sisteron à l'est de Gap vers l'Italie.

- D'après le Schéma de Services Collectifs de Transport, le trafic routier (30 millions de tonnes par an) augmentera même si le Lyon-Turin est réalisé : les vallées alpines ne seront pas soulagées.
- Les mesures programmées à moyen terme sur le réseau ferroviaire classique sont insuffisantes et se concrétisent trop lentement. Exemple significatif : en Haute-Savoie, 11% des crédits du Contrat de Plan Etat-région sont consacrés au rail, 89% à la route
- La priorité du fret, que l'ADTC de Chambéry a commencé à faire accepter en organisant en 1994 une mémorable exposition sur le ferroutage, visitée par 25 000 personnes, n'est pas assez marquée. Le projet de LGV Lyon-Chambéry est très avancé, mais l'itinéraire d'acheminement du fret depuis Ambérieu et Lyon jusqu'au tunnel prévu sous la Chartreuse n'est pas encore défini.
- On ne sait toujours pas si le tunnel de base sera phasé (un tube) ou non.
- Les problèmes du Briançonnais et des Alpes Maritimes, où les nuisances routières sont devenues insupportables, ont été ignorés. Suite au travail de nos associations et d'élus locaux, en particulier Joël Giraud, député-maire de l'Argentière, un projet de tunnel transfrontalier Briançon-Oulx est soutenu aujourd'hui par la région PACA. Mais il est refusé par RFF qui y voit, à tort, un concurrent du projet Lyon-Turin.

Où en est-on aujourd'hui?

Le percement des galeries de reconnaisance du tunnel de base a débuté.

Les bases d'un financement multimodal du projet ont été jetées : un Pôle Alpin Multimodal (PAM) regroupe le rail et les sociétés autoroutières (AREA et ses deux filiales ATMB qui exploite le tunnel du Mont Blanc et SFTRF qui exploite celui du Fréjus). Mais la situation financière de ces sociétés est délicate et le financement du Lyon-Turin à partir des excédents autoroutiers ne semble pas être pour demain.

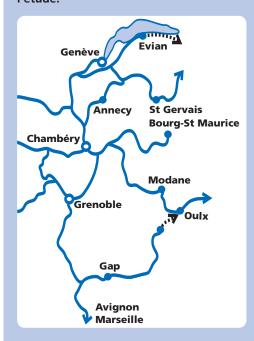
Les traversées ferroviaires des Alpes du Nord

La ligne du Sud Léman, dite ligne du Tonkin, a été ouverte en 1886. Elle est fermée au trafic de fret sur 17 km entre Evian et la frontière suisse (Saint-Gingolph) depuis 1988. Elle double la ligne du Nord Léman, qui arrive à saturation entre Genève et Lausanne. Sa réouverture est justifiée pour le trafic voyageurs dès lors que la jonction Genève la Praille-Eaux Vives-Annemasse est programmée. Outre des trains de longue distance touristiques, on pourrait y faire passer des trains de fret (hors matières dangereuses) vers Milan par le tunnel du Simplon. La réouverture rapide de la ligne du Tonkin avec modernisation de son accès depuis Culoz aurait permis de délester la ligne de Modane pendant les travaux.

La ligne Saint Gervais-Chamonix-Martigny (voie métrique à crémaillère) connait une exploitation voyageurs rénovée mais elle est évidemment inadaptée au transport lourd de fret.

La ligne Chambéry-Modane-Turin présente des rampes de 30% qui en rendent l'exploitation difficile et coûteuse. Le tunnel du Mont Cenis, ouvert en 1871, n'est qu'au faible gabarit A+.

La ligne du Val de Durance, ouverte en 1884, non électrifiée, devait rejoindre l'Italie mais s'est arrêtée à Briançon. Malgré deux rampes de 25%, elle est apte au trafic de fret. Un raccordement à la ligne Modane-Turin est envisagé depuis plus d'un siècle, il permettrait une liaison fret Marseille-Turin sans passer par Modane : un tunnel de base de 20 km entre Briançon et Oulx sous le Montgenèvre est à l'étude.



Un bon outil du développement durable

La sous-tarification des transports à longue distance est due à la non-internalisation des coûts externes dans le transport routier, mais aussi à l'absence d'harmonisation des règlementations sociales en Europe. Exploitant une faille juridique, le transporteur allemand Willy Betz emploie des chauffeurs des pays de l'Est aux conditions sociales de ces pays. D'après la FNTR, un chauffeur bulgare est rémunéré 686 € brut par mois, contre 2744 chez un "grand routier" français.

Transports aberrants

Cette sous-tarification rend artificiellement rentables des stratégies industrielles telles que le juste-à-temps, la sous-traitance, et la délocalisation de la production industrielle dans les régions où la main d'oeuvre est la moins chère. Des aberrations en résultent.

Ainsi les pommes de terre ramassées aux Pays-Bas sont envoyées par camion en Italie où elles sont lavées et épluchées, puis renvoyées, toujours par camion, aux Pays-Bas où elles sont conditionnées et commercialisées.

Il ne s'agit pas d'un cas particulier, les exemples de ce type abondent : yaourts fabriqués en Grèce avec du lait bavarois et consommés en Bavière ; crevettes pêchées en mer du Nord, épluchées au Maroc et consommées au Danemark ; lingerie fabriquée et vendue en Europe du nord après un détour par le Portugal pour une coûture, ...

Cercle vertueux

En assurant une tarification plus équitable des transports à longue distance, la RPLP contribuerait à rétablir peu à peu des pratiques industrielles économiquement saines. Elle inciterait à privilégier les échanges économiques régionaux et à développer des circuits rationnels de distribution, en particulier dans le secteur alimentaire.

Elle permettrait ainsi de réduire le nombre très élevé des transports aberrants - expéditions fractionnées, transports à vide, trajets de contournements, transports inutiles - et du même coup la fameuse "demande de transport" qui justifie les investissements routiers les plus invraisemblables.

Enfin elle faciliterait le transfert du trafic routier sur le rail, et le financement des nouvelles infrastructures ferroviaires. En Suisse, les tunnels du Loetschberg et du Gothard sont financés à 50% par la RPLP.

La RPLP: équitable et efficace

Dans toute l'Europe, la croissance rapide du transport routier de fret (d'un facteur 3 entre 1970 et 1997) génère des coûts externes prohibitifs, laissés pour l'essentiel à la charge de la collectivité : entretien des routes, encombrements, accidents, nuisances sonores, pollution de l'air, dommages aux bâtiments et atteintes à la santé humaine.

Dans l'Union Européenne, le système actuel de taxes sur les poids lourds (vignettes, taxes d'utilisation des routes) est souvent forfaitaire : les taxes ne dépendent ni du kilométrage parcouru, ni des coûts exacts occasionnés.

L'exemple suisse

En 1998, le parlement suisse a décidé d'introduire sur son territoire, au 1er janvier 2001, une RPLP ou "redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations". Un vote populaire a plébiscité cette décision. La RPLP permet une imputation précise des coûts du camionnage à ceux qui en sont responsables, et redonne de l'espoir aux riverains des corridors de transit.

La RPLP suisse est basée sur quelques principes de bon sens, aisément compréhensibles par le public.

- La taxation actuelle entretient une sous-tarification générale du transport de fret et fausse complètement les conditions de concurrence entre le rail et la route. En internalisant les coûts externes, la RPLP établit une vérité des coûts et donne légitimement au rail une nouvelle rentabilité.
- Cette internalisation est rationnelle, car la RPLP est basée sur le principe pollueur-payeur. Non seulement la RPLP est proportionnelle à la distance parcourue, mais elle est indexée sur le "poids total roulant autorisé", le volume et les émissions sonores et atmosphériques des véhicules : plus on roule et plus on pollue, plus on paie.
- La RPLP est perçue dans la région où circule le poids lourd, et sur toutes les routes : la limiter aux autoroutes aurait entraîné un report de trafic sur les routes et davantage de nuisances dans les zones habitées.

Les camions suisses et les camions étrangers circulant souvent en Suisse sont équipés d'un appareil (OBU = On Board Unit) qui stocke les caractéristiques du véhicule et enregistre les kilomètres parcourus. L'OBU est enclenchée ou déclenchée automatiquement aux passages à la frontière suisse. Le propriétaire du

camion est responsable du bon fonctionnement de cet appareil.

Les camions étrangers circulant rarement en Suisse paient chaque trajet directement grâce à une carte à puce d'identification remise au conducteur lors de l'entrée en Suisse.

Une redevance novatrice

D'un grand intérêt écologique et économique, la RPLP suisse présente de nombreux autres aspects novateurs.

- Afin de mieux tenir compte des coûts réels, le montant de la RPLP peut être augmenté dans les régions écologiquement les plus sensibles, en particulier les vallées étroites de montagne.
- L'affectation du revenu de la RPLP est une disposition fondamentale. Contrairement, par exemple, au péage urbain établi dans certaines villes scandinaves pour financer des routes, les deux-tiers de la RPLP suisse vont à la Confédération, qui les utilise pour la modernisation et le développement de son réseau ferroviaire.
- La RPLP pouvant avoir des effets pervers sur les économies locales, les régions de montagne et les régions périphériques reçoivent une part plus importante du produit de la redevance.

Bientôt en Europe?

Le 5 octobre 1999, 474 organisations de la société civile (défenseurs de l'environnement, médecins, syndicalistes, petits paysans, ...), dont bien sûr la FNAUT, FNE, ITE et T&E, ont déposé devant le Parlement Européen une pétition en faveur d'une RPLP européenne.

Une RPLP, environ 0,15 € par véhicule-km, doit être introduite en Allemagne dès 2003, mais seulement sur les autoroutes : la directive 1999-62 de l'Union Européenne n'admet en effet que des taxes autoroutières et devra être modifiée pour permettre l'extension du système suisse. L'Autriche, les Pays-Bas et la Suède ont également des projets de redevance poids lourds.

La RPLP est aujourd'hui un outil indispensable, surtout dans les pays de transit comme la France. En effet, il ne s'agit pas seulement d'absorber une partie de la croissance routière en développant les infrastructures ferroviaires et navigables, mais de stabiliser puis de réduire le nombre total des camions en circulation.

Géraldine Boucheron, Réagir

Le carnet du voyageur

Signalétique et esthétique

Les deux points de vue ci-dessous sont extraits du bulletin de l'AUT-Ile de France.

Ce qui est important pour l'usager, c'est le côté pratique de la signalétique, l'esthétique n'est que la cerise sur le gâteau. Or la signalétique dernier cri de la RATP, comme celle de la SNCF, manque de lisibilité. Nos entreprises sacrifient aux modes du moment : petite taille des caractères, remplacement des majuscules par des minuscules, texte et fond trop peu contrastés, abandon du bandeau orange indiquant les correspondances, ...

L'amélioration esthétique censée être apportée est subjective et passagère, car les modes changent. Et elle pénalise les malvoyants et personnes illettrées ou étrangères maîtrisant mal notre langue.

Jacques Scornaux

A taille égale, les minuscules se lisent plus facilement que les majuscules. Je trouve même que le passage aux minuscules traduit une sorte d'"humanisation", de rapprochement avec l'usager.

L'attribution d'une couleur à chaque ligne de métro ou de RER, comme cela se pratique depuis toujours dans le métro londonien, facilite la vie des usagers défavorisés.

François Goutorbe

Détours

Pour aller de Paris-Montparnasse à Montfort l'Amaury, trajet qui s'effectue normalement en 40 mn environ, le site internet de la SNCF m'a proposé de passer par Dreux, soit un trajet total de 2h35 avec une attente de 1h24 à Dreux : est-ce sérieux ?

Jean-Loïc Meudic, AUT-Ile de France

La SNCF m'a imposé un itinéraire anormalement onéreux, via Bâle et Mannheim, au lieu de l'itinéraire via Lindau que j'avais suggéré pour aller de Chamonix à Munich. Au retour, sur le conseil d'un ami suisse lecteur du "Thomas Cook European Timetable", j'ai retenu un itinéraire encore plus économique via Friedrichshafen avec traversée du lac de Constance. Consciente de son erreur, la SNCF m'a accordé 80 euros sous forme de bons voyage.

François Grosjean, 74 Chamonix

Lors d'une récente brocante, l'arrêt Casino a été supprimé et une déviation de la ligne de bus 514 a été prévue pour desservir la gare d'Enghien. Mais, en raison du stationnement anarchique, les prévisions ont été modifiées et cet arrêt supprimé lui aussi. Cet épisode illustre bien la fragilité de l'autobus.

Christian Noguier, 95 Enghien

Qualité de service

A Annecy, la SNCF ne délivre pas de reçu lorsqu'on lui demande le remboursement d'un billet. Ce remboursement n'étant pas immédiat, le voyageur se trouve alors dépourvu de toute preuve d'achat du billet.

André Gandy, SCUA-Annecy

Le TGV Metz-Nice permet de gagner presque deux heures de bout en bout. Mais il délaisse Toul et Neufchâteau, Valence et ses correspondances vers les Alpes et la vallée du Rhône. Il ignore les rabattements possibles, à Culmont-Chalindrey ou Dijon, depuis Reims-Chaumont, Mirecourt-Vittel, voire Epinal si le raccordement Aillevillers-Port d'Atelier n'était pas abandonné.

Claude Pierre dit Barrois. AUT-Lorraine

Pour faire visiter le musée des Merveilles de Tende à leurs élèves, les enseignants niçois doivent louer des cars, l'autorail quittant Nice à 8h51 n'existant que le dimanche et l'été. Or l'autorail doit de toute façon rallier Breil pour assurer un retour quotidien sur Nice.

Jean-Michel Pascal, FNAUT-PACA

Horaire SNCF garanti?

Paris-Grenoble en 3h? Parfois un peu plus: 1h30 de retard le 3 mai, 2h de retard au retour le 5 mai. Certes la SNCF rembourse une partie du billet si le retard dépasse 30 mn et si elle en est responsable mais, ni à l'aller ni au retour, le contrôleur, après de pitoyables excuses, n'a pris la peine d'indiquer si le retard donnait droit à un dédommagement et, le cas échéant, de rappeler la procédure à suivre pour en bénéficier ...

Bruno Sivardière, 92 Boulogne-Billancourt

Ascenseur interdit aux PMR

A la gare de Gentilly (RER B), un ascenseur non-autonome donne accès à chaque quai. Me déplaçant avec un bébé dans sa poussette (13 kg + le bébé), j'ai demandé à l'utiliser. Refus d'un agent RATP : "c'est un monte-charge (sic) réservé aux handicapés". Tant pis pour les personnes à mobilité réduite.

Anthony Gambus, 94 Gentilly

Amnistie: succès partiel

Dans l'affaire de l'amnistie, la FNAUT a joué un rôle important. Elle a été la première association à lancer le débat, dès l'été 2001, en intervenant auprès des candidats et en publiant des trinunes libres dans les médias.

Elle a posé globalement le problème des infractions au code de la route, de la fraude au stationnement payant et de la fraude dans les transports publics, et a souligné plus généralement l'impact négatif de l'amnistie sur la vie urbaine.

Ce travail a payé. L'amnistie 2002 est bien moins laxiste que celle de 1995 puisqu'aucune infraction mettant directement en cause la sécurité routière n'a été amnistiée : après la croissance de 11,4% du nombre des tués en mai, une amnistie aurait soulevé un tollé.

Il n'en reste pas moins que la première loi adoptée par le nouveau Parlement est une loi anti-civique. Le Chef de l'Etat, les ministres et bien des parlementaires tiennent des discours martiaux sur la "tolérance zéro": selon Jacques Chirac, "aucune faute ne doit rester impunie"... Mais la fraude au stationnement payant a été amnistiée. Cette amnistie sélective, incompréhensible, est un bel encouragement donné aux petits délinquants des banlieues et des beaux quartiers, et à tous les perturbateurs de la vie urbaine.

Comme le dit Laurent Gagnebin (Réforme), "taguez, volez, fraudez, resquillez, insultez les contrôleurs, garezvous n'importe où, peu importe si vous ne tuez personne. Quelle pédagogie absurde". Dominique Quinio (La Croix) ajoute: "la route est l'un des lieux modernes où la sécurité et le respect des autres mérite la mobilisation de tous, les députés avaient l'occasion peu coûteuse de faire cause commune contre la démagogie et pour le civisme".

L'amnistie, coûteuse pour les collectivités (dont le gouvernement veut renforcer l'autonomie financière ...), va compliquer la tâche des rares élus qui pratiquent une politique courageuse de partage de la voirie et de tarification rationnelle du stationnement urbain.

Au lieu d'assurer aux règles du stationnement le même respect que les autres règles de la vie sociale, au lieu de donner au paiement du stationnement - occupation privée du domaine public - la même légitimité que celle des autres services payants, l'amnistie consacre l'idée que les automobilistes sont des citoyens à part, disposant de davantage de droits que les autres usagers de la voie publique, et qu'ils sont, en temps ordinaire, "brimés" par des règlements mal conçus et des taxations abusives.

Permis à points

Récompenses .

- +2 points à la direction de GIAT-Industries, fabricant de matériel militaire à Roanne. Elle a imposé à ses cadres de prendre le train pour leurs déplacements au siège social de Versailles. Ces cadres représentant 40% de la clientèle de la liaison aérienne Roanne-Orly, Air France a interrompu cette liaison déjà mal en point (8000 passagers en 2001 contre 10 000 en 1999) et aucun repreneur n'a été trouvé.
- +1 point à Gérard Weber, transporteur routier du Haut-Rhin. Il déplore le quasi-monopole de la route ("il est anormal que les produits chimiques circulent sur la route"), souhaite l'extension du ferroutage (non accompagné sur longue distance) et plaide pour une nouvelle attitude des producteurs et des consommateurs : "actuellement nous devons livrer en 24 h, mais toutes les marchandises ne nécessitent pas ce délai qui défavorise le rail".

Punition:

- -3 points à un élu pas très démocrate des Hautes-Alpes qui a déclaré sans vergogne : "si vous voulez avoir la parole, faites-vous élire".
- 1 point à Mme Werlé, adjointe RPR de quartier à Strasbourg. Elle refuse les potelets proposés par l'association Piétons 67 pour empêcher les automobilistes de s'approprier les trottoirs, car "ils ne s'intègrent pas dans l'environnement". Elle préfère "une réelle réconciliation des usagers dans le cadre d'une pacification de la circulation, une autre logique que celle des mobiliers agressifs". On attend des précisions sur ses intentions ...

Bêtisier

- Bernard Chauveau, industriel stéphanois, est traumatisé par le retrait d'Air France de l'aéroport de Saint-Etienne : "c'est une catastrophe, notre région est de plus en plus isolée". Cet enclavement est dramatique en effet : Saint Etienne est à 70 km par autoroute de l'aéroport international de Lyon, et à 2h40 de Paris par TGV.
- Alain Plumey, directeur du musée parisien de l'érotisme et porte-parole de l'association du pied de la Butte Montmartre : "l'aménagement d'une piste cyclable sur les boulevards de Clichy et Rochechouart nous paraît incongru car ces boulevards sont pollués et donc non destinés à la balade" (source : MDB).

BIEN DIT

- Philippe Imbert, responsable de Mountain Wilderness: "les camions circulent aussi massivement en plaine, là où vit l'immense majorité d'entre nous, qu'en montagne. Protéger le Mont Blanc, c'est protéger tout le territoire. Un cancer ne se partage pas, il se combat".
- Claude Martinand, président de Réseau Ferré de France: "si un seul pays, la Suisse, peut se payer deux tunnels, pourquoi deux pays, la France et l'Italie, ne pourraient-ils se payer un seul tunnel?"
- Saddruddin Aga Khan, président de la fondation Alp Action: "ce n'est pas en répartissant les camions et les nuisances entre davantage de tunnels que la situation s'améliorera: un cancer ne se partage pas, il faut l'éliminer. Il est temps de remettre en question un système économique qui conduit à déplacer sur des milliers de kilomètres à travers l'Europe des marchandises qui pourraient être produites régionalement. La revalorisation des échanges économiques régionaux doit être au centre des politiques de développement durable et d'aménagement des territoires".

MAL DIT

Alain Bonnafous, ancien directeur du Laboratoire d'Economie des Transports et professeur à Lyon II, à propos de l'axe rhodanien: "quand il y a saturation sur un corridor routier, il faut en profiter pour donner de l'accessibilité à d'autres territoires en proposant des itinéraires alternatifs". Pour la FNAUT, il faut d'abord en profiter pour donner la priorité au rail et à la voie d'eau.

Drame ferroviaire

A Scarborough (GB), un voyageur un peu corpulent a emprunté un train à destination de Manchester. Au cours du trajet, il s'est assoupi, a glissé et s'est encastré sous la tablette fixée au siège situé devant lui. Malgré tous leurs efforts, les cheminots n'ont pu le dégager immédiatement : les pompiers ont dû dessouder la tablette pour le libérer. Plusieurs trains ont été retardés de plus d'une heure par cet incident (Marianne, 21-01-02).

Exemple à suivre

Les toilettes des petites gares de la ligne Nice-Digne, fermées après les attentats du 11-09-2001 à New-York dans le cadre du plan Vigipirate, sont à nouveau ouvertes aux voyageurs.

Brèves

Inquiétude

Il a fallu attendre la loi SRU pour que la Région Poitou-Charentes, soucieuse des deniers publics, accepte de signer une convention avec la SNCF. Mais son président Jean-Pierre Raffarin déclarait : "nous sommes prêts à prendre les routes à notre charge si l'État nous y autorise". Amiens, dont Gilles de Robien était maire avant de devenir ministre, est asphyxiée par l'automobile. Les bus y disposent de 150 m de couloirs réservés. Le PDU a deux ans de retard.

Développement durable ?

D'après Eurostat, la longueur du réseau autoroutier de l'Union Européenne a augmenté de 25% entre 1990 et 1999 pour atteindre 50 000 km. Parmi les grands pays de l'Union, c'est la France qui a construit le plus de kilomètres (2500) avec l'Espagne (3600).

Pendant cette décennie, le réseau ferroviaire a été réduit de 4%, soit 6400 km (il en reste 154 000) : les réductions les plus importantes on eu lieu en Allemagne (2900 km) et en France (2500 km). Au sein des candidats à l'adhésion à l'Union Européenne, la réduction a été de 6000 km, dont 3300 en Pologne (il en reste 65 000). C'est en République Tchèque que la densité du réseau ferré est la plus forte.

Contradiction

L'association Ile de France Environnement a dénoncé la remise en cause de l'aéroport Picardie-Europe par le ministre de l'Equipement Gilles de Robien. Lors de son assemblée générale en avril dernier, elle avait adopté une motion réclamant la maîtrise de la consommation des espaces agricoles et naturels ... en Ile de France.

Prise de conscience ?

Selon Laurence Rossignol, secrétaire nationale du PS chargée des transports : "le fret routier est subventionné à 50% par le contribuable, il faut le faire payer à son coût réel pour enrayer une machine emballée où l'Etat et la population sont pris en otages par les transporteurs routiers. Seule une prise de conscience par l'opinion publique des dégâts infligés à l'environnement permettra à l'Etat de mettre en place des alternatives". Grave erreur ! La population a "pris conscience" depuis longtemps et attend que les responsables politiques en fassent autant, et agissent !

Actions en régions

Centre

- L'Association des Transportés Epuisés des Retards du Rail (ATERR), qui regroupe des usagers de la ligne Paris-Chartres, a approuvé "les déclarations courageuses du gouvernement visant à l'instauration d'un service garanti à la SNCF". L'ATERR, qui avait organisé en mars 2001 une grève de la présentation des billets, a collecté plus de 7000 signatures en faveur du service garanti (sur 30 000 usagers quotidiens). Elle a interrogé les candidats députés sur ce thème et transmis leurs réponses aux usagers.
- La mairie de Tours ayant présenté une exposition sur le tramway, accompagnée d'une argumentation peu sérieuse en faveur du tramway sur pneus, l'ADTT a répliqué en organisant une réunion publique au cours de laquelle Gérard Guyon, expert ferroviaire, a apporté des informations fiables et démontré les limites du tramway sur pneus et l'intérêt du tram-train pour valoriser l'étoile ferroviaire de l'agglomération de Tours.

Ile de France

- 2000 usagers ont signé la pétition lancée par l'association Circule, qui regroupe des usagers du RER C, pour dénoncer les nombreux retards et le manque d'information. Après avoir rencontré la SNCF, RFF, le STIF et des élus, l'association a organisé une réunion publique à Saint Michel sur Orge pour informer les usagers.
- Le MDB a obtenu de Jean-Paul Proust, préfet de police, l'expérimentation de bandes cyclables à contre-sens dans l'hypercentre de Paris, et la diffusion d'une plaquette d'information des automobilistes sur la sécurité des cyclistes.

Picardie

• Lors de la 10ème journée nationale du vélo, l'association Vie et Paysages de Château-Thierry a organisé un circuit urbain et un circuit rural de 20 km le lendemain. Cette double initiative avait l'intérêt de prouver que la pratique cycliste, quotidienne et ludique, forme un tout. "La ville de Château-Thierry, qui sera étape du Tour de France, doit démontrer que le vélo n'est pas seulement un spectacle, mais aussi un moyen de transport".

Dans le cadre de la journée du patrimoine, Vie et Paysages a organisé une sortie pédestre en fôret de Retz : l'occasion de dénoncer le projet d'élargissement de la RN2.

Provence-Alpes-C. d'Azur

- Le Comité de Défense et d'Extension Ferroviaire (CODEF-Alpes du Sud) s'inquiète du désintérêt de la SNCF pour la ligne Valence-Veynes : la SNCF fait de la publicité pour la ligne routière VFD Grenoble-Briançon par le col du Lautaret, restreint le service auto-train Paris-Briancon, n'applique pas sur cette ligne les tarifs promotionnels "skinight", et privilégie les rabattements sur Grenoble ou Marseille et Aix -TGV. Par ailleurs le CODEF constate la rareté et le caractère aléatoire des corrrespondances à Veynes pour les trajets Grenoble-Marseille, et la faiblesse de la desserte du Val de Durance : 4 trains par jour et par sens seulement, le manque de ponctualité s'est accentué avec l'arrivée du nouveau matériel. L'opération "carte postale de protestation" du CODEF a recueilli 8000 signatures.
- La FNAUT Alpes-Maritimes dénonce une nouvelle fois le sort des usagers de la ligne Nice-Digne : réservations impossibles, trains surchargés, bagages abîmés, vélos refusés. Elle a suggéré la location de matériel pour l'été. Elle réclame une participation financière de la région aux investissements et à l'exploitation de la ligne Nice-Digne aussi élevée que celle accordée aux autres lignes TER.
- La FNAUT Alpes-Maritimes défend le projet RFF de troisième voie littorale entre Antibes et Nice, tout en regrettant le report du projet entre Cannes et Antibes. Elle souhaite que RFF renforce les mesures de protection contre les nuisances sonores mais critique les riverains qui font de la surenchère en réclamant la mise en souterrain des voies ferrées existantes et futures (TGV), alors qu'ils n'ont jamais protesté contre la construction de l'autoroute A8 voisine. Elle dénonce les élus qui les soutiennent par démagogie, en particulier Louis Nègre, maire de Cagnes sur Mer et président de l'Agence des déplacements des Alpes Maritimes, qui réclame "un équipement structurant digne du 21ème siècle qui ne défigure pas l'une des plus belles régions du monde": ces élus savent pertinemment que le surcoût démesuré d'un tunnel ne peut que faire capoter le projet alors qu'une 3ème voie de Cannes à Nice est urgente car le réseau routier est

Le trafic augmente de 5% par an sur les autoroutes A8 et A57 du réseau de la société ESCOTA, qui va investir 500 millions d'euros : nouveaux échangeurs et mises à 2 fois 3 voies.

Les activités de la FNAUT

- Fin mai, Jean Sivardière, Simone Bigorgne et Abel Guggenheim ont rencontré Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports. Jean Sivardière et Marc Debrincat ont rencontré Marc Audibert, conseiller de Tokia Saïfi, secrétaire d'Etat au Développement Durable.
- La FNAUT a poursuivi jusqu'au bout son action contre l'amnistie présidentielle : communiqués et articles de presse, intervention auprès du Garde des Sceaux, lettre aux partis politiques et à tous les parlementaires, rencontre avec le groupe des députés UDF, organisation avec le MDB d'une manifestation devant l'Assemblée Nationale le jour du vote de la loi d'amnistie par les députés avec le soutien de l'AFVAC, des Droits du Piéton, de Réseau Vert, de Rue de l'Avenir, de la CDHR, de la FUBicy et d'Agir pour l'Environnement.
- Xavier Braud a présenté au sénateur Hubert Haenel, qui les soutiendra, les propositions de la FNAUT sur une réforme de la procédure de déclassement des lignes ferroviaires.
- La FNAUT et ses associations de Chamonix et de Maurienne sont représentées au Comité de contrôle de la sécurité, de la régulation et de l'environnement des tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus.
- La FNAUT a participé à la manifestation organisée le 25 juin à Chamonix contre le retour des camions.
- François Grosjean a fait un exposé sur la situation française et l'action des associations lors de l'atelier ALP-NET organisé à Stresa, Italie, sur la politique alpine des transports. Il a participé à la rencontre organisée par le Collectif Transport d'Alsace sur le transit à travers les Vosges.
- Eric Ehlers a participé comme rapporteur d'un atelier et intervenant à une table-ronde à la Conférence Internationale sur le transport aérien, les aéroports et le développement durable organisée à Cergy par T&E. Jean-François Bourdin a participé à une rencontre entre associations sur la maîtrise du transport aérien.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 105 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris M Pernety

\$\mathcal{E}: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06 e-mail: fnaut@wanadoo.fr Internet: http://www.fnaut.asso.fr CCP: 10 752 87 W Paris

n°108

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

Tarifs SNCF

Traditionnellement, l'augmentation annuelle des tarifs SNCF Grandes Lignes a lieu au mois de janvier. Seule exception : l'augmentation 2002 n'est PAS intervenue en janvier 2002 mais a été anticipée en septembre 2001, à la demande de l'Etat qui souhaitait stabiliser les prix au cours du premier trimestre 2002, lors du passage à l'euro.

Aussi les voyageurs ont-ils été désagréablement surpris par la hausse de 1,8% en moyenne, appliquée au 1er août 2002, en pleine période de vacances, alors qu'elle ne devait intervenir qu'en janvier 2003.

Désagréable surprise aussi pour les associations d'usagers et de consommateurs, avec lesquelles la SNCF cherche à établir des relations de confiance et qu'elle informe longtemps à l'avance de ses projets tarifaires : l'augmentation, qui a été annoncée publiquement le 24 juillet, n'a même pas été évoquée par le président de la SNCF lors de la réunion SNCF-consommateurs du 12 juillet et n'a fait l'objet d'aucune explication ultérieure.

Trois majorations en 18 mois (28 janvier 2001, 1er septembre 2001 et 1er août 2002), c'est trop : +6,2% pour un aller Paris-Clermont Ferrand en 2ème classe, +5,7% pour un aller Paris-Poitiers, c'est nettement plus que l'inflation sur la période considérée et ne correspond à aucune amélioration perceptible de la qualité du service offert.

Nous n'ignorons pas les difficultés financières rencontrées par la SNCF, dont les résultats récents sont sensiblement inférieurs aux prévisions. Mais l'exploitant a choisi la solution de facilité, au risque d'inciter des voyageurs à se déplacer moins souvent ou, s'ils disposent d'une voiture, à se détourner du train.

Même si, comme l'affirme la SNCF, 75% des voyageurs profitent de réductions tarifaires, le public - en particulier les jeunes et les familles estime que le train est cher.

La FNAUT le répète depuis des années, ce n'est pas en relevant ses tarifs que la SNCF viendra à bout de son déficit d'exploitation, mais en mettant en oeuvre un cercle vertueux combinant politique commerciale dynamique et tarification modérée.

Simone Bigorgne



Le train de jour, TGV ou train classique, ne répond pas à toutes les attentes des voyageurs. Le train de nuit est souvent seul à pouvoir assurer une arrivée matinale à destination, et permet des gains de temps appréciables en cas de séjour bref. Il peut apporter variété et souplesse à l'offre ferroviaire, contribuer à une meilleure desserte des villes moyennes et renforcer l'effet de réseau. Bien que la SNCF ait procédé à de nombreuses suppressions ces dernières années, le train de nuit n'est pas condamné à la régression : il est au contraire possible de le relancer sur divers itinéraires transversaux et même radiaux, à condition d'adapter le matériel, les horaires et les prestations annexes au besoin de confort et de sécurité du "voyageur nocturne".

es suppressions de trains de nuit décidées par la SNCF, sans aucune concertation avec les voyageurs, lors de la mise en service du TGV-Méditerranée à l'été 2001, ont suscité de nombreuses protestations qui ne relèvent en rien d'un conservatisme de la clientèle.

Les atouts du train de nuit

En une nuit, entre 22h et 8h le lendemain, un train de nuit peut parcourir une distance de 1000 km. Or de nombreuses grandes agglomérations françaises ou européennes sont séparées par des distances de cet ordre de grandeur ou inférieures.

Dans tous les modes de transport, on peut voyager la nuit. Mais le passager est le plus souvent assis : voiture, autocar, avion. Seuls le train et le bateau permettent de voyager à la fois en sécurité et confortablement, en position allongée.

La SNCF a supprimé de nombreux trains de nuit depuis l'apparition du TGV,

après avoir constaté leur moindre fréquentation (et parfois pour favoriser un report du trafic sur le TGV).

Mais l'accélération des trains de jour a été très inégale sur le territoire français, et elle ne répond pas aux besoins de tous les usagers.

- Même sur des itinéraires radiaux desservis par le TGV, le train de nuit est souvent le seul moyen d'arriver tôt à destination (entre 6h et 8h) sans mordre sur les heures "utiles" de la journée.
- Non seulement de nombreux trajets TGV exigent nettement plus de 3h mais, sur bien des itinéraires, les liaisons en 3h ne sont pas proposées en tout début ou en toute fin de journée.
- Même si un trajet TGV n'exige que 3h, le parcours terminal en agglomération peut prendre du temps, en particulier dans la région parisienne.

Le train de nuit reste donc nécessaire aux voyageurs qui ont une activité professionnelle matinale dans une grande ville. Son utilisation à l'aller peut être combinée avec celle d'un train de fin de

Trains de nuit Témoignages

journée ou de soirée pour le retour, mais il s'avère nécessaire à ceux qui souhaitent pouvoir prolonger leur séjour en fin de journée pour un dîner ou un spectacle sans pour autant consentir la dépense élevée d'une nuit d'hôtel.

Variété et souplesse

Variété et souplesse sont des atouts commerciaux essentiels de l'offre de transport : or le train de nuit élargit les possibilités du rail face à l'avion sur les relations interrégionales et même sur les relations radiales, desservies ou non par le TGV, en renforçant l'effet de réseau. Le train de nuit est un concurrent sous-estimé de l'avion. Mais le problème est plus général.

Le train de nuit est en particulier indispensable aux voyageurs qui doivent prendre une correspondance ferroviaire ou aérienne pour poursuivre déplacement. Si on arrive à Paris à 7h en venant du sud, on peut aller à Reims ou à Cambrai sans sacrifier la matinée, ce n'est plus le cas si on arrive à 9h.

Mais un train de nuit peut aussi jouer le rôle de train de soirée en début de parcours, et de train de début de matinée en fin de parcours : il permet d'améliorer les relations des villes moyennes avec les grandes villes de départ ou d'arrivée, et les relations de cabotage.

Des services inadaptés

La SNCF se désengage des relations de nuit classiques au profit de relations TGV, sans s'interroger sur l'origine des baisses de trafic constatées : l'assèchement par le TGV n'est pas seul responsable. La SNCF n'est d'ailleurs pas partie prenante du programme européen de renouvellement du matériel de nuit.

- Le nombre des relations assurées diminue peu à peu : il en subsiste une soixantaine, entre Paris et les Alpes, l'Auvergne, le Sud-Ouest, la Bretagne et Francfort. Ce sont pour moitié des trains à dates prédéfinies (en périodes de pointe) ou des trains saisonniers Ont ainsi disparu toutes les relations Grenoble-Paris, Brest/Quimper-Paris, Nantes-Bordeaux, Agen-Paris, Béziers-Paris.
- Des arrêts sont supprimés, sous prétexte d'améliorer sécurité et confort, sur les relations survivantes (voir FNAUT-Infos n°96). Les horaires sont inadaptés (par exemple Strasbourg-Paris : départ trop tardif à 0h20, arrivée trop matinale à 6h). Le matériel et les prestations proposés sont obsolètes. Les relations assurées et les horaires varient d'un service à l'autre, ce qui empêche la clientèle de s'y accoutumer.

Trains-hôtels et TGV de nuit

Les trains-hôtels constituent une offre nouvelle, ils concurrencent efficacemment mais ne sont viables économiquement que sur un petit nombre de relations entre grandes métropoles : c'est le cas des trains Elipsos Paris-Madrid/Barcelone et Barcelone-Zürich/Milan, qui offrent toute une gamme de prestations, et des trains Artésia Paris-Italie (qui ont transporté un million de voyageurs en 2001).

Un train a besoin d'une clientèle atteignant un certain seuil pour subsister, ce qui est difficile si l'offre est fragmentée. Un train de nuit comportant des voitureslits de luxe, mais aussi des voitures couchettes, des voitures places assises, un wagon postal et quelques wagons de marchandises a par contre de meilleures chances de rentabilité : cette formule n'a pas été expérimentée.

A l'opposé du train-hôtel, le TGV de nuit permet des "sauts de nuit" en places assises entre 0h et 6h. C'est un bon concurrent de l'autocar (l'expérience, tentée il y a une dizaine d'années sur des trains classiques, des compartiments couchettes comportant 8 places semiallongées a été abandonnée) mais, peu confortable, il n'est adapté qu'à une clientèle peu exigeante.

Par contre le TGV-couchettes a vraisemblablement un bel avenir sur diverses relations internationales à grande distance telles que Londres-Rome ou Paris-Varsovie. Il est regrettable que sa mise au point n'ait pas été poussée, car il serait aujourd'hui un concurrent de l'avion sur des distances d'au moins 1500 km.

Une offre à repenser

Mais revenons aux trains de nuit circulant sur le territoire national. Le "service nuit" (voir encadré) a été introduit avec succès sur 15 itinéraires par la SNCF (l'érosion régulière de la clientèle a pu être enrayée) mais il faut imaginer une rénovation plus poussée.

Les besoins de la clientèle sont bien connus et axés sur le confort. Le voyageur nocturne n'est pas intéressé par la vitesse : une vitesse modérée permet par ailleurs d'économiser l'énergie, de favoriser la coexistence avec les trains de fret et d'utiliser des itinéraires moins directs mais assurant une desserte plus fine du territoire. Le voyageur souhaite une nuit suffisamment longue pour pouvoir bien dormir, de l'espace pour lui-même et ses bagages, de la tranquillité et de petites (boissons prestations chaudes,

Le train de nuit est adapté aux déplacements des hommes d'affaires, qui pourtant l'utilisent peu. Mais il est aussi apprécié des personnes âgées et des familles pour les longs parcours, car il évite les ruptures de charge, et convient bien aux séjours touristiques brefs. Il peut constituer une réserve de capacité en cas de saturation des trains de iour.

Depuis la suppression du train de nuit Nice-Saint Gervais, je ne peux plus emmener mes trois petits-enfants d'Antibes à Chamonix, sauf à effectuer plusieurs changements (Lyon, Annecy et Saint Gervais). Dois-je me reporter sur la route ? Les têtes pensantes de la SNCF voyagent-elles par le train?

Philippe Etourneau, 06 Antibes

Le train Saint Gervais/Genève-Nice me permettait de me rendre sur la Côte d'Azur pour des séjours brefs de deux à trois jours dans de bonnes conditions de confort et sans perte de temps. Si je veux profiter de la matinée sur la Côte, je dois dorénavant partir à 14h45 pour arriver à 23h45. Si je ne peux me libérer l'après-midi, je dois partir à 6h pour arriver à 13h : le TGV a gagné une heure entre Valence et Marseille, mais il me fait perdre une demi-journée.

Ludovic Bruley, 74 Cluses

La SNCF affirme vouloir défendre les trains de nuit, mais deux expériences faites au cours de l'été 2001 me font douter de sa sincérité.

Le train de nuit Paris-Royan me permettait de rendre visite pendant une journée à ma famille en vacances à Royan. A l'aller, départ trop tardif à 23h53, accès au train possible seulement 15 mn avant le départ, 48 mn d'attente à Saintes pour la correspondance vers Royan. Au retour, départ dès 18h15, attente inacceptable de 2h45 à Saintes, arrivée trop matinale à 5h53.

Le train de nuit Paris-Béziers était correctement occupé avant suppression au service d'été 2001. Le report obligé sur les TGV de soirée pose problème. Dans le sens nord-sud, l'arrivée tardive impose le recours à un taxi ou à la voiture de parents ou amis pour le parcours terminal : auparavant, on pouvait utiliser les transports collectifs. Dans le sens sud-nord, pour la même raison, l'arrivée tardive est une angoisse, surtout pour les banlieusards qui, en cas de retard, sont bloqués à Paris pour la nuit. Certes un TGV de nuit a été mis en place : la tête des voyageurs à l'arrivée démontre son inconfort total.

Daniel Brigot, 77 Vaires

de voyageurs

Des voyageurs ne peuvent ou ne veulent pas voyager de jour : hommes d'affaires, personnes âgées hostiles aux longs parcours de jour, handicapés ou rhumatisants préfèrant parcourir une longue distance en position allongée.

Quelle galère pour rejoindre la gare d'Austerlitz, où ont été transférés les départs des trains de nuit Paris-Sud Est! La gare de Lyon était bien mieux desservie par les transports parisiens.

Georges Bauce, 83 Agay

Lors du week-end de la Toussaint 2001, tous les TGV Paris-Marseille et retour étaient complets, de même que le Train Bleu de nuit. Est-il raisonnable d'avoir supprimé tous les autres trains de nuit, même en période chargée ?

Jean-Michel Pascal, 06 Nice

Train de nuit ou avion?

Voyageant régulièrement entre Reims et Antibes pour des raisons tant professionnelles que personnelles, nous utilisions le train de nuit direct qui nous évitait de perdre une journée complète : départ à 20h30, arrivée à 9h.

La SNCF nous oblige dorénavant à transiter par Paris, de nuit comme de jour : départ de Reims dès 18h33, arrivée à 7h40 ; ou départ à 8h57, arrivée à 17h09 : ou encore départ à 12h36, arrivée à 22h09. Dans les deux cas, il faut presque une heure pour passer d'une gare parisienne à l'autre dans des conditions particulièrement inconfortables, surtout si on voyage avec enfants et bagages : il faut aller à la gare du Nord prendre le RER, ou changer de métro à la Bastille. Les possibilités encore offertes par Culmont-Chalindrey et Dijon sont totalement dissuasives suite à la suppression d'un train de soirée Reims-Culmont.

Le mépris de la SNCF pour les voyageurs provinciaux, nombreux à être pénalisés par la suppression de trains de nuit, est irritant : pourquoi passer par Paris alors que des solutions plus simples avaient fait leurs preuves ? Le TGV ne remplace pas le train de nuit.

Mis devant le fait accompli, nous avons expérimenté le passage par Paris ... pour prendre l'avion : nous effectuons le trajet Reims-Antibes en 4h30 au plus, et pour un tarif concurrentiel. Nous avons renoncé à renouveller nos abonnements et abandonné définitivement le train : il est regrettable que la SNCF, dont nous avons apprécié les services pendant de nombreuses années, déploie tant de moyens pournous faire préférer l'avion.

Sylvie et Christophe Larroque, 51 Reims

viennoiserie). Bien entendu, sécurité et tarification attractive doivent s'ajouter au confort.

Sur les relations franco-françaises, le train-hôtel est inadapté mais on peut en imaginer une formule allégée s'inspirant de la nouvelle voiture Corail "multiservices" (voir FNAUT-Infos n°91).

- Une voiture "Accueil" avec large porte centrale équipée pour les handicapés, donnant sur une réception comme dans tout hôtel (en fait un local contrôleur/accompagnateur aménagé), avec un local permettant de déposer les bagages lourds ou volumineux et les vélos, un self-service (boissons, viennoiserie), des toilettes, et les deux compartiments encadrant la réception aménagés pour les personnes handicapées.
- Les autres voitures, encadrant la voiture "Accueil" selon la formule Bloc ne seraient que peu modifiées dans un premier temps.

Pour assurer une meilleure sécurité, toutes les portes extérieures, à l'exception de la porte centrale de la voiture "Accueil", deviendraient des issues de secours et seraient verrouillées : toute montée ou descente de voyageurs se ferait par la réception. Les portes d'intercirculation seraient également verrouillées aux extrémités de la "zone couchée" (cas d'un train mixte).

Dans un deuxième temps, les intercirculations pourraient être élargies et rendues plus étanches. Pour un meilleur confort, le nombre de places par compartiment devra être réduit à 3 ou 4.

Il est donc possible, sans dépenses exagérées, d'offrir aux voyageurs des trains de nuit plus accueillants et plus sûrs sans augmenter les tarifs : le prix d'une chambre d'hôtel de type "Formule 1" doit servir de référence pour une famille de trois personnes.

TGV ou pas, le train de nuit est une offre spécifique qui ne doit pas disparaître mais au contraire se développer. Sa régression n'a d'ailleurs rien d'inéluctable. Des autocars de plus en plus nombreux sillonnent les routes européennes la nuit : comment imaginer que le train de nuit, plus sûr, plus confortable et offrant des services plus variés, n'ait pas d'avenir?

La conception des trains de nuit français n'a guère évolué depuis les années 1900 : après la révolution du TGV, la SNCF saura-t-elle concevoir et exploiter le TNC ou Train de Nuit Confort?

Si la SNCF, sur certains itinéraires, ne souhaite pas, ou plus, exploiter des trains de nuit, elle devra laisser la place à d'autres opérateurs susceptibles de renouveler l'offre et de la rentabiliser.

Jean-François Bourdin, Max Mondon

L'offre SNCF

Les trains de nuit de la SNCF (hors TGV de nuit) comportent pour la plupart des voitures-lits, des voitures-couchettes, et parfois des voitures avec sièges à dossier inclinable.

Dans les voitures-lits, les cabines accueillent 1 ou 2 personnes en 1^{ère}, 2 ou 3 en 2^{ème}. Un stewart est à la disposition des voyageurs

Dans les voitures couchettes, les compartiments offrent 4 places en 1ère classe et 6 en 2ème. Des verrous entrebailleurs équipent les portes des compartiments, certains compartiments sont réservés aux femmes voyageant seules ou avec des enfants.

Dans les trains de nuit ordinaires, les couchettes (avec drap-housse, oreiller et couverture) sont au prix de 14 € en 1ère ou 2ème pour les adultes et les enfants de plus de 12 ans.

"Service nuit"

Depuis mai 2000, la SNCF fait circuler des relations de nuit (15 aujourd'hui, dont 7 Paris-province) qui proposent un service couchettes plus élaboré appelé "service nuit", comprenant l'accueil sur le quai, une couette confortable, une bouteille d'eau et un kit de bienvenue. Au

centre de la rame, pour les voyageurs en places couchettes, se situe une voiture service : on y trouve information et assistance auprès du contrôleur et de l'employé de la Compagnie des Wagons-Lits, et un distributeur automatique de boissons chaudes et fraîches et de friandises. Les voitures sont climatisées.

La couchette "service nuit" est au prix de 16 € en 1ère classe comme en 2ère. Le transport du vélo non démonté du voyageur est possible dans un espace vélo situé à côté du compartiment, au prix de 10 €.

La circulation est quasi-quotidienne, elle se fait sans arrêt entre 0h30 et 5h30. Exemples de trains offrant le "service nuit": l'Occitan Paris-Toulouse, l'Autan Bordeaux-Nice, l'Alsace Riviera Strasbourg-Vintimille.

TGV de nuit

Les TGV de nuit n'offrent que des places assises. Ils desservent 5 relations (Paris-Brest, Paris-Hendaye/Tarbes, Paris-Bourg Saint Maurice, Dunkerque-Bourg Saint Maurice, Lyon-Les Arcs), ainsi que les vallées alpines en vacances. Le tarif forfaitaire pour la place, la bouteille d'eau et le bandeau pour les yeux est de 44 € en 1 ère et 35 € en 2 ère.

Changement climatique



Les préoccupations du public au sujet du climat sont de plus en plus justifiées par les observations scientifiques.

Réchauffement confirmé

Non seulement la température moyenne de la surface du globe a augmenté de 0,6° au cours du 20ème siècle, mais le réchauffement moyen semble s'accélérer. Les années 1998 et 2001 et la décennie 1990-1999 ont été les plus chaudes depuis qu'il existe des relevés fiables. 9 des années les plus chaudes sont postérieures à 1990. La température moyenne du globe a aujourd'hui dépassé de 0,42° la valeur moyenne observée entre 1961 et 1990.

En 30 ans, l'épaisseur moyenne de la banquise arctique aurait diminué de 40%, passant de 3,1 m à 1,8 m, d'après des observations effectuées entre 1993 et 1999 depuis des sous-marins nucléaires américains. Cette tendance a été confirmée en 2001 par la mission internationale AMORE.

Depuis 40 ans, la couverture neigeuse s'amincit : de 1,50 m à 90 cm à la station météo du col de Porte, près de Grenoble. Météo France prévoit qu'elle pourrait passer à 60 cm sur les Alpes du Nord, et de 40 aujourd'hui à 20 sur les Alpes du Sud et les Pyrénées. La menace de faillite est évidente pour les stations de ski de moyenne altitude. D'après l'INRA, la floraison de certains arbres fruitiers se produit 10 à 15 jours plus tôt qu'il y a 230 ans.

Changements annoncés

La réalité du réchauffement du globe n'est plus contestée aujourd'hui par les experts, et une remontée du niveau des océans est attendue. Or 50% des humains vivent au bord de la mer et 20% des terres habitables du Bengladesh sont menacées. L'état du Tuvalu, un confetti posé sur l'Océan Pacifique, va disparaître : les 11 000 habitants de ses neuf atolls, menacés à court terme, vont bientôt se réfugier en Nouvelle-Zélande. Les 311 000 habitants des îles Maldives s'inquiètent eux aussi

L'Europe n'est pas à l'abri du phénomène. D'ici à 2020, le gouvernement néerlandais va dépenser 1,2 milliard d'euros pour renforcer les digues qui protègent son territoire de la submersion par la mer.

Les conséquences régionales du réchauffement sont très difficiles à prévoir, et il faut s'attendre à de véritables changements climatiques.

Ainsi un hiver aussi pluvieux que celui de 2000-2001 revient en moyenne tous les 40 ans dans le climat européen actuel : il pourrait survenir de 3 à 5 fois plus souvent au cours du 21ème siècle. D'où des risques d'inondations aggravés (d'après la revue Nature).

Agir sans attendre

Mais venons-en aux causes. Michel Petit, expert français du Groupe Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC), est catégorique : "l'accroissement de l'effet de serre joue vraisemblablement un rôle majeur dans les changements constatés. Il faut s'attendre à ce que le changement climatique s'accentue et devienne de plus en plus perceptible, d'autant que l'humanité continuera à émettre de grandes quantités de gaz à effet de serre".

Selon Tony Blair, même si tous les pays développés atteignaient en 2010 les objectifs fixés à Kyoto, les émissions globales de gaz à effet de serre ne seraient réduits que de 5% par rapport au niveau de 1990 alors qu'il faudrait les réduire d'au moins 60%.

C'est en particulier dans le secteur des transports qu'il faut agir, et vite.

Le transport d'une personne sur un km en ville implique le rejet de 309 g de CO2 en voiture (personne seule), 80 en bus, 20 en tramway et un rejet négligeable à pied ou en vélo. En interurbain, les rejets sont de 180 g en voiture, 160 en avion, 30 en autocar et 0,5 en train électrique. Pour une tonne transportée sur un kilomètre, ils sont de 70 g en camion (charge utile de 15 tonnes), 12 en train et 18 en bateau (source : Amis de la Terre).

En 1999, la route a émis, en France, 3,7% de CO2 de plus qu'en 1998. Selon l'ADEME, pour que la France respecte ses engagements de Kyoto, il faut diminuer la consommation des véhicules de 30 à 40%, ou transférer 25 à 50% du trafic routier sur les transports alternatifs, ou augmenter le prix des carburants de 35 à 65%. Le nouveau gouvernement ne pourra se contenter de discours.

Jean Sivardière

Actions en régions

(voir aussi page 8)

Lorraine

• L'association AGIRR a attiré l'attention du Premier ministre sur la nocivité du projet de deuxième autoroute Metz-Nancy A31, abandonné à la suite d'un débat public et que des élus locaux cherchent à relancer. Elle plaide pour un aménagement du territoire lorrain permettant de limiter les déplacements quotidiens, et pour une correction de la sous-tarification routière, génératrice de pratiques industrielles anti-économiques et de transports inutiles.

Poitou-Charentes

- A l'annonce du déferrement partiel de l'antenne Roumazières-Confolens de la ligne Limoges-Angoulême, fermée en 1984, l'AUTC-Poitou-Charentes a rappelé que Confolens, agglomération de 13600 habitants disposant d'un lycée et d'un hôpital, est enclavée : la desserte par autocar vers Angoulême est squelettique (un AR par jour, qui double le train TER), et inexistante vers Limoges.
- L'AUTC a protesté contre l'opposition manifestée par le conseil municipal de Nersac à un projet d'embranchement ferroviaire et de plate-forme de ferroutage présenté par la Chambre de Commerce : "pourquoi les arguments écologiques ne sont-ils jamais mis en avant quand il s'agit de projets routiers?"

Les activités de la FNAUT

- La FNAUT a signé avec le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable une Convention Pluriannuelle d'Objectifs (2002-2004).
- André Laumin a été nommé administrateur de RFF. Jean Sivardière a été renommé membre du Conseil d'Orientation du PREDIT.
- Abel Guggenheim a participé à une réunion de travail du GART sur les plans de déplacements d'entreprises.
- Jean-Claude Oesinger a participé à Amiens à un séminaire SNCF sur la sûreté des voyageurs dans les trains de grandes lignes.
- Toujours pas de réponse de Jean-Cyril Spinetta, président d'Air France, à notre proposition de nommer un médiateur auprès de sa compagnie ...

Emmanuel Pires a quitté la FNAUT après dix ans d'activité efficace et appréciée au service technique : il est remplacé par Fabrice Michel, auparavant chargé de la communication interne au Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques (GIHP).

Le coin du cycliste

Cyclistes oubliés

Selon Gilles Bridier, journaliste à La Tribune : "le programme de maîtrise de l'énergie du gouvernement Jospin laisse sur sa faim. Rien qui puisse prendre l'automobiliste à rebrousse-poil. Un crédit d'impôt de 10 000 F pour les utilisateurs de voitures dites propres mais rien sur la fiscalité des carburants pour inciter à l'achat de voitures moins énergivores". Et toujours rien pour les cyclistes qui, pourtant, ne consomment pas de pétrole, ne polluent pas et ne font pas de bruit.

Le vélo en Europe

En Suisse, depuis le 01-01-2002, le stationnement sur une piste cyclable est sanctionné par une amende de 120 FS (source : Dauphiné Libéré).

En Belgique, le gouvernement a généralisé, moyennant une signalisation adéquate, l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter à contresens les voiries urbaines à sens unique d'au moins 3 mètres de large où la vitesse est limitée à 50 km/h (source : GRACQ).

En Allemagne, un comité national prépare un plan national de promotion du vélo : les Länder seront encouragés à développer les infrastructures cyclables, des mesures fiscales sont prévues pour inciter les salariés à se déplacer à vélo.

A l'école à vélo

A l'école primaire de Poisat, dans la de Grenoble. aménagements ont été réalisés pour convaincre les parents d'élèves de privilégier la marche, la bicyclette et les transports collectifs pour les trajets domicile-école : installation de barrières devant l'école pour éviter le stationnement abusif, parc à vélos dans la cour de l'école. Diverses actions de sensibilisation ont accompagné la mise en place de ces équipements : travail pédagogique dans les classes, organisation de "vélobus" pour le ramassage scolaire.

Les résultats, dus à l'initiative de la communauté de communes l'agglomération grenobloise, sont très encourageants. A la rentrée 1999, 50% déplacements domicile-école s'effectuaient en voiture, 50% à pied et ... 0% en vélo. Deux ans plus tard, 25% de ces déplacements s'effectuent en voiture, 55% à pied et 20% en vélo. La preuve est faite que des actions cohérentes permettent d'obtenir des résultats rapides sans dépense excessive.

Médiation

Le service Médiation de la FNAUT est à votre disposition pour vous aider à régler un litige, quel que soit le mode de transport utilisé: bus, car, train, avion, bateau. Faites-le connaître autour de vous.

Téléphone: 01 43 35 02 83. Courriel: fnaut.mediation@wanadoo.fr.

Grèves SNCF

En avril 2001, les voyageurs ont subi des désagréments en raison de grèves à la SNCF. Certains ont dû annuler leur voyage, d'autres ont perdu une semaine de location saisonnière d'appartement. Plusieurs dossiers nous ont été transmis : le médiateur a accordé à chaque requérant 1000 F environ en bons voyage.

Réacteur en feu

Mme Y devait rentrer de l'Ile Maurice à Paris. Un réacteur ayant pris feu après 45 mn de vol, l'avion a fait demi-tour et le vol a été reporté au lendemain. La compagnie a offert aux passagers un repas et une nuit d'hôtel. Grâce à la FNAUT, Mme Y, enceinte, a obtenu le remboursement de ses frais de téléphone et une somme de 2400 F.

Bagage endommagé

Sa planche de surf ayant été endommagée lors d'un transfert, un passager aérien avait reçu un avoir de 400 \$ de Continental Airlines. Mais il n'avait aucun projet de voyage, étant provisoirement handicapé à la suite d'un accident, et essayait d'obtenir la conversion de l'avoir en argent depuis sept mois. Sa demande a abouti rapidement grâce à l'intervention de la FNAUT.

Bagages en retard

M. G devait effectuer un voyage en Martinique avec sa mère. Il avait demandé au SERNAM de transporter leurs bagages d'Epinal à la Gare du Nord. Suite à un retard important de livraison, ils ont dû renoncer à leur voyage. M. G n'a obtenu aucun dédommagement de la SNCF. La FNAUT a saisi le Médiateur : le requérant a finalement obtenu 2900 F.

TGV en retard

Mme B, dont le frère est décédé accidentellement, s'est rendue à Marseille afin de se recueillir auprès du défunt avant la levée du corps. Son TGV ayant eu plus de 2h de retard, elle est repartie à Paris sans avoir revu son frère. La SNCF lui a adressé 340 F à titre de dédommagement. Suite à l'intervention de la FNAUT, Mme B a obtenu en plus le remboursement intégral de ses billets de train et 235 euros.

Radio Lignes

En appelant le 08 91 70 50 00 (0,23 € la minute), on obtient des informations sur la situation du trafic ferroviaire national et régional : retards, grèves, ...

Le rapport 2001 du médiateur de la SNCF

En 2001, M. Bertrand Labrusse a traité 208 litiges, soit une très forte progression de 54% par rapport à 2000 et 100% par rapport à 1995. La procédure de médiation répond donc à un réel besoin des voyageurs. La FNAUT a fourni 109 dossiers, soit 52% du total, contre un tiers en 1999 et en 2000.

Dans 74% des cas, le médiateur a rendu un avis favorable au voyageur. Il s'agit le plus souvent d'un compromis : si le médiateur paraît parfois privilégier les intérêts de la SNCF, il cherche toujours à faire bénéficier le voyageur d'un geste commercial.

Le nombre des litiges "classiques" (infractions, qualité de service, bagages, remboursements) est resté stable. Cependant l'activité de médiation a été marquée en 2001 par trois nouveautés.

• En raison de l'importance des conflits sociaux, 17% des réclamations ont concerné des préjudices subis lors de grèves, contre 4% en 2000. Le médiateur a essayé de mieux prendre en compte ces préjudices. Ainsi la prolongation de la grève du 29 mars au début des vacances scolaires a contraint des familles captives du train à annuler leurs vacances : le

médiateur leur a accordé un dédommagement de 1000 F.

- Pour la première fois, le médiateur a été saisi de nombreux litiges portant sur les délais anormalement longs d'établissement des cartes Imagine "R" et sur les dysfonctionnements des services après-vente de l'agence qui commercialise ce titre de transport.
- Enfin le nombre des réclamations relatives à des retards a progressé. La SNCF a en effet appliqué son engagement "horaire garanti" de manière plus rigoureuse que par le passé lorsqu'elle n'était pas responsable des retards. Les voyageurs non indemnisés ont eu le sentiment que la SNCF arrangeait les faits pour éviter d'avoir à verser une compensation: l'intervention du médiateur a permis de leur fournir des explications précises sur les circonstances des retards. Le médiateur a souligné dans son rapport la nécessité d'améliorer l'information en cas de situation perturbée : il estime que la mise en place de Radio Lignes permettra de remédier aux carences actuelles.

Laurence Vernay, service juridique de la FNAUT

Forum

Un citoyen écoeuré

J'ai transmis la lettre sur l'amnistie proposée par la FNAUT aux 35 candidats à la députation en Ariège : pas un seul n'a daigné me répondre, même pas les deux députés sortants, réélus.

Je suis révolté par la prime à l'incivisme que constitue cette loi : la "tradition républicaine" n'est que répugnante coutume de démagogue. Quelle récompense va-t-on offrir au bon citoyen pour qu'il y ait égalité dvant la loi ?

J.-Georges de Cheverry, 09 Saverdun

Marseille ou Rotterdam?

L'Union Européenne des chambres de commerce et d'industrie relance le projet de canal Rhin-Rhône, rebaptisé "liaison fluviale Rhône-Doubs-Rhin", "dans un esprit d'un aménagement compatible avec le développement durable". Dominique Bussereau, qui va reprendre le dossier, est "convaincu de la nécessité de relier l'hinterland du port de Marseille à l'Est européen".

Connaissant les dynamismes respectifs des ports de Marseille et de Rotterdam, on peut s'interroger. Marseille est le seul port européen qui n'arrive pas à développer son trafic, en particulier de conteneurs, alors qu'il bénéficie d'accès terrestres d'une qualité hors du commun et de milliers d'hectares pour s'étendre en eau profonde. Le canal risquerait plutôt d'étendre l'hinterland de Rotterdam vers le sud.

Lionel Jospin avait "remplacé" le canal Rhin-Rhône par un troisième aéroport parisien tout aussi stupide : va-t-on faire l'inverse aujourd'hui?

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Le 4x4 en ville

Le 4x4 permet de sortir des sentiers battus, à quel prix d'ailleurs pour la qualité des espaces naturels et la tranquillité des randonneurs. Mais il se fait aussi citadin. Puissant et équipé de roues à grand diamètre, il permet à son propriétaire de faire fi des obstacles physiques au stationnement illicite.

Le 4x4 confère aussi à son conducteur un sentiment de puissance qui lui permet

d'occuper la voirie sans trop se soucier des autres. Chacun est libre d'acheter la voiture qu'il veut, mais l'usage du 4x4 estil citoyen?

Paul Mathis, 92 Sceaux

TGV-Est

Contrairement aux TGV Sud-Est, Nord et Atlantique, le TGV-Est ne desservira que des agglomérations moyennes, dont celles de Nancy et Metz alignées sur un axe Nord-Sud. Il est donc nécessaire qu'il ne néglige pas la desserte de villes qui, ailleurs, seraient considérées comme secondaires, et que les correspondances TGV-TER soient particulièrement bien organisées.

La capacité unitaire des trains devra être adaptée à la population des agglomérations desservies, afin d'obtenir une fréquence de desserte attractive sans avoir à faire circuler des rames mal remplies. D'où l'intérêt d'un petit parc d'appoint de "mini-TGV" (par exemple des AGV de 200 places proposés par Alstom) qui pourraient aussi être utilisés pour des dessertes TGV régionales.

François Collart, FNAUT-Lorraine

Coordination train-autocar

La desserte de l'île de Noirmoutier (FNAUT-Infos n°106) illustre l'absence de coordination train-autocar : cet exemple n'est pas un cas isolé.

La région Basse-Normandie cherche à développer les services ferroviaires Caen-Rennes. Or le département d'Ille et Vilaine assure 5 services routiers quotidiens Rennes-Le Mont Saint Michel, bien coordonnés avec le TGV Paris-Rennes mais en concurrence avec les trains TER. Quant au département de la Manche, il propose 15 services quotidiens Pontorson-Le Mont Saint Michel non coordonnés aux services TER ... alors que les routes sont saturées l'été.

Desservir rationnellement Le Mont Saint-Michel, en attendant la construction d'une antenne ferroviaire depuis Pontorson, consiste à créer un train Paris-Folligny-Avranches-Pontorson avec une navette routière terminale en correspondance.

Guy Fontenelle, président de l'ADPCR

Votre avis nous intéresse

Le département du Cher offre 305 euros (2000 F) aux jeunes de moins de 17 ans qui choisissent la formule de la conduite accompagnée. Pendant sa campagne électorale, Jean-Pierre Chevènement a proposé l'intégration du permis de conduire dans les programmes de l'Education Nationale.

L'apprentissage de la conduite automobile au lycée est-il une garantie de qualité ? Y a-t-il un risque d'accoutumance à l'automobile ? Doit-on apprendre aussi aux jeunes à utiliser le vélo et les transports publics ? Est-ce le rôle des collectivités locales de subventionner le permis de conduire ?

Lecteurs de FNAUT-Infos, donnez-nous votre avis (écrivez au siège)!

Sécurité routière

40 000 tués par an sur les routes de l'Union Européenne : si la vitesse moyenne diminuait de 5%, 10 000 vies humaines pouraient être épargnées.

En France, le nombre des tués en 2001 passe de 7720 à 8160 si on comptabilise les décés survenus jusqu'à 30 jours (et non 6) après l'accident.

En France, deux automobilistes sur trois ne respectent pas les limites de vitesse. Un excès de vitesse intervient dans un accident sur deux, mais Josyane Gorgibus, déléguée générale de de la Fédération Française des Automobile-Clubs (FFAC), refuse que la politique de sécurité routière soit centrée sur "la répression de la vitesse".

Moins de 20% des motards respectent le bridage des moteurs des motos à 100 ch. 94% d'entre eux ne respectent pas les limitations de vitesse en ville, et 60% sur autoroute. Mais la Fédération Française des Motards en Colère est hostile au bridage des moteurs et au projet de caméras routières pour automatiser les amendes (d'après Auto-Moto, juillet 2001).

500 tués et 4000 blessés graves par an parmi les cyclomotoristes : faut-il s'en étonner ? 80% des cyclomoteurs en circulation sont modifiés illégalement et peuvent atteindre 70 km/h au lieu des 45 km/h autorisés.

Amnistie

Christian Allègre, officier à l'escadron de sécurité routière des Bouches-du-Rhône confirme le point de vue des associations : "l'effet des amnisties est très mesurable. Ces périodes accentuent systématiquement les actes d'incivilité, du stationnement interdit aux délits plus dangereux, feux non respectés ou excès de vitesse. La traduction est immédiate : il y a davantage d'accidents" (Le Parisien, 16 mars 2002).

Angélisme

M. X, lecteur de la République du Centre, reproche à la police d'effectuer trop de contrôles routiers au lieu de faire confiance au sens civique des conducteurs. Réponse d'un autre lecteur, plus réaliste : "en étendant cette idée à d'autres domaines, on voit bien son côté illusoire. Pourquoi donc autant de contrôleurs des impôts, de vigiles, de douaniers, si le sens civique est si développé ? Si un groupe terroriste assassinait 8000 personnes par an en France, M. X réclamerait davantage de contrôles dans les rues et sur les routes".

Permis à points

Récompenses :

- Conseil régional, déjà très actif dans le soutien au transport régional de voyageurs, a mis au point un dispositif d'aides financières pour faciliter le raccordement ferroviaire des entreprises.
- 2 points aux Papeteries de Condat (Corrèze) : la construction d'un embranchement ferroviaire leur permettra d'expédier 100 000 tonnes de produits finis par an au Havre.

Punition:

- -1 point à Maxime Gremetz, député PC de la Somme. Alors qu'il circulait en voiture à contre-sens dans une rue de Paris à sens unique, il a pris à partie grossièrement l'agent de police qui l'interpellait et lui demandait de reculer.
- Conseillère générale UDF d'Ile de France et ancienne secrétaire d'Etat aux Transports. Elle s'oppose à toute augmentation du trafic de fret sur la grande ceinture parisienne, le bruit risquant de gêner certains de ses électeurs. On ne l'a jamais entendu protester contre le bruit des camions.
- 2 points à Hervé Gueymard, ministre de l'Agriculture. Comme les professionnels du vin, il a protesté contre la campagne de sensibilisation sur les risques de l'alcool au volant lancée en août par la DSCR. Il ne veut pas savoir que prendre le volant après avoir bu quelques verres de vin lors d'un repas familial ou amical est dangereux.

Bêtisier

- Gilbert Stellardo, premier adjoint au maire de Nice: "un TGV Nice-Turin passant sous le Mercantour est pour nous une nécessité absolue, faute de quoi nous serons bientôt un pays sous-développé".
- Martin Malvy, président PS de la région Midi-Pyrénées : "notre région a 30 ans de retard pour les routes". Et combien pour le rail ? M. Malvy a par ailleurs proposé que le troisième aéroport parisien soit implanté à mi-chemin entre Toulouse et Bordeaux.

BIEN DIT

- Deierre-Henri Emangard, géographe et économiste des transports : "l'exemple du système ferroviaire helvétique démontre qu'on peut trouver un équilibre entre centralisation et décentralisation, bénéfique à la fois pour le rail et pour l'aménagement du territoire".
- Patrice Salini, économiste des transports à Paris XII, à propos de la SNCF : "les grèves ne s'interdisent pas. Il faut les comprendre et les anticiper comme à la RATP, en analysant leurs causes, pour négocier et réguler".
- Dominique X, usager régulier de la ligne SNCF Paris-Mulhouse : "le téléphone portable est le cauchemar du voyageur fatigué" (cité par www.lemonde.fr du 26-06-02). Et une gêne pour tous.
- D Fabien Duprez, économiste au CERTU: "bien des coûts externes de l'automobile ne sont pas monétarisés: la pollution de l'eau et des sols, l'atteinte aux paysages, la gêne apportée aux transports collectifs, la consommation d'espace. Ne pas compter ces coûts, c'est leur donner la valeur zéro".

Ça se complique!...

A Nancy, non seulement les incidents techniques n'ont pas disparu sur le "tramway" sur pneus, mais les conducteurs se sont mis en grève pour obtenir des modifications du matériel : visibilité, climatisation et freinage.

Vieux démons

Lors d'un passage récent à FR3 Marseille, Jean-Claude Gaudin a répondu brièvement à une question sur les projets de métro et tramway pour passer très vite aux nouveaux tunnels routiers et au bouclage de Marseille par l'autoroute quasi-urbaine L2 "qui va désengorger le centre-ville". Il s'est étendu ensuite sur l'A51 et le canal Rhin-Rhône dont les écologistes l'ont privé ...

Autoland

Jacques Villedary, maire PS de Noeux les Mines (Nord) a eu une idée géniale : il veut créer "un parc commercial et ludique dédié à l'automobile", "un mondial permanent de l'automobile" sur 200 hectares. Des investissements de 300 millions d'euros pourraient générer 1500 à 2000 emplois. Le parc serait privé mais les accès routiers seraient à la charge du Conseil général. D'après les Echos, "le projet suscite un certain scepticisme dans les milieux financiers régionaux".

Brèves

Services publics

Les services publics les plus fréquentés sont dans l'ordre: La Poste, la sécurité sociale, les transports urbains, la mairie, la SNCF, le Trésor public, EDF, le centre des impôts, la préfecture, la CPAM, les ASSEDIC, l'ANPE, GDF, la police et la gendarmerie.

Le taux moyen de satisfaction est de 72 % (enquête Init-Satisfaction janvier 2002). GDF: 88,7 %; Mairie 87 %; EDF: 85,2 %; Gendarmerie et La Poste: 75,6 %; France Telecom 73,1 %; ASSEDIC 72,1 %; Trésor public: 71,5 %; Préfecture 69,4 %; Centre des impôts 69,2 %; Bus: 67,6 %; SNCF: 67,2 %; CPAM: 65,4 %; ANPE: 65,1 %; Police 63 %; Sécurite sociale 59,5 %.

Le degré de satisfaction moyen des clients du secteur privé est de 80 %, il varie entre 94 % et 68 %.

Tramway à revoir

En mars dernier, Jean-Claude Gayssot a "pris en considération" le projet de tramway (sur rails) du Mans, mais a émis des réserves. Il s'est inquiété en particulier du passage en site banalisé dans la rue Gambetta et a demandé aux élus de limiter la circulation automobile dans cette rue et les risques de congestion. La politique cyclable, la politique de stationnement et la restructuration prévue du réseau de bus ont également été critiquées par le ministre. Tout à revoir!

Caténaire

Le renouvellement de la caténaire de la ligne TGV Paris-Lyon débutera fin 2002 et durera deux ans. Il sera effectué de nuit et n'entraînera aucun retard pour les voyageurs. D'un coût de 55 millions d'euros, il est financé par RFF.

Congrès de la FNAUT

Le 13ème congrès de la FNAUT aura lieu à Lyon les 9-10-11 novembre 2002. Si vous souhaitez y participer, adressezvous vite au siège pour obtenir un dossier préparatoire (programme, informations pratiques). Tel 01 43 35 02 83.

Manifestation ITE

Initiative Transport Europe organise le samedi 5 octobre 2002, à Courmayeur (Italie), une manifestation contre l'explosion du trafic international des marchandises : "les volumes augmentent, les distances s'allongent, la part de la route s'accroit". Tel 04 76 63 88 21.

Actions en régions

Alsace

• Lors d'une opération de promotion des transports publics organisée par la CTS, Réseau 67 et la SNCF, l'ASTUS a distribué des fiches, mises au point par l'AUT-lle de France, incitant les usagers à devenir "témoins de lignes" et leur permettant d'évaluer la qualité de service du réseau urbain de Strasbourg. Piétons 67 a, de même, distribué des fiches permettant de signaler les difficultés de déplacements sur les trottoirs.

Aquitaine

- Après avoir combattu avec succès le projet de Val et fait accepté l'idée du tramway, l'association Transcub de Bordeaux n'a pas réussi à faire adopter le tracé qu'elle préconisait. Aujourd'hui présidée par Jacques Dubos, elle s'investit contre le risque d'un réseau urbain à deux vitesses : d'un côté le tram confortable, rapide et fiable, de l'autre les bus spartiates, lents et irréguliers. Elle critique le projet actuel de la CUB : pas assez de couloirs réservés, des fréquences inférieures à celles du tram, pas de liaisons directes inter-banlieues. Elle réclame un bus toutes les 15 mn sur les lignes radiales, 15 h d'amplitude horaire de 6h30 à 21h30, des trajets banlieuecentre en moins de 15 mn, 15 km de sites propres bus et ... une part modale de 15% pour les transports collectifs contre 8% aujourd'hui.
- Le COBARTEC souhaite la constitution d'un réseau unifié et bien maillé de transport public irriguant le bassin d'Arcachon. Le collectif critique les conditions de réouverture de la gare du Teich: parking saturé, pas de boxes à vélos fermés, horaires d'ouverture insuffisants, suppression de la sonnerie annonçant le passage des trains. 2700 usagers ont signé la pétition du collectif pour la réouverture de la gare de Talence-Médoquine. Le collectif réclame une desserte directe d'Arcachon par le TGV.

Basse Normandie

• L'ADPCR a obtenu des universités Rennes 1 et 2 les statistiques de leurs étudiants bas-normands : 425 étudiants venant du Calvados, 955 de la Manche et 280 de l'Orne. Elle réclame un véritable plan de transport pour acheminer en toute sécurité les étudiants dans de bonnes conditions de confort et de vitesse, avec une offre les lundis matins entre les deux capitales régionales Caen et Rennes, ainsi qu'une tarification spéciale pour les étudiants se déplaçant vers la Bretagne et les Pays de la Loire..

Bourgogne

• Le Comité d'action pour l'amélioration des dessertes Auxerre-Paris/Dijon a été reçu par la Direction des Transports Terrestres. Il a signalé l'absence de train Auxerre-Paris entre 7h11 et 11h30, l'accueil et l'accessibilité insuffisants en gare de Paris-Bercy et la nécessité d'améliorer la voie entre Auxerre et Laroche. L'électrification est souhaitable pour qu'Auxerre ait un accès vers Roissy et le TGV-Nord.

Ile de France

- L'AUT-Ile de France a obtenu, après dix ans de récriminations auprès de la RATP, le rétablissement des sièges supprimés dans les stations du métro.
- L'AUT a déploré que, lors de la Fête de la Musique, la circulation automobile n'ait pas été restreinte et que l'offre de transport public ait été fortement réduite dans Paris intra-muros.
- Les Amis de la Terre du Val de Bièvre ont demandé à la RATP de supprimer les bornes chauffantes installées sur les quais extérieurs de la gare du RER B à Massy-Palaiseau, dont la principale utilité est de réchauffer l'air extérieur ...
- L'AUT s'interroge sur l'utilité du PDU d'Ile de France et sur celle des préfets chargés de le faire respecter. A Orgeval, les cyclistes ont été oubliés lors de l'aménagement d'un magnifique échangeur autoroutier. A Poissy, 1600 places de parking sont offertes au personnel des nouveaux bureaux de la société PSA, situés à proximité immédiate d'une gare RER et d'une gare routière. Au sud de Poissy, un mégacentre commercial et de loisirs est prévu pour 2006 sur 35 hectares agricoles, avec 5300 places de parking : les routes voisines sont déjà engorgées. A Conflans Sainte Honorine, un multiplexe de 2000 places a été aménagé en pleine nature avec 650 places de parking.
- L'AUT critique le tracé du futur tramway Villejuif-Orly-Juvisy : il faudra 30 minutes par un tracé sinueux et coûteux, au lieu de 15 par un tracé direct empruntant la RN 7, pour aller de Villejuif à Orly Sud. Ce tramway ne sera pas attractif pour les voyageurs aériens.
- L'AUT Plaine Commune critique le tramway sur pneus retenu par les élus pour la liaison Saint Denis-Sarcelles : largeur et capacité insuffisantes du Translohr, incompatibilité avec le tramway T1 Saint Denis-Bobigny.
- Le tribunal administratif de Cergy a annulé le projet de centre commercial à la porte d'Aubervilliers (5000 places de parking) que l'AUT avait dénoncé comme contraire au PDU.
- Réseau Vert a organisé fin juin une

balade à pied et une balade en vélo pour faire découvrir son projet de réseau de rues sans voitures. L'association a offert une paire de lunettes au commissaire de police du 6ème arrondissement de Paris afin qu'il aperçoive enfin les nombreuses voitures stationnées en permanence, en face de son commissariat, sur le trottoir et la piste cyclable et fasse verbaliser leurs propriétaires indélicats.

• Le Comité de Sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes s'inquiète de l'attitude des associations et élus qui, sous couvert d'environnement, refusent la réouverture des "tangentielles ferroviaires". L'association réclame au contraire une protection efficace contre les nuisances phoniques.

Limousin

• L'association pour le désenclavement du nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonais s'inquiète du blocage de la modernisation de la ligne Limoges-Poitiers en raison de difficultés juridiques apparues entre la région Poitou-Charentes et ses voisines à propos de l'attribution des lignes interrégionales. Elle demande la réalisation immédiate des travaux prévus de longue date.

Midi-Pyrénées

• L'association pour la revitalisation de la ligne Toulouse-Albi-Rodez-Séverac le Château-Lyon (TARSLY), créée récemment, milite pour le doublement de la voie ferrée unique (la plus chargée d'Europe) Toulouse-Saint Sulpice, afin d'améliorer la régularité, la vitesse et la fréquence des trains : "RFF doit acheter les terrains nécessaires dès maintenant, afin d'éviter les constructions en bordure de voie et des expropriations futures coûteuses". Déplorant le niveau élevé du prix du transport ferroviaire à courte distance, l'association réclame l'abaissement du prix du voyage aller-retour Albi-Toulouse à moins de 15 euros, ticket de bus ou métro compris. Elle demande la modernisation de la voie entre Rodez et Séverac, point de jonction avec la ligne des Causses.

> fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n' 73498 - Dépôt légal n° 108 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 € Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT

de votre région, contacter notre permanence : 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety

6: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06 e-mail: fnaut@wanadoo.fr Internet: http://www.fnaut.asso.fr CCP: 10 752 87 W Paris

n°109

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

Archaïsme

Alain Bréau, co-président de la fédération Transport et Logistique de France (TLF), ne fait pas dans la nuance (La Vie du Rail, 26-06-02). Selon lui, en effet, "il nous faut aujourd'hui un ministre qui ne soit pas un ministre des Transports, un ministre de la SNCF, ou un ministre des transportés et des cheminots (comme Jean-Claude Gayssot), mais un ministre des transporteurs".

Il épingle ceux qui veulent "suspendre toutes les infrastructures pour préserver les fôrets" et dénonce le projet Lyon-Turin : "une folie qui va coûter 10 milliards d'euros, alors que son trafic sera cinq fois plus faible que celui du tunnel sous la Manche." Selon lui, une telle somme serait mieux employée au doublement du tunnel routier du Fréjus, à l'élargissement des autoroutes et au contournement des agglomérations.

Aussi attentif aux salariés du transport routier qu'à l'environnement, il ajoute : "le social, on a déjà donné, qu'on nous laisse souffler un peu". Il est vrai que les horaires de travail des chauffeurs sont devenus si légers ...

L'archaïsme et l'irresponsabilité des propos de M. Bréau, le Gérondeau du camion, sont sidérants. Ainsi, un ministre n'est pas en place pour favoriser l'intérêt général, mais les intérêts de professionnels désireux de s'emparer de quelques parts de marché supplémentaires. Que l'Etat mette gratuitement à leur disposition de nouvelles infrastructures routières et laisse leurs camions polluer librement : l'air pur et le silence, la sécurité, la nature, les gaspillages d'espace et de pétrole, les effets pervers de la sous-tarification des transports, le rééquilibrage rail-route, l'avenir de la planète, ... ce n'est pas leur affaire!

Certes le camion est un outil indispensable à l'économie moderne, certes la SNCF privilégie les services voyageurs et n'offre aux chargeurs que des prestations médiocres qui les découragent. Ceci étant, si la route payait ce qu'elle coûte à la collectivité, le rail pourrait rentabiliser ses activités fret et se développer. Ce qu'il faut à notre pays, c'est un ministre qui ait le courage de s'opposer à la fuite en avant dans le tout-routier, et de mettre en oeuvre une politique intermodale et respectueuse de l'environnement.

Claude Jullien



Les lignes ferroviaires fermées à tout trafic constituent un patrimoine précieux qui ne doit pas être dilapidé inconsidérément : l'expérience a déjà montré l'intérêt parfois stratégique de leur réutilisation pour le transport du fret, pour le transport local, régional, interrégional et transfrontalier des voyageurs, et même pour le TGV. C'est la raison pour laquelle la FNAUT, sans craindre d'apparaître comme passéiste, intervient auprès des responsables politiques et, si nécessaire, par voie de justice, pour que soient préservées les emprises ferroviaires - lignes neutralisées ou emprises urbaines - menacées de déclassement alors que l'utilité de leur revitalisation ne peut être définitivement exclue. Le principe de précaution doit s'appliquer aussi aux infrastructures ferroviaires.

n passe vite pour un "ferrovipathe" ou pour un doux rêveur si on s'intéresse aux voies ferrées fermées à tout trafic depuis dix, vingt ou trente ans (ou parfois davantage), si on imagine leur réactivation et si on préconise la préservation de leurs emprises. Pourtant il ne s'agit pas d'attachement sentimental au chemin de fer d'autrefois, mais d'un souci très réaliste de l'avenir du rail.

TGV et patrimoine

Rappelons tout d'abord que le TGV a déjà bénéficié de la récupération d'emprises miraculeusement préservées.

A sa sortie de Paris, le TGV-Atlantique a pu être implanté à moindre coût sur la plate-forme, dite de Gallardon, de l'ancienne ligne Paris-Chartres.

En 2006, la réouverture de la ligne La Cluse-Bellegarde (dite des Carpates) permettra d'accélérer de 30 minutes les relations TGV Paris-Genève/Haute-Savoie en évitant un détour pénalisant de 50 km

par le sud de la chaîne du Jura.

L'ancienne ligne dite du plateau de Bièvre (Rives-Saint Rambert d'Albon), encore partiellement utilisée par des trains de fret, aurait pu offrir une opportunité analogue, et facile à mettre en oeuvre, pour raccourcir la liaison TGV Paris-Grenoble (voir FNAUT-Infos n°78), mais RFF lui a finalement préféré l'hypothèse d'un raccordement, à Saint André le Gaz, entre la ligne classique Grenoble-Lyon et la future ligne TGV Lyon-Chambéry.

RFF étudie par contre une revitalisation de la ligne Gardanne-Saint Maximin-Brignoles-Carnoules pour y faire passer des TGV Paris-Nice "shuntant" Marseille, en attendant la construction d'une ligne nouvelle donnant accès à la Côte d'Azur (FNAUT-Infos reviendra sur le tracé souhaitable de cette ligne).

En milieu urbain

Mais le TGV n'est pas seul concerné par la réutilisation d'emprises ferroviaires préservées. D'anciennes lignes, aujourd'hui

Patrimoine ferroviaire

situées en milieu urbain et périurbain dense et encombré par les voitures des "pendulaires", constituent un patrimoine précieux.

C'est le cas de la petite ceinture parisienne dont, en particulier, la réutilisation au sud de Paris pour des liaisons de type RER serait très complémentaire de la construction d'un tramway sur le boulevard des Maréchaux.

La réouverture de la ligne Cannes-Grasse, enfin décidée par la région Provence-Côte d'Azur, coûtera moins cher que la construction de la pénétrante routière implantée sur le même itinéraire. Faut-il qualifier de doux rêveurs les militants qui ont patiemment, depuis trente ans, travaillé au maintien de son emprise et plaidé pour sa réouverture ?

La réouverture de la ligne Lyon-Crémieu (ligne de l'Est de Lyon) est décidée, celles des lignes Lyon-Trévoux, Nantes-Châteaubriant, Avignon-Carpentras, Hyères-Les Salins, Bruay-Lens, ou encore Bollwiller-Guebwiller dans la périphérie nord de Mulhouse sont envisagées. La réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules pourrait, entre Trets et Gardanne, faciliter les déplacements quotidiens vers Marseille.

En ville même, les installations ferroviaires voyageurs sont à préserver impérativement. Il y a quatre ans, à Marseille, la gare de La Joliette a été supprimée au profit des opérations immobilières d'Euroméditerranée, alors qu'on pouvait y intégrer une desserte TER sur le modèle de La Défense et y créer un pôle multimodal. De même, la gare du Prado a disparu au profit d'un parc urbain alors qu'il était possible de conserver deux voies en limite du parc.

Liaisons régionales

Des réouvertures sont, suivant les cas, décidées, étudiées, ou envisagées, pour recréer des liaisons régionales disparues, par exemple Orléans-Chartres, Orléans-Montargis, Fontenay le Comte-Niort, Nantes-Rennes par Châteaubriant, Le Mans-La Flèche (le projet sérieux de remise en service discuté en 1982 serait encore plus justifié aujourd'hui qu'il y a vingt ans), Le Havre-Fécamp, Agen-Villeneuve sur Lot, Auxerre-Nevers.

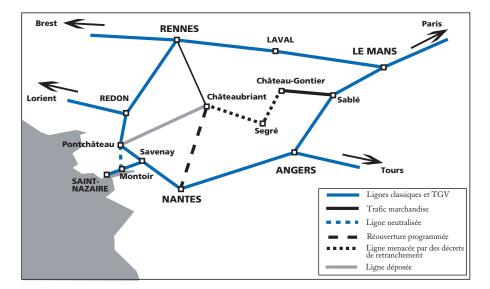
En région Pays de la Loire, le maire de Mayenne prévoit un projet urbanistique avec pénétrante routière sur l'emprise urbaine de la ligne Mayenne-Laval, tandis que les élus du pays de Haute Mayenne veulent conserver la ligne pour y faire circuler un tramway (l'Etat a déplacé un échangeur sur la déviation dans cette perspective). En Basse-Normandie, la réouverture de la ligne Caen-Flers pour la desserte périurbaine de Caen et celle de la "Suisse normande" est souhaitée par les uns, tandis que d'autres veulent récupérer sa plate-forme pour en faire un aménagement touristique, voire une route. Philippe Duron, maire PS de Louvigny, refuse la perspective d'une réouverture, alors qu'il a été rapporteur de la loi Voynet sur l'aménagement du territoire ...

Il est également possible de recréer certaines liaisons interrégionales, par exemple Grenoble-Nice par les Alpes (la ligne Saint Auban-Digne permet aux Chemins de Fer de Provence d'accéder à la vallée de la Durance), Nantes-Poitiers par Bressuire et Parthenay, Nancy-Colmar par Saint Dié, ou encore Paris-Dieppe par Gisors et Serqueux.

La sauvegarde d'anciennes lignes permet aussi à des associations de faire circuler des trains touristiques qui remportent un grand succès et apportent une contribution non négligeable aux économies régionales.

Itinéraires fret

Certains tronçons d'anciennes lignes



Les procédures menant à un déclassement

Après arrêt du trafic sur une ligne (ou section de ligne), décision de la SNCF prise dans le cadre de son autonomie de gestion, la ligne est neutralisée : il s'agit d'une fermeture "technique" et non administrative. RFF peut alors décider sa fermeture, décision administrative qui interdit toute circulation et permet la dépose de la voie. Puis, après avis des collectivités concernées et de la SNCF, RFF propose au ministre des Transports son retranchement du réseau ferré national.

Un décret de **retranchement**, signé du Premier ministre et publié au Journal Officiel, autorise RFF à procéder au déclassement. Le conseil d'administration de RFF prononce alors le **déclassement** du domaine public : l'emprise concernée rejoint le domaine privé de RFF et peut dès lors être aliénée. La vente peut avoir lieu dans des délais variables, souvent seule une partie de la ligne déclassée est vendue.

Réformer les procédures

Il est nécessaire de simplifier et de moderniser la procédure administrative de déclassement, aujourd'hui compliquée et opaque puisqu'elle n'implique ni étude préalable sur l'éventuel intérêt ferroviaire à court ou long terme de la ligne concernée, ni étude d'impact économique et social, ni débat public, ni enquête publique.

Les collectivités ne sont consultées que si elles sont *traversées* par la ligne à déclasser (la ville de Flers ne l'a pas été pour la ligne Caen-Flers qui n'aboutit pas à Flers mais se raccorde à 2 km sur la ligne Paris-Granville). Les voyageurs et industriels, les ports, les comités régionaux des Transports, le CSSPF, les ministères en charge de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et du Tourisme ne sont pas consultés.

Les décisions de fermeture, retranchement et déclassement ne sont pas motivées. Les décisions de fermeture et de déclassement ne sont pas publiées. Elles ne sont encadrées par aucun texte définissant un seuil démographique ou économique de pertinence du rail.

Lors du vote de la loi "démocratie de proximité", la FNAUT a obtenu que les associations d'usagers soient dorénavant consultées avant tout déclassement. Mais la FNAUT a élaboré d'autres propositions, l'essentiel étant d'obtenir la soumission à enquête publique. Ces propositions ont été présentées récemment au sénateur Hubert Haenel, qui s'est engagé à les exploiter.

Des actions contentieuses bien ciblées

La FNAUT et des associations membres (FNAUT Pays de la Loire, Réseau Vert de Basse Normandie) ont déposé des recours auprès du Conseil d'Etat et de quatre tribunaux administratifs (Rouen, Caen, Nantes, Limoges) contre 14 décisions de fermeture, retranchement ou déclassement.

Ces actions contentieuses ont été sélectionnées avec rigueur. 4240 km de lignes ont été déclassés de 1991 à 2002, la contestation ne porte que sur 427 km pour les retranchements et bien moins pour les fermetures. 8 lignes seulement, dont la sauvegarde semble nécessaire, sont concernées:

- Dieppe-Fécamp (il existe un potentiel fret, avis défavorable de la SNCF à la fermeture de Fécamp-Colleville);

- Serqueux-Dieppe (avis de la SNCF défavorable à la fermeture, risque de disparition d'un accès direct de la banlieue nordouest de Paris à la mer);

- Caen-Flers (avis défavorable de 8 communes et de nombreux élus, la réouverture a échoué de peu en 1981);

- Sablé-Montoir (avis partiellement défavorable de la SNCF, mobilisation d'industriels, du port de Saint Nazaire et du vice-président du Conseil Régional chargé des transports);

- Laval-Mayenne (projet d'utilisation par le pays de Haute Mayenne, mobilisation d'élus de Laval et de la région);

- Le Mans-La Flèche (avis de la SNCF défavorable à la fermeture);

- Bort-Mauriac (avis de la SNCF défavorable à la fermeture, atteinte au réseau touristique du Cantal);

- La Courtine-Ussel (réserves du Conseil Régional en raison des perspectives de reprise du trafic de bois).

Xavier Braud

Xavier Braud est maître de conférences à l'université Lyon III, Jean Moulin, et auteur de l'ouvrage "Protection de l'environnement : guide juridique à l'usage des associations", 308 p., 17 euros port compris. Ed. Yves Michel, BP3, 05300 Barret-sur-Méouge, tél : 04 92 65 52 24.

Pour une analyse critique détaillée de la procédure de déclassement, on consultera utilement l'article de Xavier Braud, "l'insuffisante protection du domaine public ferroviaire", paru dans Etudes Foncières n°97, mai-juin 2002, 12 euros.

Dans le même numéro :

- Jean-Louis Rohou, directeur des relations institutionnelles de RFF, donne le point de vue de RFF. Il ignore le principe de précaution et ne répond en rien aux arguments de la FNAUT.

- Michel Sablayrolles, président de la Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs, analyse la loi "Démocratie de proximité" votée le 27 février dernier : "quelques pas en avant ... et en arrière" (voir aussi l'éditorial de FNAUT-Infos n°102).

Etudes Foncières : 7 avenue de la République, 75011 Paris, tel 01 56 98 20 00. peuvent être réutilisés comme embranchements ferroviaires, par exemple pour le transport des déchets. La ligne Châteauroux-Montluçon a été rouverte sur 12 km pour permettre l'expédition de chargements de bois. De même le patrimoine domanial urbain qui subsiste peut se révéler utile pour l'entreposage et les opérations logistiques.

La nécessité de créer des "itinéraires bis" dédiés au fret ou à priorité fret est aujourd'hui reconnue.

Le contournement ouest de Lyon a été heureusement préservé, et RFF y a entrepris des travaux de remise en état. La reconstitution de l'ancienne ligne Paris-Bordeaux par Saumur et Niort qui, avant guerre, a vu circuler des trains de voyageurs, et serait aujourd'hui bien utile pour décharger l'artère encombrée passant par Tours, est hélas plus difficile. Une grande rocade de Paris permettrait de décharger la grande ceinture (voire le texte de Roland Leniar page 4): la partie nord de cette rocade existe (seule la réouverture du court tronçon Motteville-Montérolier est nécessaire et prévue d'ici à 2006), et le port du Havre réclame de longue date sa redynamisation.

Autre exemple : la ligne Sablé-Château Gontier-Segré-Châteaubriant-Montoir, menacée par le projet de rocade sud de Château Gontier. Cette ligne constitue la seule possibilité d'accès ferroviaire de la Mayenne à la capitale régionale Nantes, et elle pourrait offrir un itinéraire fret quasiment dédié au port autonome de Saint Nazaire, qui en souhaite la préservation.

Enfin des lignes internationales (voir FNAUT-Infos n°64) offrent des opportunités intéressantes, pour les voyageurs ou le fret suivant les cas, et méritent d'être réactivées, voire partiellement reconstruites comme l'a été la ligne Nice-Coni, par exemple Pau-Canfranc ou Colmar-Fribourg en Brisgau. La réouverture de la ligne Evian-Saint Gingolph serait cohérente avec l'ouverture, prévue en 2007, de la liaison La Praille-Eaux Vives en tunnel sous la ville de Genève, permettant une liaison directe Genève-Annemasse. La Commission Européenne finance à 50% l'étude de la réouverture, envisagée par la région Champagne-Ardenne et la Wallonie, de la ligne transfrontalière Givet-Dinant, fermée depuis 1988.

Principe de précaution

Personne ne peut prétendre que toutes les emprises ferroviaires inutilisées aujour-d'hui sont à jamais inutiles. Il faut en effet augmenter la capacité du réseau ferroviaire et surtout sa capillarité, afin d'élargir géographiquement la desserte ferroviaire et de créer des itinéraires de détournement des trains en cas d'incident ou d'accident, ou en cas de surcharge des lignes principales (c'est le véritable intérêt d'une réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules). Le sys-

tème ferroviaire est trop "unidimensionnel": il faut rapprocher sa structure de celle du système routier, qui est par nature "bidimensionnel".

La situation économique générale peut d'ailleurs évoluer. Quel sera le prix du pétrole en 2030 ? Après le premier choc pétrolier de 1974, le ministère des Transports avait fait recenser les "petites lignes" qui pouvaient être réactivées, mais l'étude a été rangée dans un tiroir.

De nombreuses aliénations d'emprises ont eu lieu depuis une génération. Des tronçons de lignes désaffectées ont été rachetés par des collectivités locales pour faciliter des opérations d'urbanisme, de voirie ou de loisirs, ou vendues à des particuliers, et ce processus se poursuit avec l'approbation ou même à l'initiative de RFF (le "moratoire Gayssot" est un mythe).

A noter cependant que le département de l'Hérault a souhaité explicitement conserver intégralement ses plate-formes ferroviaires, en particulier la ligne Faugères-Paulhan dont le déclassement était souhaité par le ministère.

S'il est naturel de neutraliser des lignes inutilisées, il faut que ces opérations soient réversibles, techniquement et socialement. Il faut donc enrayer la poursuite irréfléchie des déclassements : certaines emprises peuvent être démantelées sans dommage pour l'avenir, mais d'autres doivent être impérativement préservées.

Fabrice Eymon, Claude Jullien, Jean Sivardière

La politique de RFF

Selon RFF, propriétaire de 33 000 km de voies ferrées, "ce patrimoine doit rester adapté aux besoins, mais il impose dans le même temps une gestion rigoureuse et dynamique et une politique de valorisation immobilière". Claude Martinand, ancien président de RFF, se flatte d'avoir "introduit un peu de souplesse dans l'apprécition des besoins ferroviaires à venir pour accompagner les démarches d'aménagement des collectivités locales".

En 2001, 426 km de lignes (26 sections) ont été retranchées, soit 3 fois plus qu'en 2000 et 9 fois plus qu'en 1999. RFF a cédé des emprises pour 54 millions d'euros, en particulier des terrains dans la ZAC Paris Rive gauche et à Marseille Prado.

4000 km de lignes sont actuellement sans trafic et risquent la fermeture, le retranchement, le déclassement et l'aliénation. RFF craint manifestement l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires pouvant exiger la remise en service, aux frais de RFF, des lignes neutralisées mais non fermées.

Calais: une ville oubliée par la SNCF

La desserte d'été 2002 de Calais-Ville a provoqué un très vif mécontentement des usagers locaux et britanniques (qui arrivent nombreux en France par bateau). Elle dénote une méconnaissance des réalités géographiques et socio-économiques de la région de Calais, et une carence évidente de la concertation.

Calais est le centre d'un bassin d'emploi et de formation de 200 000 habitants (8

lycées, université), 17
millions de voyageurs par
an transitent par son
port. Mais la SNCF
n'offre qu'une seule relation directe pour Paris (le
TGV de 12h51) en
1h43, les autres relations
s'effectuant avec changement à Lille (TER +
TGV) ou à Amiens
(TER + Corail) en 2h33
au minimum.

Il est certes possible de prendre Eurostar à 8h58 (trajet en 1h25), mais à la gare de Frethun. Cette gare est située en pleine zone rurale à 15 km de Calais, il faut au moins 30 mn pour la rejoindre depuis le centre-ville et les tarifs d'Eurostar (auxquels il faut ajouter celui de la course en taxi Calais-Frethun, au moins 20 euros) sont dissuasifs. Elle est inadaptée

aux personnes âgées ou handicapées et aux familles, seule la clientèle d'affaires l'utilise.

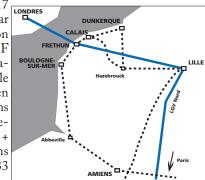
Les trains express régionaux à grande vitesse (TER-GV) qui circulent entre la gare de Frethun et Lille ne sont utilisés que par la population rurale et les habitants du sud de l'agglomération calaisienne. Les calaisiens leur préfèrent les trains classiques, aussi rapides et moins coûteux :

"Calais-Lille en 29 mn" relève donc de la publicité mensongère.

Les TGV en provenance de Boulogne rebroussent à Frethun, ils pourraient le faire à Calais, sans arrêt à Frethun: le TGV n'a pas à desservir les villages. 5 TGV quotidiens Boulogne-Calais ville-Paris sont nécessaires.

Les britanniques arrivant à Frethun par Eurostar se plaignent du manque de correspondances régionales (pour les trains de nuit internationaux, voir FNAUT-Infos n°90). En week-end, on ne peut effectuer un aller-retour Calais-Bruxelles dans la journée. Le dimanche matin, il n'y a pas de train pour Paris!

Robert Macke, FNAUT-Calais



Grenoble-Genève : liaison à l'abandon

Il s'est créé, dans la région Rhône-Alpes, une sorte de centralisme lyonnais, à l'image du centralisme parisien du 19ème siècle. Une liaison importante en fait les frais : Grenoble-Genève.

- Seuls trois trains quotidiens dans chaque sens permettent de relier les deux agglomérations (respectivement de 400 000 et 500 000 habitants) en un temps acceptable.
- Il n'existe aucun départ de Grenoble pour Genève entre 9h30 et 17h30, et aucun dans l'autre sens entre 10h15 et 18h45. Ce trou de 8 heures est d'autant plus choquant qu'un automoteur X TER 72500 reste inutilisé à Genève entre 11h35 et 18h45, alors qu'il aurait largement le temps d'assurer un aller-retour supplémentaire.
- Certains services autrefois directs s'effectuent dorénavant avec correspondance à Aix-les-Bains.
- L'information (indicateur papier, internet, distributeurs DAGOBER et panneaux dans les gares, à l'exception des horaires TER édités par la région) est déplorable. A chaque changement de service, elle est systématiquement incomplète, malgré la maigreur de l'offre et les observations répétées des associations. Certains trains TER ne figurent pas à l'indicateur, de même que certaines corres-

pondances à Aix. Le serveur Grandes Lignes propose une liaison Genève-Grenoble à 7h08 en passant par Lyon, soit 4h43 de voyage avec une distance tarifaire de 297 km au lieu de 165 : le serveur n'indique ni le train au départ à 7h26 (changement à Aix, arrivée 9h37) ni le train direct au départ à 10h14 (arrivée 12h12).

Sabotage?

Bien que cette situation confine au sabotage, les trains sont parfois de capacité trop faible pour accueillir tous les voyageurs : la SNCF doit affréter un autocar pour assurer les pointes des vendredis et dimanches en soirée.

Selon les critères habituels, une desserte correcte, cadencée et rapide entre Grenoble et Genève devrait générer un trafic annuel de l'ordre de 800 000 voyageurs : la mauvaise volonté de la SNCF n'est pas acceptable. La région a fait porter ses efforts sur les relations Valence-Grenoble-Annecy et, en juin 2001, les dernières dessertes directes Genève-Méditerranée ont délaissé le sillon alpin pour être reportées sur Lyon, dont le noeud ferroviaire est encombré.

Christophe Leuridan, ADTC-Grenoble Jean Favre, ADTC-Chambéry

Une grande rocade parisienne ?

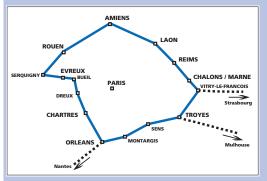
Compte tenu du sous-investissement, et parfois du désinvestissement, observé depuis 30 ans, il faut voir grand dans la modernisation du réseau ferroviaire : une rocade ferroviaire à 100 km de Paris est nécessaire. Elle permettrait à des trains de fret en transit et à des trains spéciaux de voyageurs (vacanciers, pélerins, ...) de contourner Paris.

- On libèrerait ainsi la grande ceinture pour des dessertes voyageurs de type RER et on lui donnerait un rôle structurant de la grande banlieue.
- On désaturerait aussi les tronçons de radiales proches de Paris, très chargés en trafic voyageurs.
- On pourrait créer sur cette rocade des dessertes voyageurs de type Interloire telles que Orléans-Rouen (qui existait avantguerre), Rouen-Amiens-Reims, Reims-Orléans. On éliminerait ainsi le passage obligé par Paris, avec changement de gare. La rocade desservirait des villes où s'implantent aujourd'hui de grands entrepôts logistiques. Elle aurait un rôle de structuration du grand bassin parisien, perspective dont on parle depuis 20 ans.
- La rocade complèterait, grâce au tronc commun Orléans-Troyes-Vitry le François, une transversale ferroviaire, quasi-rectiligne et ne présentant pas d'obstacle naturel, de Nantes à Mulhouse ou Strasbourg.

On disposerait alors d'un corridor fret entre la façade atlantique et l'Allemagne. Il est affligeant que des "aménageurs" tels que le sénateur Oudin comptent encore sur l'autoroute pour créer un axe fret sur cet itinéraire. Cette transversale ne concurrencerait pas la ligne Nantes-Lyon orientée vers l'Italie; elle éviterait au fret circulant entre l'Atlantique et l'Est de passer par Lyon, un détour long et coûteux.

Des décideurs sans aucune vision d'avenir ont sottement créé au sud de Paris un grand vide ferroviaire alors que le relief est favorable au rail. Les projets de la région Centre, réouvertures des lignes Orléans-Chartres et Orléans-Montargis, s'intègrent parfaitement dans la double perspective rocade-transversale décrite ci-dessus.

Roland Leniar, 45 Orléans



SNCF: grèves, usagers et collectivité

Début octobre, la direction de la SNCF a soumis aux syndicats de cheminots des propositions visant à prévenir les conflits sociaux. Cette démarche était réclamée avec insistance, depuis plus de trois ans, par la FNAUT et soutenue par sept autres associations nationales de consommateurs (voir FNAUT-Infos n°74). Les conséquences des grèves à répétition, s'ajoutant à bien d'autres dysfonctionnements, étaient en effet devenues inacceptables. Le retard pris par la SNCF sur d'autres entreprises publiques - à commencer par la RATP - dans le traitement de la conflictualité sociale doit être comblé rapidement.

- Avec l'extension des migrations quotidiennes sur des distances croissantes et le développement des voyages professionnels et touristiques, la fiabilité des

Sécurité routière

En 2001, le nombre des tués sur les routes françaises a augmenté de 1%. Au rythme des évolutions constatées entre 1995 et 2001, il faudrait 30 ans pour réduire de moitié la mortalité routière, et non pas 5 comme l'annonçait un peu vite Jean Claude Gayssot fin 1997.

Michel Brétagnol, représentant de la FNAUT au CNSR

Contrairement à une idée reçue, rectifier les virages n'accroît pas la sécurité mais la vitesse. En Ardèche, les routes sont sinueuses, on y roule lentement et on y relève moins de tués et de blessés qu'en Haute-Loire.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Le produit des amendes pour infraction au code de la route doit être affecté à la surveillance du trafic, et non versé au budget général de l'Etat. Comme en Suisse, il faut installer des radars automatiques fonctionnant de manière aléatoire. Outre une police spécialisée de la route, il faut créer un corps de magistrats spécialisés dans les délits routiers.

Jean Boutron, 69 Feyzin

Il y a 30 ans, à peine 10% des voitures pouvaient dépasser 150 km/h. Aujourd'hui ce taux dépasse 90%. Insensiblement la puissance de nos véhicules a dépassé nos capacités de modération, elle a dissocié les possibilités de l'outil de celles de ses utilisateurs. Gendarmes et juges n'ont pu que constater leur inaptitude progressive à maîtriser ces discordances et la délinquance de masse qui en résultait.

G. David, ESR, Tours

services ferroviaires voyageurs est indispensable à toute la population.

- Confrontés à la congestion routière, de nombreux chargeurs ont compris qu'ils ont intérêt à transférer du trafic sur le rail, mais les lourdes pertes financières qu'ils risquent de subir lors des grèves les en dissuadent.
- Enfin pour des raisons économiques, écologiques et sociales évidentes, le rail doit constituer une alternative crédible à l'automobile, au camion et à l'avion court-courrier.

Trois idées directrices, confirmées fin septembre par son conseil national, inspirent les interventions de la FNAUT.

- Direction et syndicats sont coresponsables des grèves. La culture du conflit et le corporatisme des syndicats sautent aux yeux, mais les carences de la direction sont tout aussi réelles : difficulté à dialoguer et à se remettre en cause, centralisation excessive des responsabilités au sein de l'entreprise.
- Le droit de grève doit être préservé dans l'intérêt même des usagers du rail : sans la longue grève de la fin 1995, 6000 kilomètres de lignes nécessaires à une bonne desserte du territoire étaient condamnés par un contrat de plan particulièrement dangereux pour l'avenir du rail. Mais ce droit doit être impérativement concilié avec les intérêts des usagers et ceux de la collectivité.
- Enfin c'est par la négociation entre partenaires sociaux que l'exercice du droit de grève doit être codifié. Comme le disait Raymond Soubie, alors conseiller social de Raymond Barre, "moins le législateur se mêlera des conflits sociaux, meilleures seront les chances de les résoudre". En Espagne, la réglementation du droit de grève imposée par la loi n'est pas respectée.

Le premier objectif à atteindre est le "minimum de grève". L'expérience montre cependant qu'un accord d'alerte sociale du type RATP facilite le dialogue social mais n'élimine pas toutes les grèves comme par enchantement. Il convient donc de réduire aussi la gêne apportée aux usagers du rail lors des grèves "résiduelles".

Nous attendons de la direction de la SNCF et des syndicats une avancée significative assurant un "minimum de gêne", notamment lors des grèves régionales et locales qui rendent particulièrement pénibles les déplacements entre domicile et lieu de travail ou d'étude et désorganisent le trafic de fret. A EDF, depuis longtemps, on ne coupe plus le courant chez les particuliers : c'est l'entreprise qui est pénalisée par la grève.

Nous souhaitons d'autre part que la négociation, enfin engagée, entre les partenaires sociaux ne s'enlise pas dans des discussions sans fin. Faute d'un accord rapide et conforme aux attentes pressantes des usagers, l'ensemble des cheminots risque gros.

- La situation financière de la SNCF, fragilisée par la baisse de fréquentation des trains de grandes lignes hors TGV et la chute du trafic de fret, ne pourra que s'aggraver sous l'effet des grèves ou de leur menace persistante. La SNCF a déjà dû relever ses tarifs et elle devra étaler certains investissements.
- Si les cheminots ne prennent pas la mesure de l'exaspération du public face aux grèves, une intervention législative imposant une forme de service "minimum" ou "garanti" à l'efficacité contestable sera réclamée par une fraction croissante de l'opinion et des politiques.
- Ces derniers seront incités à généraliser la libéralisation déjà introduite dans le secteur du fret. Or, si la concurrence entre opérateurs ferroviaires peut favoriser la croissance du fret ferroviaire (sans pour autant être la panacée), et si elle est souhaitable pour stimuler le trafic voyageurs sur certaines lignes régionales délaissées par la SNCF, elle peut aussi avoir des effets pervers en balkanisant le réseau ferroviaire.
- L'Etat et les élus territoriaux, trop souvent enclins à privilégier les investissements routiers et aéroportuaires, seront dissuadés de consacrer davantage d'argent public au développement du rail.
- Enfin, en laissant perdurer une situation sociale malsaine, les cheminots se priveront d'un soutien plus énergique des usagers du rail auprès des pouvoirs publics, par exemple quand il s'agit de résorber les retards accumulés dans la modernisation du réseau classique, dont la capacité et les performances ne répondent plus aux besoins.

Le gouvernement Raffarin a légitimement poussé les partenaires sociaux de la SNCF à négocier un contrat sur la prévention des grèves et la réduction de la gêne qu'elles apportent aux usagers et à la collectivité. Il peut aujourd'hui contribuer à une issue favorable et rapide des négociations en engageant la poursuite du désendettement du système ferroviaire, repoussée par le gouvernement précédent ; en accélérant les investissements ferroviaires prévus par les contrats de plan; ou encore en assainissant les conditions de la concurrence intermodale par la prise en compte des coûts écologiques des transports.

De telles initiatives permettraient à la SNCF de donner enfin ses chances au rail et créeraient au sein de l'entreprise un climat favorable au dialogue social.

Jean Sivardière

Le carnet du voyageur

Trajets fractionnés

Entre Toulouse et Nice, la plupart des trains directs de jour ont disparu avec la mise en service du TGV-Méditerranée. Désormais il faut changer à Marseille, gare souvent encombrée de voyageurs, avec la contrainte et le surcoût de la réservation TGV obligatoire entre Marseille et Nice. Même entre Toulouse et la Tour de Carol, un trajet de faible longueur, une rupture de charge est imposée si c'est un car qui assure la liaison à partir d'Ax-les-Thermes.

Dans ces conditions, les voyages deviennent plus fatigants pour les personnes âgées, handicapées, chargées de bagages ou accompagnées de jeunes enfants. A la fatigue physique s'ajoute le stress en cas de retards, fréquents aujour-d'hui, mettant en danger la correspondance. En fragmentant les relations pour faire des économies limitées, la SNCF ne risque-t-elle pas de s'aliéner une partie de sa clientèle ?

Jean-Olivier Mallet, 31 Toulouse

Qualité de service

Il y a une trentaine d'années, il était courant d'avoir chez soi un "Chaix", au moins régional, qu'on pouvait aussi consulter dans les gares. Un plan du réseau était affiché en bonne place dans tous les trains. Aujourd'hui, la SNCF ne nous propose plus que des fiches horaires : à défaut, on peut consulter un guichetier pas toujours bien informé. Le Français a la réputation de mal connaître la géographie, et la SNCF l'encourage délibérément à voyager comme sa valise

Jean-Jacques Vaury, 83 Toulon

La SNCF a introduit des voituressilence sur le TGV Atlantique : pourquoi pas sur tous les TGV et aussi en 2ème classe ? S'il y a davantage de communications d'affaires en 1ère, il y en a autant de pur commérage en 2ème. Ceux qui ne voyagent pas aux frais d'une entreprise ne doivent pas subir de ségrégation.

Daniel Valranges, 92 Antony

Train auto-couchettes

J'utilise depuis longtemps, été comme hiver, le train auto-couchettes Paris-Briançon dont la suppression est programmée. La SNCF, qui vante encore les mérites de ce service, va ainsi obliger des personnes âgées comme moi à parcourir 750 km en voiture en passant par le col du Lautaret souvent enneigé ou, s'il est fermé, par le col Bayard, soit un détour de 100 km. L'intérêt public exige pourtant qu'on limite la circulation automobile et les risques d'accident.

Guy Le Picart, 75 Paris

Liaisons transversales

Je travaille à Caen en semaine et, chaque week-end, je rejoins ma famille restée à Angers. Malgré les difficultés, j'avais résisté à la tentation de faire le trajet en voiture mais, depuis l'été 2002, le train est inutilisable, deux TGV Paris-Nantes de soirée, assurant auparavant la liaison Le Mans-Angers, ne s'arrêtant plus au Mans. Du lundi au jeudi, je devrais quitter Caen à 18h19 pour arriver à Angers à 23h33 après avoir attendu 3h au Mans (le temps nécessaire au trajet Caen-Angers en voiture). On a là un magnifique exemple de l'effet pervers, centralisateur, contraire à toute notion d'aménagement du territoire, de l'usage que la SNCF fait du TGV.

Les liaisons entre Le Mans et Angers, villes pourtant importantes, sont rares sauf le vendredi (un train à 19h42, le suivant à 22h57, ce dernier étant supprimé en juillet et août). Les régions Basse Normandie et Pays de la Loire doivent aussi améliorer les liaisons entre Saint Lô, Caen, Sées, Alençon d'une part, Angers et Nantes d'autre part.

Christian Bonnaure, 49 Les Ponts de Cé

Les relations directes par TGV entre la façade atlantique et Lille ou Bruxelles s'améliorent et ont du succès. Par contre les liaisons entre la Bretagne nord ou ouest et l'Aquitaine ou le Languedoc se dégradent : des trains directs sont supprimés, les changements obligés à Nantes ou Bordeaux indisposent les voyageurs.

Il faut rétablir une relation diurne quotidienne directe Quimper-Bordeaux-Toulouse-Marseille, et créer une relation analogue Rennes-Bordeaux. Le train de nuit Nantes-Nice doit circuler quotidiennement, de même que le train Quimper-Toulouse l'été et en périodes de vacances.

Certains trains Nantes-Bordeaux ont été accélérés par des suppressions d'arrêts, mais il fallait créer davantage de TER pour assurer les correspondances. On peut se rendre en train de Royan à La Rochelle le matin en 1h24 grâce à une bonne correspondance à Saintes, mais le retour en soirée ne peut s'effectuer qu'en 2h42.

AFAC et AUTC - Poitou Charentes

Le coin du cycliste

Bien dit

Jean-Marie Tétart, secrétaire du Comité national de suivi de la politique du vélo : "les freins à l'usage du vélo sont un manque de volonté politique et un éparpillement des mesures proposées. On ne fait que du saupoudrage, il n'y a pas de politique d'ensemble".

Denis Baupin, maire-adjoint de Paris délégué aux transports et à la circulation : "il faut changer l'image du vélo urbain et combattre l'impression que son usage est une régression sociale".

Hendrick Schmitt, responsable vélo de la ville de Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) : "les investissements pour le vélo ont un bon rendement socio-économique. Il suffit d'imaginer ce que coûteraient les routes à construire pour maîtriser la circulation automobile si nous n'avions pas tant favorisé le vélo".

Le saviez-vous ?

Le vélo est accessible physiquement à 80% de la population.

D'après la Direction Générale des Transports de la Commission Européenne, en une heure, sur une largeur de 3m50, on peut faire passer 22000 personnes en tramway, 19000 à pied, 14000 en vélo, 9000 en bus et 2000 en voiture.

Dans les conditions actuelles de circulation, il faut 1 h pour traverser Paris du nord au sud en voiture, 50 mn en bus, 35 mn en scooter ou à vélo.

Le vélo en Europe

Aux Pays-Bas et au Danemark, le vélo s'est marginalisé jusqu'au début des années 70. Son "explosion" récente est la preuve que la situation française n'a rien d'inéluctable.

Il existe 20 000 km de pistes cyclables aux Pays-Bas, 15 000 en Allemagne, 10 000 au Royaume Uni (1 500 seulement il y a quelques années), 7 000 au Danemark et 5000 en France.

A Strasbourg, 9% des déplacements se font à vélo ; à Bâle et Amsterdam, 30% ; à Copenhague, 38% .

Aux Pays-Bas, un habitant effectue plus de 1000 km par an à vélo ; au Danemark, 950 km ; en Allemagne, 300 km ; en Italie, 200 km ; en Espagne et au Royaume Uni, moins de 100 km ; en France, 87 km. La moyenne européenne est de 200 km.

Sources : Club des Villes Cyclables, Comité de Promotion du Vélo, Commission Européenne

Permis à points

Punitions:

—1 point à la région Rhône-Alpes. L'annonce des Rencontres régionales de la Recherche, organisées à Alpexpo-Grenoble à son initiative, n'a fait mention que des accès routiers, alors que les villes universitaires de la région sont toutes reliées à Grenoble par TER et qu'on peut se rendre à Alpexpo en tramway depuis la gare SNCF.

-2 points aux Transports en Commun de Lyon. La première information donnée cet été, agrémentée de quelques fautes d'orthographe, par la rubrique Flash-Infos de son site (www.tcl.fr) concernait l'optimisation des trajets en voiture dans l'agglomération lyonnaise. Les travaux sur la ligne C du métro étaient signalés, mais pas un mot sur ceux de la gare Saint Paul, terminus de la ligne 1 de trolleybus.

— 2 points au préfet de l'Isère. Il fait annoncer par le Dauphiné Libéré le programme des contrôles de vitesse qui seront effectués par la police et la gendarmerie. L'efficacité ponctuelle de cette mesure reste à démontrer. En infantilisant les conducteurs, elle leur apprend davantage à ruser avec le gendarme qu'à craindre l'accident. Le préfet va-t-il aussi prévenir les voleurs de la programmation des rondes de surveillance dans les beaux quartiers?

Cambadélis, député PS de Paris. Il s'en prend au service garanti dans les services publics, "une espèce de vengeance posthume, une manière de punir les fonctionnaires descendus dans la rue contre Alain Juppé en 1995". Cette approche politicarde du problème est méprisante pour les usagers.

Bêtisier

Christian Gérondeau, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs (FFAC): "l'automobile est devenue aussi naturelle que l'air que l'on respire ou que l'eau que l'on boit. On n'imagine pas la vie sans voiture. Il faut en finir avec l'atmosphère anti-voiture, mode de transport social de notre époque. Il y a cent ans, les rares automobilistes constituaient une minorité agissante. Aujourd'hui les groupes de pression anti-voiture sont mieux organisés et plus efficaces, car largement financés par l'argent public". Quel humour : on pourrait croire que la FNAUT reçoit des millions de l'Etat et a son siège place de la Concorde, comme la FFAC ...

BIEN DIT

Description Robert Bret, sénateur PC des Bouches du Rhône, ne regrette pas l'abandon de l'A51: "l'urgence pour la région PACA, c'est de réaliser la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, permettant à Marseille de devenir, grâce au ferrroutage, le port avancé de Turin et Milan".

Prank de Bondt, éditorialiste à Sud-Ouest : "quoique plus restrictive qu'en 1995, la loi d'amnistie n'est pas moralement défendable. Injurieuse pour les citoyens respectueux des règles de vie en société, elle infantilise les Français en leur faisant miroiter la levée d'une peine méritée. Elle crée un droit en bafouant le devoir".

MAL DIT

Pierre Breuil, préfet des Alpes-Maritimes. Au moment même ou Jacques Chirac, à Johannesburg, s'exprimait avec lyrisme en faveur du développement durable, le préfet tenait des propos rétrogrades : "aucun grand projet routier n'est à écarter à priori. Je suis favorable à l'aménagement de la RN 202, ainsi qu'à l'A8 bis : la population a tort de s'y opposer. Les projets de transport collectif, dont le TGV Côte d'Azur, ne sont pas pour moi une priorité".

Soyez branchés

Si vous intervenez dans un colloque, ne parlez plus de la marche et du vélo, ou des modes non-motorisés, mais de la mobilité autogène. Ne dites plus : transport combiné ou intermodalité, mais : technologies incrémentales, ou interfaçage. Evoquez les enjeux prénormatifs, sans trop préciser, et la démocratie, nécessairement de proximité ou locale et participative.

Record idiot

En un an, au volant d'une Peugeot 607, le pilote Philippe Couesnon a parcouru 500 000 km en France, soit environ 1400 km par jour et, s'il a respecté les limitations de vitesse, au moins 11 h de conduite. L'émission totale de CO2 a été de plus de 100 tonnes. Aucune critique officielle n'a été entendue.

Savant écologiste

En 1892, le célèbre chimiste russe Dimitri Mendeleev fut envoyé aux USA par le tsar Alexandre III pour visiter les gisements de pétrole de Pennsylvanie. A son retour, il déclara : "cette substance est trop précieuse pour être brûlée, il faut l'utiliser comme matière première de la chimie".

Brèves

Dépendance automobile

50% des écoliers vont à l'école dans la voiture de leurs parents, et cette proportion augmente régulièrement. Or, en France, la distance moyenne domicile-école en ville est de 500 mètres. D'où l'importance des Plans de Déplacements pour Etablissements Scolaires (PDES) qui commencent à voir le jour.

Le diesel progresse

En 2001, 56,2% des voitures immatriculées en France étaient à moteur Diesel, contre 49% en 2000. Les constructeurs allemands haut de gamme ont augmenté leurs ventes de 19%.

Péage urbain?

Le GART a demandé aux députés d'autoriser le péage urbain : "alors que les grandes villes européennes ont des projets innovants de tarification des déplacements automobiles, ou l'expérimentent déjà, la législation française ne permet pas aux collectivités locales de prendre ce genre d'initiatives".

Payeur-pollueur?

Selon l'UFC, la réouverture totale du tunnel du Mont Blanc aux camions est "une occasion manquée de promouvoir une politique alternative au tout-routier". Elle dénonce les faveurs fiscales dont bénéficient les camionneurs et réclame la vérité des prix et l'application du principe payeur-pollueur au transport routier. L'UFC va-t-elle maintenant réclamer l'application du même principe à l'automobile en ville et à l'avion?

Image de marque

Le groupe Benetton est l'actionnaire principal de la Société Italienne du Tunnel du Mont Blanc, il contrôle la plupart des autoroutes italiennes et l'affaire du Mont Blanc a révélé les priorités de l'entrepreneur "au visage humain", si soucieux de son image de marque : moins de pulls colorés ("united colors"), plus de bitume ("united trucks"). Benetton pousse aussi un projet d'autoroute qui traverserait un parc naturel de Toscane.

Dirigeables

La région Aquitaine attribué une subvention de 110 000 euros à l'université de Pau pour appuyer un programme de recherche sur les dirigeables gros porteurs. L'idée est bonne, mais elle vient un peu tard : c'est par la route que les gros éléments de l'Airbus A380 seront acheminés de Bordeaux à Toulouse...

Actions en régions

Basse-Normandie

• Lors de l'enquête publique sur le rétablissement du caractère maritime du Mont Saint Michel, l'ADPCR a critiqué les conditions d'accès au Mont par train sur pneus et préconisé la construction d'une passerelle acceptant la circulation d'un tram-train. Sa contribution a été appuyée par une pétition signée de 3000 personnes.

Des embouteillages sont prévisibles entre le parking de 4125 places prévu au départ de la navette sur pneus (100 places) et la route côtière: patrimoine et paysage seront respectés à deux km du Mont, mais le problème sera déplacé au delà. L'enquête n'intègre pas la voie ferrée de 8 km prévue entre le Mont et la ligne Caen-Rennes alors qu'un tram-train (250 places) pourrait desservir des parkings implantés près des grands axes routiers. Document illustré de 12 pages disponible. ADPCR, Hôtel de Ville, BP 330, 50010 Saint-Lô cedex. Tél/fax: 02 33 57 56 11.

Centre

- Didier Grimault a présenté aux élus de l'agglomération orléanaise la contribution de la FNAUT au débat sur la deuxième ligne de transport en site propre envisagée sur l'axe Est-Ouest: une comparaison technique et économique approfondie entre tramway et trolleybus guidés montre que le tramway s'impose, "sauf à vouloir maintenir le transport public dans un rôle marginal et d'appoint".
- Roland Leniar dénonce l'échec de la desserte TGV Orléans-Roissy : les horaires ont été conçus en fonction de la disponibilité du matériel roulant et non des besoins des usagers. La liaison est utile et doit être relancée dans de bonnes conditions.

Ile de France

- Au printemps 2003, en prélude au congrès Velo-City 2003, les "Assises du stationnement vélo à Paris" seront organisées par le MDB avec l'appui de la Mairie de Paris. La possibilité de disposer d'une place de stationnement au domicile, à la gare et au lieu de destination est cruciale pour le cycliste comme pour l'automobilis-
- L'AUT-Ile de France dénonce l'attitude du préfet de Police de Paris qui bloque le projet novateur de site protégé bidirectionnel Châtelet-Porte d'Orléans pour le bus 38 présenté par la mairie de Paris. Ce projet, mal adapté aux besoins des cyclistes, suscite par ailleurs les critiques du MDB.
- L'AUT-Ile de France a protesté contre les hausses de tarifs de la RATP en juillet, + 3,68% pour la carte orange et + 1,58%

pour la carte Imagine "R" : "c'est un coup d'arrêt à la politique de modération des hausses annuelles amorcée en 1998, les habitants de la grande périphérie venant travailler à Paris seront les plus touchés". La hausse du carnet de tickets de métro pénalise les banlieusards effectuant des trajets métro + bus. L'AUT rappelle que, selon le STIF lui-même, un déplacement en transport public (subventionné à 62%) coûte bien moins cher à la collectivité que s'il est effectué en voiture ...

Languedoc

- Le Collectif Tramway de Montpellier, dont un élément moteur est l'Association pour le Développement des Transports Collectifs de l'Hérault (ADTC 34), conteste toujours l'ensemble du tracé, trop sinueux, de la deuxième ligne de tramway de Montpellier. Il a recueilli le soutien de 4000 signatures. Pour les mêmes raisons, le Collectif critique le tracé prévu pour la troisième ligne, "nouveau tortillard urbain qui se traînera de virage en épingle au lieu d'assurer une desserte rapide et efficace".
- L'ADTC-34 s'inquiète par ailleurs du projet de PDU de l'agglomération de Montpellier, qui prévoit le doublement de l'autoroute A9, source de pollutions et d'étalement urbain supplémentaire : l'association demande que l'indispensable contournement ferroviaire de Montpellier soit réalisé en priorité, et critique les collectivités territoriales qui refusent de participer à son financement.

Provence Alpes Côte d'Azur

- Lors de l'enquête publique sur le projet de tramway niçois, les associations de la FNAUT-06 ont marqué un point : la commission d'enquête a retenu leur proposition de tracé par l'avenue Borriglione permettant de desservir une faculté, un collège, divers services administratifs, des commerces, ... et d'éviter le maintien coûteux d'une ligne de bus parallèle à la ligne de tramway et soumise aux embouteillages. Le regroupement des réseaux TER, CP, tramway et autocars à Nice-SNCF reste encore à obtenir, la commission a cependant demandé au minimum "une nette amélioration des correspondances".
- Les travaux pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse ont débuté : une grande victoire pour toutes les associations de la FNAUT-PACA qui ont travaillé à cette réouverture depuis 30 ans.

Rhône-Alpes

• L'ADTC-Grenoble confirme son opposition à la montée par l'avant des bus sous

prétexte de lutte contre la fraude. Cette mesure entraîne des retards des bus et surtout altère leur régularité; le confort est dégradé car les usagers restent massés sur la moitié avant des véhicules (voir FNAUT-Infos n°96 pour une vue d'ensemble du problème).

L'association a défini clairement les créneaux respectifs du RER et du tram-train. Ce dernier est adapté à la desserte des secteurs les moins denses de la région grenobloise : de courtes antennes à créer à partir des voies ferrées existantes permettraient de desservir les communes de Vif, Vizille et Crolles.

L'ADTC-Chambéry-Aix les Bains réclame une amélioration des conditions de circulation des bus à Chambéry: création de voies spéciales sur le modèle parisien, suppression des alvéoles, priorités aux feux, amélioration du tracé de certaines lignes, répression du stationnement gênant, suppression de la montée par l'avant et renforcement des équipes de contrôleurs.

A Aix, l'association a participé à la réflexion sur l'aménagement multimodal de la gare SNCF: stationnement des bus et des voitures, accueil des voyageurs. L'ADTC participe aussi à la concertation sur le projet Lyon-Turin: ligne TGV du Nord-Isère et ligne fret.

• L'association Lyon-Métro a publié un rapport exhaustif sur le fonctionnement du réseau lyonnais de transports publics. Compliments et critiques concernent le matériel, la vitesse, les abris et stations, la signalétique, les itinéraires, les correspondances, la billetterie et les tarifs, la lutte contre la fraude, ...: un modèle du genre.

L'Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes-Val de Durance (AGV) vient de publier un magnifique document de dix pages en couleurs comportant un historique de la ligne depuis 1980, des objectifs réalistes de modernisation et des propositions novatrices pour une exploitation rationnelle comme outil de désenclavement. Ce document très instructif est disponible au prix de 10 euros port compris. Chèque à l'ordre de l'AGV, à adresser à Germain Delage, 84 impasse des Arriots, 38330 Montbonnot.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 109
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort
Abonnement 10 numéros
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €
Individuels : 15 €
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT
de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
⑥ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : fnaut@wanadoo.fr
Internet : http://www.fnaut.asso.fr
CCP : 10 752 87 W Paris



Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

Archaïsme

Alain Bréau, co-président de la fédération Transport et Logistique de France (TLF), ne fait pas dans la nuance (La Vie du Rail, 26-06-02). Selon lui, en effet, "il nous faut aujourd'hui un ministre qui ne soit pas un ministre des Transports, un ministre de la SNCF, ou un ministre des transportés et des cheminots (comme Jean-Claude Gayssot), mais un ministre des transporteurs".

Il épingle ceux qui veulent "suspendre toutes les infrastructures pour préserver les fôrets" et dénonce le projet Lyon-Turin : "une folie qui va coûter 10 milliards d'euros, alors que son trafic sera cinq fois plus faible que celui du tunnel sous la Manche." Selon lui, une telle somme serait mieux employée au doublement du tunnel routier du Fréjus, à l'élargissement des autoroutes et au contournement des agglomérations.

Aussi attentif aux salariés du transport routier qu'à l'environnement, il ajoute : "le social, on a déjà donné, qu'on nous laisse souffler un peu". Il est vrai que les horaires de travail des chauffeurs sont devenus si légers ...

L'archaïsme et l'irresponsabilité des propos de M. Bréau, le Gérondeau du camion, sont sidérants. Ainsi, un ministre n'est pas en place pour favoriser l'intérêt général, mais les intérêts de professionnels désireux de s'emparer de quelques parts de marché supplémentaires. Que l'Etat mette gratuitement à leur disposition de nouvelles infrastructures routières et laisse leurs camions polluer librement : l'air pur et le silence, la sécurité, la nature, les gaspillages d'espace et de pétrole, les effets pervers de la sous-tarification des transports, le rééquilibrage rail-route, l'avenir de la planète, ... ce n'est pas leur affaire!

Certes le camion est un outil indispensable à l'économie moderne, certes la SNCF privilégie les services voyageurs et n'offre aux chargeurs que des prestations médiocres qui les découragent. Ceci étant, si la route payait ce qu'elle coûte à la collectivité, le rail pourrait rentabiliser ses activités fret et se développer. Ce qu'il faut à notre pays, c'est un ministre qui ait le courage de s'opposer à la fuite en avant dans le tout-routier, et de mettre en oeuvre une politique intermodale et respectueuse de l'environnement.

Claude Jullien



Les lignes ferroviaires fermées à tout trafic constituent un patrimoine précieux qui ne doit pas être dilapidé inconsidérément : l'expérience a déjà montré l'intérêt parfois stratégique de leur réutilisation pour le transport du fret, pour le transport local, régional, interrégional et transfrontalier des voyageurs, et même pour le TGV. C'est la raison pour laquelle la FNAUT, sans craindre d'apparaître comme passéiste, intervient auprès des responsables politiques et, si nécessaire, par voie de justice, pour que soient préservées les emprises ferroviaires - lignes neutralisées ou emprises urbaines - menacées de déclassement alors que l'utilité de leur revitalisation ne peut être définitivement exclue. Le principe de précaution doit s'appliquer aussi aux infrastructures ferroviaires.

n passe vite pour un "ferrovipathe" ou pour un doux rêveur si on s'intéresse aux voies ferrées fermées à tout trafic depuis dix, vingt ou trente ans (ou parfois davantage), si on imagine leur réactivation et si on préconise la préservation de leurs emprises. Pourtant il ne s'agit pas d'attachement sentimental au chemin de fer d'autrefois, mais d'un souci très réaliste de l'avenir du rail.

TGV et patrimoine

Rappelons tout d'abord que le TGV a déjà bénéficié de la récupération d'emprises miraculeusement préservées.

A sa sortie de Paris, le TGV-Atlantique a pu être implanté à moindre coût sur la plate-forme, dite de Gallardon, de l'ancienne ligne Paris-Chartres.

En 2006, la réouverture de la ligne La Cluse-Bellegarde (dite des Carpates) permettra d'accélérer de 30 minutes les relations TGV Paris-Genève/Haute-Savoie en évitant un détour pénalisant de 50 km

par le sud de la chaîne du Jura.

L'ancienne ligne dite du plateau de Bièvre (Rives-Saint Rambert d'Albon), encore partiellement utilisée par des trains de fret, aurait pu offrir une opportunité analogue, et facile à mettre en oeuvre, pour raccourcir la liaison TGV Paris-Grenoble (voir FNAUT-Infos n°78), mais RFF lui a finalement préféré l'hypothèse d'un raccordement, à Saint André le Gaz, entre la ligne classique Grenoble-Lyon et la future ligne TGV Lyon-Chambéry.

RFF étudie par contre une revitalisation de la ligne Gardanne-Saint Maximin-Brignoles-Carnoules pour y faire passer des TGV Paris-Nice "shuntant" Marseille, en attendant la construction d'une ligne nouvelle donnant accès à la Côte d'Azur (FNAUT-Infos reviendra sur le tracé souhaitable de cette ligne).

En milieu urbain

Mais le TGV n'est pas seul concerné par la réutilisation d'emprises ferroviaires préservées. D'anciennes lignes, aujourd'hui



Patrimoine ferroviaire

situées en milieu urbain et périurbain dense et encombré par les voitures des "pendulaires", constituent un patrimoine précieux.

C'est le cas de la petite ceinture parisienne dont, en particulier, la réutilisation au sud de Paris pour des liaisons de type RER serait très complémentaire de la construction d'un tramway sur le boulevard des Maréchaux.

La réouverture de la ligne Cannes-Grasse, enfin décidée par la région Provence-Côte d'Azur, coûtera moins cher que la construction de la pénétrante routière implantée sur le même itinéraire. Faut-il qualifier de doux rêveurs les militants qui ont patiemment, depuis trente ans, travaillé au maintien de son emprise et plaidé pour sa réouverture ?

La réouverture de la ligne Lyon-Crémieu (ligne de l'Est de Lyon) est décidée, celles des lignes Lyon-Trévoux, Nantes-Châteaubriant, Avignon-Carpentras, Hyères-Les Salins, Bruay-Lens, ou encore Bollwiller-Guebwiller dans la périphérie nord de Mulhouse sont envisagées. La réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules pourrait, entre Trets et Gardanne, faciliter les déplacements quotidiens vers Marseille.

En ville même, les installations ferroviaires voyageurs sont à préserver impérativement. Il y a quatre ans, à Marseille, la gare de La Joliette a été supprimée au profit des opérations immobilières d'Euroméditerranée, alors qu'on pouvait y intégrer une desserte TER sur le modèle de La Défense et y créer un pôle multimodal. De même, la gare du Prado a disparu au profit d'un parc urbain alors qu'il était possible de conserver deux voies en limite du parc.

Liaisons régionales

Des réouvertures sont, suivant les cas, décidées, étudiées, ou envisagées, pour recréer des liaisons régionales disparues, par exemple Orléans-Chartres, Orléans-Montargis, Fontenay le Comte-Niort, Nantes-Rennes par Châteaubriant, Le Mans-La Flèche (le projet sérieux de remise en service discuté en 1982 serait encore plus justifié aujourd'hui qu'il y a vingt ans), Le Havre-Fécamp, Agen-Villeneuve sur Lot, Auxerre-Nevers.

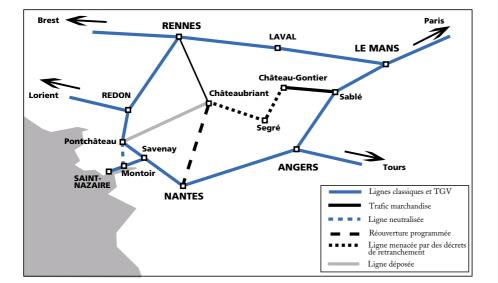
En région Pays de la Loire, le maire de Mayenne prévoit un projet urbanistique avec pénétrante routière sur l'emprise urbaine de la ligne Mayenne-Laval, tandis que les élus du pays de Haute Mayenne veulent conserver la ligne pour y faire circuler un tramway (l'Etat a déplacé un échangeur sur la déviation dans cette perspective). En Basse-Normandie, la réouverture de la ligne Caen-Flers pour la desserte périurbaine de Caen et celle de la "Suisse normande" est souhaitée par les uns, tandis que d'autres veulent récupérer sa plate-forme pour en faire un aménagement touristique, voire une route. Philippe Duron, maire PS de Louvigny, refuse la perspective d'une réouverture, alors qu'il a été rapporteur de la loi Voynet sur l'aménagement du territoire ...

Il est également possible de recréer certaines liaisons interrégionales, par exemple Grenoble-Nice par les Alpes (la ligne Saint Auban-Digne permet aux Chemins de Fer de Provence d'accéder à la vallée de la Durance), Nantes-Poitiers par Bressuire et Parthenay, Nancy-Colmar par Saint Dié, ou encore Paris-Dieppe par Gisors et Serqueux.

La sauvegarde d'anciennes lignes permet aussi à des associations de faire circuler des trains touristiques qui remportent un grand succès et apportent une contribution non négligeable aux économies régionales.

Itinéraires fret

Certains tronçons d'anciennes lignes



Les procédures menant à un déclassement

Après arrêt du trafic sur une ligne (ou section de ligne), décision de la SNCF prise dans le cadre de son autonomie de gestion, la ligne est neutralisée : il s'agit d'une fermeture "technique" et non administrative. RFF peut alors décider sa fermeture, décision administrative qui interdit toute circulation et permet la dépose de la voie. Puis, après avis des collectivités concernées et de la SNCF, RFF propose au ministre des Transports son retranchement du réseau ferré national.

Un décret de **retranchement**, signé du Premier ministre et publié au Journal Officiel, autorise RFF à procéder au déclassement. Le conseil d'administration de RFF prononce alors le **déclassement** du domaine public : l'emprise concernée rejoint le domaine privé de RFF et peut dès lors être aliénée. La vente peut avoir lieu dans des délais variables, souvent seule une partie de la ligne déclassée est vendue.

Réformer les procédures

Il est nécessaire de simplifier et de moderniser la procédure administrative de déclassement, aujourd'hui compliquée et opaque puisqu'elle n'implique ni étude préalable sur l'éventuel intérêt ferroviaire à court ou long terme de la ligne concernée, ni étude d'impact économique et social, ni débat public, ni enquête publique.

Les collectivités ne sont consultées que si elles sont *traversées* par la ligne à déclasser (la ville de Flers ne l'a pas été pour la ligne Caen-Flers qui n'aboutit pas à Flers mais se raccorde à 2 km sur la ligne Paris-Granville). Les voyageurs et industriels, les ports, les comités régionaux des Transports, le CSSPF, les ministères en charge de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et du Tourisme ne sont pas consultés.

Les décisions de fermeture, retranchement et déclassement ne sont pas motivées. Les décisions de fermeture et de déclassement ne sont pas publiées. Elles ne sont encadrées par aucun texte définissant un seuil démographique ou économique de pertinence du rail.

Lors du vote de la loi "démocratie de proximité", la FNAUT a obtenu que les associations d'usagers soient dorénavant consultées avant tout déclassement. Mais la FNAUT a élaboré d'autres propositions, l'essentiel étant d'obtenir la soumission à enquête publique. Ces propositions ont été présentées récemment au sénateur Hubert Haenel, qui s'est engagé à les exploiter.

Des actions contentieuses bien ciblées

La FNAUT et des associations membres (FNAUT Pays de la Loire, Réseau Vert de Basse Normandie) ont déposé des recours auprès du Conseil d'Etat et de quatre tribunaux administratifs (Rouen, Caen, Nantes, Limoges) contre 14 décisions de fermeture, retranchement ou déclassement.

Ces actions contentieuses ont été sélectionnées avec rigueur. 4240 km de lignes ont été déclassés de 1991 à 2002, la contestation ne porte que sur 427 km pour les retranchements et bien moins pour les fermetures. 8 lignes seulement, dont la sauvegarde semble nécessaire, sont concernées:

- Dieppe-Fécamp (il existe un potentiel fret, avis défavorable de la SNCF à la fermeture de Fécamp-Colleville);

- Serqueux-Dieppe (avis de la SNCF défavorable à la fermeture, risque de disparition d'un accès direct de la banlieue nordouest de Paris à la mer);

- Caen-Flers (avis défavorable de 8 communes et de nombreux élus, la réouverture a échoué de peu en 1981);

- Sablé-Montoir (avis partiellement défavorable de la SNCF, mobilisation d'industriels, du port de Saint Nazaire et du vice-président du Conseil Régional chargé des transports);

- Laval-Mayenne (projet d'utilisation par le pays de Haute Mayenne, mobilisation d'élus de Laval et de la région);

- Le Mans-La Flèche (avis de la SNCF défavorable à la fermeture);

- Bort-Mauriac (avis de la SNCF défavorable à la fermeture, atteinte au réseau touristique du Cantal) ;

- La Courtine-Ussel (réserves du Conseil Régional en raison des perspectives de reprise du trafic de bois).

Xavier Braud

Xavier Braud est maître de conférences à l'université Lyon III, Jean Moulin, et auteur de l'ouvrage "Protection de l'environnement : guide juridique à l'usage des associations", 308 p., 17 euros port compris. Ed. Yves Michel, BP3, 05300 Barret-sur-Méouge, tél : 04 92 65 52 24.

Pour une analyse critique détaillée de la procédure de déclassement, on consultera utilement l'article de Xavier Braud, "l'insuffisante protection du domaine public ferroviaire", paru dans Etudes Foncières n°97, mai-juin 2002, 12 euros.

Dans le même numéro :

- Jean-Louis Rohou, directeur des relations institutionnelles de RFF, donne le point de vue de RFF. Il ignore le principe de précaution et ne répond en rien aux arguments de la FNAUT.

- Michel Sablayrolles, président de la Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs, analyse la loi "Démocratie de proximité" votée le 27 février dernier : "quelques pas en avant ... et en arrière" (voir aussi l'éditorial de FNAUT-Infos n°102).

Etudes Foncières : 7 avenue de la République, 75011 Paris, tel 01 56 98 20 00. peuvent être réutilisés comme embranchements ferroviaires, par exemple pour le transport des déchets. La ligne Châteauroux-Montluçon a été rouverte sur 12 km pour permettre l'expédition de chargements de bois. De même le patrimoine domanial urbain qui subsiste peut se révéler utile pour l'entreposage et les opérations logistiques.

La nécessité de créer des "itinéraires bis" dédiés au fret ou à priorité fret est aujourd'hui reconnue.

Le contournement ouest de Lyon a été heureusement préservé, et RFF y a entrepris des travaux de remise en état. La reconstitution de l'ancienne ligne Paris-Bordeaux par Saumur et Niort qui, avant guerre, a vu circuler des trains de voyageurs, et serait aujourd'hui bien utile pour décharger l'artère encombrée passant par Tours, est hélas plus difficile. Une grande rocade de Paris permettrait de décharger la grande ceinture (voire le texte de Roland Leniar page 4): la partie nord de cette rocade existe (seule la réouverture du court tronçon Motteville-Montérolier est nécessaire et prévue d'ici à 2006), et le port du Havre réclame de longue date sa redynamisation.

Autre exemple : la ligne Sablé-Château Gontier-Segré-Châteaubriant-Montoir, menacée par le projet de rocade sud de Château Gontier. Cette ligne constitue la seule possibilité d'accès ferroviaire de la Mayenne à la capitale régionale Nantes, et elle pourrait offrir un itinéraire fret quasiment dédié au port autonome de Saint Nazaire, qui en souhaite la préservation.

Enfin des lignes internationales (voir FNAUT-Infos n°64) offrent des opportunités intéressantes, pour les voyageurs ou le fret suivant les cas, et méritent d'être réactivées, voire partiellement reconstruites comme l'a été la ligne Nice-Coni, par exemple Pau-Canfranc ou Colmar-Fribourg en Brisgau. La réouverture de la ligne Evian-Saint Gingolph serait cohérente avec l'ouverture, prévue en 2007, de la liaison La Praille-Eaux Vives en tunnel sous la ville de Genève, permettant une liaison directe Genève-Annemasse. La Commission Européenne finance à 50% l'étude de la réouverture, envisagée par la région Champagne-Ardenne et la Wallonie, de la ligne transfrontalière Givet-Dinant, fermée depuis 1988.

Principe de précaution

Personne ne peut prétendre que toutes les emprises ferroviaires inutilisées aujour-d'hui sont à jamais inutiles. Il faut en effet augmenter la capacité du réseau ferroviaire et surtout sa capillarité, afin d'élargir géographiquement la desserte ferroviaire et de créer des itinéraires de détournement des trains en cas d'incident ou d'accident, ou en cas de surcharge des lignes principales (c'est le véritable intérêt d'une réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules). Le sys-

tème ferroviaire est trop "unidimensionnel": il faut rapprocher sa structure de celle du système routier, qui est par nature "bidimensionnel".

La situation économique générale peut d'ailleurs évoluer. Quel sera le prix du pétrole en 2030 ? Après le premier choc pétrolier de 1974, le ministère des Transports avait fait recenser les "petites lignes" qui pouvaient être réactivées, mais l'étude a été rangée dans un tiroir.

De nombreuses aliénations d'emprises ont eu lieu depuis une génération. Des tronçons de lignes désaffectées ont été rachetés par des collectivités locales pour faciliter des opérations d'urbanisme, de voirie ou de loisirs, ou vendues à des particuliers, et ce processus se poursuit avec l'approbation ou même à l'initiative de RFF (le "moratoire Gayssot" est un mythe).

A noter cependant que le département de l'Hérault a souhaité explicitement conserver intégralement ses plate-formes ferroviaires, en particulier la ligne Faugères-Paulhan dont le déclassement était souhaité par le ministère.

S'il est naturel de neutraliser des lignes inutilisées, il faut que ces opérations soient réversibles, techniquement et socialement. Il faut donc enrayer la poursuite irréfléchie des déclassements : certaines emprises peuvent être démantelées sans dommage pour l'avenir, mais d'autres doivent être impérativement préservées.

Fabrice Eymon, Claude Jullien, Jean Sivardière

La politique de RFF

Selon RFF, propriétaire de 33 000 km de voies ferrées, "ce patrimoine doit rester adapté aux besoins, mais il impose dans le même temps une gestion rigoureuse et dynamique et une politique de valorisation immobilière". Claude Martinand, ancien président de RFF, se flatte d'avoir "introduit un peu de souplesse dans l'apprécition des besoins ferroviaires à venir pour accompagner les démarches d'aménagement des collectivités locales".

En 2001, 426 km de lignes (26 sections) ont été retranchées, soit 3 fois plus qu'en 2000 et 9 fois plus qu'en 1999. RFF a cédé des emprises pour 54 millions d'euros, en particulier des terrains dans la ZAC Paris Rive gauche et à Marseille Prado.

4000 km de lignes sont actuellement sans trafic et risquent la fermeture, le retranchement, le déclassement et l'aliénation. RFF craint manifestement l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires pouvant exiger la remise en service, aux frais de RFF, des lignes neutralisées mais non fermées.

Calais: une ville oubliée par la SNCF

La desserte d'été 2002 de Calais-Ville a provoqué un très vif mécontentement des usagers locaux et britanniques (qui arrivent nombreux en France par bateau). Elle dénote une méconnaissance des réalités géographiques et socio-économiques de la région de Calais, et une carence évidente de la concertation.

Calais est le centre d'un bassin d'emploi et de formation de 200 000 habitants (8

lycées, université), 17
millions de voyageurs par an transitent par son port. Mais la SNCF n'offre qu'une seule relation directe pour Paris (le TGV de 12h51) en 1h43, les autres relations s'effectuant avec changement à Lille (TER + TGV) ou à Amiens (TER + Corail) en 2h33 au minimum.

Il est certes possible de prendre Eurostar à 8h58 (trajet en 1h25), mais à la gare de Frethun. Cette gare est située en pleine zone rurale à 15 km de Calais, il faut au moins 30 mn pour la rejoindre depuis le centre-ville et les tarifs d'Eurostar (auxquels il faut ajouter celui de la course en taxi Calais-Frethun, au moins 20 euros) sont dissuasifs. Elle est inadaptée

aux personnes âgées ou handicapées et aux familles, seule la clientèle d'affaires l'utilise.

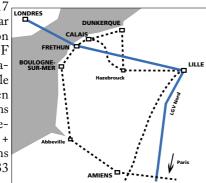
Les trains express régionaux à grande vitesse (TER-GV) qui circulent entre la gare de Frethun et Lille ne sont utilisés que par la population rurale et les habitants du sud de l'agglomération calaisienne. Les calaisiens leur préfèrent les trains classiques, aussi rapides et moins coûteux :

"Calais-Lille en 29 mn" relève donc de la publicité mensongère.

Les TGV en provenance de Boulogne rebroussent à Frethun, ils pourraient le faire à Calais, sans arrêt à Frethun: le TGV n'a pas à desservir les villages. 5 TGV quotidiens Boulogne-Calais ville-Paris sont nécessaires.

Les britanniques arrivant à Frethun par Eurostar se plaignent du manque de correspondances régionales (pour les trains de nuit internationaux, voir FNAUT-Infos n°90). En week-end, on ne peut effectuer un aller-retour Calais-Bruxelles dans la journée. Le dimanche matin, il n'y a pas de train pour Paris!

Robert Macke, FNAUT-Calais



Grenoble-Genève : liaison à l'abandon

Il s'est créé, dans la région Rhône-Alpes, une sorte de centralisme lyonnais, à l'image du centralisme parisien du 19ème siècle. Une liaison importante en fait les frais : Grenoble-Genève.

- Seuls trois trains quotidiens dans chaque sens permettent de relier les deux agglomérations (respectivement de 400 000 et 500 000 habitants) en un temps acceptable.
- Il n'existe aucun départ de Grenoble pour Genève entre 9h30 et 17h30, et aucun dans l'autre sens entre 10h15 et 18h45. Ce trou de 8 heures est d'autant plus choquant qu'un automoteur X TER 72500 reste inutilisé à Genève entre 11h35 et 18h45, alors qu'il aurait largement le temps d'assurer un aller-retour supplémentaire.
- Certains services autrefois directs s'effectuent dorénavant avec correspondance à Aix-les-Bains.
- L'information (indicateur papier, internet, distributeurs DAGOBER et panneaux dans les gares, à l'exception des horaires TER édités par la région) est déplorable. A chaque changement de service, elle est systématiquement incomplète, malgré la maigreur de l'offre et les observations répétées des associations. Certains trains TER ne figurent pas à l'indicateur, de même que certaines corres-

pondances à Aix. Le serveur Grandes Lignes propose une liaison Genève-Grenoble à 7h08 en passant par Lyon, soit 4h43 de voyage avec une distance tarifaire de 297 km au lieu de 165 : le serveur n'indique ni le train au départ à 7h26 (changement à Aix, arrivée 9h37) ni le train direct au départ à 10h14 (arrivée 12h12).

Sabotage?

Bien que cette situation confine au sabotage, les trains sont parfois de capacité trop faible pour accueillir tous les voyageurs : la SNCF doit affréter un autocar pour assurer les pointes des vendredis et dimanches en soirée.

Selon les critères habituels, une desserte correcte, cadencée et rapide entre Grenoble et Genève devrait générer un trafic annuel de l'ordre de 800 000 voyageurs : la mauvaise volonté de la SNCF n'est pas acceptable. La région a fait porter ses efforts sur les relations Valence-Grenoble-Annecy et, en juin 2001, les dernières dessertes directes Genève-Méditerranée ont délaissé le sillon alpin pour être reportées sur Lyon, dont le noeud ferroviaire est encombré.

Christophe Leuridan, ADTC-Grenoble Jean Favre, ADTC-Chambéry

Une grande rocade parisienne ?

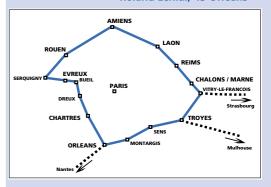
Compte tenu du sous-investissement, et parfois du désinvestissement, observé depuis 30 ans, il faut voir grand dans la modernisation du réseau ferroviaire : une rocade ferroviaire à 100 km de Paris est nécessaire. Elle permettrait à des trains de fret en transit et à des trains spéciaux de voyageurs (vacanciers, pélerins, ...) de contourner Paris.

- On libèrerait ainsi la grande ceinture pour des dessertes voyageurs de type RER et on lui donnerait un rôle structurant de la grande banlieue.
- On désaturerait aussi les tronçons de radiales proches de Paris, très chargés en trafic voyageurs.
- On pourrait créer sur cette rocade des dessertes voyageurs de type Interloire telles que Orléans-Rouen (qui existait avantguerre), Rouen-Amiens-Reims, Reims-Orléans. On éliminerait ainsi le passage obligé par Paris, avec changement de gare. La rocade desservirait des villes où s'implantent aujourd'hui de grands entrepôts logistiques. Elle aurait un rôle de structuration du grand bassin parisien, perspective dont on parle depuis 20 ans.
- La rocade complèterait, grâce au tronc commun Orléans-Troyes-Vitry le François, une transversale ferroviaire, quasi-rectiligne et ne présentant pas d'obstacle naturel, de Nantes à Mulhouse ou Strasbourg.

On disposerait alors d'un corridor fret entre la façade atlantique et l'Allemagne. Il est affligeant que des "aménageurs" tels que le sénateur Oudin comptent encore sur l'autoroute pour créer un axe fret sur cet itinéraire. Cette transversale ne concurrencerait pas la ligne Nantes-Lyon orientée vers l'Italie; elle éviterait au fret circulant entre l'Atlantique et l'Est de passer par Lyon, un détour long et coûteux.

Des décideurs sans aucune vision d'avenir ont sottement créé au sud de Paris un grand vide ferroviaire alors que le relief est favorable au rail. Les projets de la région Centre, réouvertures des lignes Orléans-Chartres et Orléans-Montargis, s'intègrent parfaitement dans la double perspective rocade-transversale décrite ci-dessus.

Roland Leniar, 45 Orléans



SNCF: grèves, usagers et collectivité

Début octobre, la direction de la SNCF a soumis aux syndicats de cheminots des propositions visant à prévenir les conflits sociaux. Cette démarche était réclamée avec insistance, depuis plus de trois ans, par la FNAUT et soutenue par sept autres associations nationales de consommateurs (voir FNAUT-Infos n°74). Les conséquences des grèves à répétition, s'ajoutant à bien d'autres dysfonctionnements, étaient en effet devenues inacceptables. Le retard pris par la SNCF sur d'autres entreprises publiques - à commencer par la RATP - dans le traitement de la conflictualité sociale doit être comblé rapidement.

- Avec l'extension des migrations quotidiennes sur des distances croissantes et le développement des voyages professionnels et touristiques, la fiabilité des

Sécurité routière

En 2001, le nombre des tués sur les routes françaises a augmenté de 1%. Au rythme des évolutions constatées entre 1995 et 2001, il faudrait 30 ans pour réduire de moitié la mortalité routière, et non pas 5 comme l'annonçait un peu vite Jean Claude Gayssot fin 1997.

Michel Brétagnol, représentant de la FNAUT au CNSR

Contrairement à une idée reçue, rectifier les virages n'accroît pas la sécurité mais la vitesse. En Ardèche, les routes sont sinueuses, on y roule lentement et on y relève moins de tués et de blessés qu'en Haute-Loire.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

Le produit des amendes pour infraction au code de la route doit être affecté à la surveillance du trafic, et non versé au budget général de l'Etat. Comme en Suisse, il faut installer des radars automatiques fonctionnant de manière aléatoire. Outre une police spécialisée de la route, il faut créer un corps de magistrats spécialisés dans les délits routiers.

Jean Boutron, 69 Feyzin

Il y a 30 ans, à peine 10% des voitures pouvaient dépasser 150 km/h. Aujourd'hui ce taux dépasse 90%. Insensiblement la puissance de nos véhicules a dépassé nos capacités de modération, elle a dissocié les possibilités de l'outil de celles de ses utilisateurs. Gendarmes et juges n'ont pu que constater leur inaptitude progressive à maîtriser ces discordances et la délinquance de masse qui en résultait.

G. David, ESR, Tours

services ferroviaires voyageurs est indispensable à toute la population.

- Confrontés à la congestion routière, de nombreux chargeurs ont compris qu'ils ont intérêt à transférer du trafic sur le rail, mais les lourdes pertes financières qu'ils risquent de subir lors des grèves les en dissuadent.
- Enfin pour des raisons économiques, écologiques et sociales évidentes, le rail doit constituer une alternative crédible à l'automobile, au camion et à l'avion court-courrier.

Trois idées directrices, confirmées fin septembre par son conseil national, inspirent les interventions de la FNAUT.

- Direction et syndicats sont coresponsables des grèves. La culture du conflit et le corporatisme des syndicats sautent aux yeux, mais les carences de la direction sont tout aussi réelles : difficulté à dialoguer et à se remettre en cause, centralisation excessive des responsabilités au sein de l'entreprise.
- Le droit de grève doit être préservé dans l'intérêt même des usagers du rail : sans la longue grève de la fin 1995, 6000 kilomètres de lignes nécessaires à une bonne desserte du territoire étaient condamnés par un contrat de plan particulièrement dangereux pour l'avenir du rail. Mais ce droit doit être impérativement concilié avec les intérêts des usagers et ceux de la collectivité.
- Enfin c'est par la négociation entre partenaires sociaux que l'exercice du droit de grève doit être codifié. Comme le disait Raymond Soubie, alors conseiller social de Raymond Barre, "moins le législateur se mêlera des conflits sociaux, meilleures seront les chances de les résoudre". En Espagne, la réglementation du droit de grève imposée par la loi n'est pas respectée.

Le premier objectif à atteindre est le "minimum de grève". L'expérience montre cependant qu'un accord d'alerte sociale du type RATP facilite le dialogue social mais n'élimine pas toutes les grèves comme par enchantement. Il convient donc de réduire aussi la gêne apportée aux usagers du rail lors des grèves "résiduelles".

Nous attendons de la direction de la SNCF et des syndicats une avancée significative assurant un "minimum de gêne", notamment lors des grèves régionales et locales qui rendent particulièrement pénibles les déplacements entre domicile et lieu de travail ou d'étude et désorganisent le trafic de fret. A EDF, depuis longtemps, on ne coupe plus le courant chez les particuliers : c'est l'entreprise qui est pénalisée par la grève.

Nous souhaitons d'autre part que la négociation, enfin engagée, entre les partenaires sociaux ne s'enlise pas dans des discussions sans fin. Faute d'un accord rapide et conforme aux attentes pressantes des usagers, l'ensemble des cheminots risque gros.

- La situation financière de la SNCF, fragilisée par la baisse de fréquentation des trains de grandes lignes hors TGV et la chute du trafic de fret, ne pourra que s'aggraver sous l'effet des grèves ou de leur menace persistante. La SNCF a déjà dû relever ses tarifs et elle devra étaler certains investissements.
- Si les cheminots ne prennent pas la mesure de l'exaspération du public face aux grèves, une intervention législative imposant une forme de service "minimum" ou "garanti" à l'efficacité contestable sera réclamée par une fraction croissante de l'opinion et des politiques.
- Ces derniers seront incités à généraliser la libéralisation déjà introduite dans le secteur du fret. Or, si la concurrence entre opérateurs ferroviaires peut favoriser la croissance du fret ferroviaire (sans pour autant être la panacée), et si elle est souhaitable pour stimuler le trafic voyageurs sur certaines lignes régionales délaissées par la SNCF, elle peut aussi avoir des effets pervers en balkanisant le réseau ferroviaire.
- L'Etat et les élus territoriaux, trop souvent enclins à privilégier les investissements routiers et aéroportuaires, seront dissuadés de consacrer davantage d'argent public au développement du rail.
- Enfin, en laissant perdurer une situation sociale malsaine, les cheminots se priveront d'un soutien plus énergique des usagers du rail auprès des pouvoirs publics, par exemple quand il s'agit de résorber les retards accumulés dans la modernisation du réseau classique, dont la capacité et les performances ne répondent plus aux besoins.

Le gouvernement Raffarin a légitimement poussé les partenaires sociaux de la SNCF à négocier un contrat sur la prévention des grèves et la réduction de la gêne qu'elles apportent aux usagers et à la collectivité. Il peut aujourd'hui contribuer à une issue favorable et rapide des négociations en engageant la poursuite du désendettement du système ferroviaire, repoussée par le gouvernement précédent ; en accélérant les investissements ferroviaires prévus par les contrats de plan; ou encore en assainissant les conditions de la concurrence intermodale par la prise en compte des coûts écologiques des transports.

De telles initiatives permettraient à la SNCF de donner enfin ses chances au rail et créeraient au sein de l'entreprise un climat favorable au dialogue social.

Jean Sivardière

Le carnet du voyageur

Trajets fractionnés

Entre Toulouse et Nice, la plupart des trains directs de jour ont disparu avec la mise en service du TGV-Méditerranée. Désormais il faut changer à Marseille, gare souvent encombrée de voyageurs, avec la contrainte et le surcoût de la réservation TGV obligatoire entre Marseille et Nice. Même entre Toulouse et la Tour de Carol, un trajet de faible longueur, une rupture de charge est imposée si c'est un car qui assure la liaison à partir d'Ax-les-Thermes.

Dans ces conditions, les voyages deviennent plus fatigants pour les personnes âgées, handicapées, chargées de bagages ou accompagnées de jeunes enfants. A la fatigue physique s'ajoute le stress en cas de retards, fréquents aujour-d'hui, mettant en danger la correspondance. En fragmentant les relations pour faire des économies limitées, la SNCF ne risque-t-elle pas de s'aliéner une partie de sa clientèle ?

Jean-Olivier Mallet, 31 Toulouse

Qualité de service

Il y a une trentaine d'années, il était courant d'avoir chez soi un "Chaix", au moins régional, qu'on pouvait aussi consulter dans les gares. Un plan du réseau était affiché en bonne place dans tous les trains. Aujourd'hui, la SNCF ne nous propose plus que des fiches horaires : à défaut, on peut consulter un guichetier pas toujours bien informé. Le Français a la réputation de mal connaître la géographie, et la SNCF l'encourage délibérément à voyager comme sa valise

Jean-Jacques Vaury, 83 Toulon

La SNCF a introduit des voituressilence sur le TGV Atlantique : pourquoi pas sur tous les TGV et aussi en 2ème classe ? S'il y a davantage de communications d'affaires en 1ère, il y en a autant de pur commérage en 2ème. Ceux qui ne voyagent pas aux frais d'une entreprise ne doivent pas subir de ségrégation.

Daniel Valranges, 92 Antony

Train auto-couchettes

J'utilise depuis longtemps, été comme hiver, le train auto-couchettes Paris-Briançon dont la suppression est programmée. La SNCF, qui vante encore les mérites de ce service, va ainsi obliger des personnes âgées comme moi à parcourir 750 km en voiture en passant par le col du Lautaret souvent enneigé ou, s'il est fermé, par le col Bayard, soit un détour de 100 km. L'intérêt public exige pourtant qu'on limite la circulation automobile et les risques d'accident.

Guy Le Picart, 75 Paris

Liaisons transversales

Je travaille à Caen en semaine et, chaque week-end, je rejoins ma famille restée à Angers. Malgré les difficultés, j'avais résisté à la tentation de faire le trajet en voiture mais, depuis l'été 2002, le train est inutilisable, deux TGV Paris-Nantes de soirée, assurant auparavant la liaison Le Mans-Angers, ne s'arrêtant plus au Mans. Du lundi au jeudi, je devrais quitter Caen à 18h19 pour arriver à Angers à 23h33 après avoir attendu 3h au Mans (le temps nécessaire au trajet Caen-Angers en voiture). On a là un magnifique exemple de l'effet pervers, centralisateur, contraire à toute notion d'aménagement du territoire, de l'usage que la SNCF fait du TGV.

Les liaisons entre Le Mans et Angers, villes pourtant importantes, sont rares sauf le vendredi (un train à 19h42, le suivant à 22h57, ce dernier étant supprimé en juillet et août). Les régions Basse Normandie et Pays de la Loire doivent aussi améliorer les liaisons entre Saint Lô, Caen, Sées, Alençon d'une part, Angers et Nantes d'autre part.

Christian Bonnaure, 49 Les Ponts de Cé

Les relations directes par TGV entre la façade atlantique et Lille ou Bruxelles s'améliorent et ont du succès. Par contre les liaisons entre la Bretagne nord ou ouest et l'Aquitaine ou le Languedoc se dégradent : des trains directs sont supprimés, les changements obligés à Nantes ou Bordeaux indisposent les voyageurs.

Il faut rétablir une relation diurne quotidienne directe Quimper-Bordeaux-Toulouse-Marseille, et créer une relation analogue Rennes-Bordeaux. Le train de nuit Nantes-Nice doit circuler quotidiennement, de même que le train Quimper-Toulouse l'été et en périodes de vacances.

Certains trains Nantes-Bordeaux ont été accélérés par des suppressions d'arrêts, mais il fallait créer davantage de TER pour assurer les correspondances. On peut se rendre en train de Royan à La Rochelle le matin en 1h24 grâce à une bonne correspondance à Saintes, mais le retour en soirée ne peut s'effectuer qu'en 2h42.

AFAC et AUTC - Poitou Charentes

Le coin du cycliste

Bien dit

Jean-Marie Tétart, secrétaire du Comité national de suivi de la politique du vélo : "les freins à l'usage du vélo sont un manque de volonté politique et un éparpillement des mesures proposées. On ne fait que du saupoudrage, il n'y a pas de politique d'ensemble".

Denis Baupin, maire-adjoint de Paris délégué aux transports et à la circulation : "il faut changer l'image du vélo urbain et combattre l'impression que son usage est une régression sociale".

Hendrick Schmitt, responsable vélo de la ville de Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) : "les investissements pour le vélo ont un bon rendement socio-économique. Il suffit d'imaginer ce que coûteraient les routes à construire pour maîtriser la circulation automobile si nous n'avions pas tant favorisé le vélo".

Le saviez-vous?

Le vélo est accessible physiquement à 80% de la population.

D'après la Direction Générale des Transports de la Commission Européenne, en une heure, sur une largeur de 3m50, on peut faire passer 22000 personnes en tramway, 19000 à pied, 14000 en vélo, 9000 en bus et 2000 en voiture.

Dans les conditions actuelles de circulation, il faut 1 h pour traverser Paris du nord au sud en voiture, 50 mn en bus, 35 mn en scooter ou à vélo.

Le vélo en Europe

Aux Pays-Bas et au Danemark, le vélo s'est marginalisé jusqu'au début des années 70. Son "explosion" récente est la preuve que la situation française n'a rien d'inéluctable.

Il existe 20 000 km de pistes cyclables aux Pays-Bas, 15 000 en Allemagne, 10 000 au Royaume Uni (1 500 seulement il y a quelques années), 7 000 au Danemark et 5000 en France.

A Strasbourg, 9% des déplacements se font à vélo ; à Bâle et Amsterdam, 30% ; à Copenhague, 38% .

Aux Pays-Bas, un habitant effectue plus de 1000 km par an à vélo ; au Danemark, 950 km ; en Allemagne, 300 km ; en Italie, 200 km ; en Espagne et au Royaume Uni, moins de 100 km ; en France, 87 km. La moyenne européenne est de 200 km.

Sources : Club des Villes Cyclables, Comité de Promotion du Vélo, Commission Européenne

Permis à points

Punitions:

- —1 point à la région Rhône-Alpes. L'annonce des Rencontres régionales de la Recherche, organisées à Alpexpo-Grenoble à son initiative, n'a fait mention que des accès routiers, alors que les villes universitaires de la région sont toutes reliées à Grenoble par TER et qu'on peut se rendre à Alpexpo en tramway depuis la gare SNCF.
- -2 points aux Transports en Commun de Lyon. La première information donnée cet été, agrémentée de quelques fautes d'orthographe, par la rubrique Flash-Infos de son site (www.tcl.fr) concernait l'optimisation des trajets en voiture dans l'agglomération lyonnaise. Les travaux sur la ligne C du métro étaient signalés, mais pas un mot sur ceux de la gare Saint Paul, terminus de la ligne 1 de trolleybus.
- 2 points au préfet de l'Isère. Il fait annoncer par le Dauphiné Libéré le programme des contrôles de vitesse qui seront effectués par la police et la gendarmerie. L'efficacité ponctuelle de cette mesure reste à démontrer. En infantilisant les conducteurs, elle leur apprend davantage à ruser avec le gendarme qu'à craindre l'accident. Le préfet va-t-il aussi prévenir les voleurs de la programmation des rondes de surveillance dans les beaux quartiers?
- cambadélis, député PS de Paris. Il s'en prend au service garanti dans les services publics, "une espèce de vengeance posthume, une manière de punir les fonctionnaires descendus dans la rue contre Alain Juppé en 1995". Cette approche politicarde du problème est méprisante pour les usagers.

Bêtisier

Christian Gérondeau, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs (FFAC): "l'automobile est devenue aussi naturelle que l'air que l'on respire ou que l'eau que l'on boit. On n'imagine pas la vie sans voiture. Il faut en finir avec l'atmosphère anti-voiture, mode de transport social de notre époque. Il y a cent ans, les rares automobilistes constituaient une minorité agissante. Aujourd'hui les groupes de pression anti-voiture sont mieux organisés et plus efficaces, car largement financés par l'argent public". Quel humour : on pourrait croire que la FNAUT reçoit des millions de l'Etat et a son siège place de la Concorde, comme la FFAC ...

BIEN DIT

- **Nobert Bret**, sénateur PC des Bouches du Rhône, ne regrette pas l'abandon de l'A51: "l'urgence pour la région PACA, c'est de réaliser la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, permettant à Marseille de devenir, grâce au ferrroutage, le port avancé de Turin et Milan".
- Prank de Bondt, éditorialiste à Sud-Ouest : "quoique plus restrictive qu'en 1995, la loi d'amnistie n'est pas moralement défendable. Injurieuse pour les citoyens respectueux des règles de vie en société, elle infantilise les Français en leur faisant miroiter la levée d'une peine méritée. Elle crée un droit en bafouant le devoir".

MAL DIT

Pierre Breuil, préfet des Alpes-Maritimes. Au moment même ou Jacques Chirac, à Johannesburg, s'exprimait avec lyrisme en faveur du développement durable, le préfet tenait des propos rétrogrades : "aucun grand projet routier n'est à écarter à priori. Je suis favorable à l'aménagement de la RN 202, ainsi qu'à l'A8 bis : la population a tort de s'y opposer. Les projets de transport collectif, dont le TGV Côte d'Azur, ne sont pas pour moi une priorité".

Soyez branchés

Si vous intervenez dans un colloque, ne parlez plus de la marche et du vélo, ou des modes non-motorisés, mais de la mobilité autogène. Ne dites plus : transport combiné ou intermodalité, mais : technologies incrémentales, ou interfaçage. Evoquez les enjeux prénormatifs, sans trop préciser, et la démocratie, nécessairement de proximité ou locale et participative.

Record idiot

En un an, au volant d'une Peugeot 607, le pilote Philippe Couesnon a parcouru 500 000 km en France, soit environ 1400 km par jour et, s'il a respecté les limitations de vitesse, au moins 11 h de conduite. L'émission totale de CO2 a été de plus de 100 tonnes. Aucune critique officielle n'a été entendue.

Savant écologiste

En 1892, le célèbre chimiste russe Dimitri Mendeleev fut envoyé aux USA par le tsar Alexandre III pour visiter les gisements de pétrole de Pennsylvanie. A son retour, il déclara : "cette substance est trop précieuse pour être brûlée, il faut l'utiliser comme matière première de la chimie".

Brèves

Dépendance automobile

50% des écoliers vont à l'école dans la voiture de leurs parents, et cette proportion augmente régulièrement. Or, en France, la distance moyenne domicile-école en ville est de 500 mètres. D'où l'importance des Plans de Déplacements pour Etablissements Scolaires (PDES) qui commencent à voir le jour.

Le diesel progresse

En 2001, 56,2% des voitures immatriculées en France étaient à moteur Diesel, contre 49% en 2000. Les constructeurs allemands haut de gamme ont augmenté leurs ventes de 19%.

Péage urbain?

Le GART a demandé aux députés d'autoriser le péage urbain : "alors que les grandes villes européennes ont des projets innovants de tarification des déplacements automobiles, ou l'expérimentent déjà, la législation française ne permet pas aux collectivités locales de prendre ce genre d'initiatives".

Payeur-pollueur?

Selon l'UFC, la réouverture totale du tunnel du Mont Blanc aux camions est "une occasion manquée de promouvoir une politique alternative au tout-routier". Elle dénonce les faveurs fiscales dont bénéficient les camionneurs et réclame la vérité des prix et l'application du principe payeur-pollueur au transport routier. L'UFC va-t-elle maintenant réclamer l'application du même principe à l'automobile en ville et à l'avion?

Image de marque

Le groupe Benetton est l'actionnaire principal de la Société Italienne du Tunnel du Mont Blanc, il contrôle la plupart des autoroutes italiennes et l'affaire du Mont Blanc a révélé les priorités de l'entrepreneur "au visage humain", si soucieux de son image de marque : moins de pulls colorés ("united colors"), plus de bitume ("united trucks"). Benetton pousse aussi un projet d'autoroute qui traverserait un parc naturel de Toscane.

Dirigeables

La région Aquitaine attribué une subvention de 110 000 euros à l'université de Pau pour appuyer un programme de recherche sur les dirigeables gros porteurs. L'idée est bonne, mais elle vient un peu tard : c'est par la route que les gros éléments de l'Airbus A380 seront acheminés de Bordeaux à Toulouse...

Actions en régions

Basse-Normandie

 Lors de l'enquête publique sur le rétablissement du caractère maritime du Mont Saint Michel, l'ADPCR a critiqué les conditions d'accès au Mont par train sur pneus et préconisé la construction d'une passerelle acceptant la circulation d'un tram-train. Sa contribution a été appuyée par une pétition signée de 3000 personnes.

Des embouteillages sont prévisibles entre le parking de 4125 places prévu au départ de la navette sur pneus (100 places) et la route côtière: patrimoine et paysage seront respectés à deux km du Mont, mais le problème sera déplacé au delà. L'enquête n'intègre pas la voie ferrée de 8 km prévue entre le Mont et la ligne Caen-Rennes alors qu'un tram-train (250 places) pourrait desservir des parkings implantés près des grands axes routiers. Document illustré de 12 pages disponible. ADPCR, Hôtel de Ville, BP 330, 50010 Saint-Lô cedex. Tél/fax: 02 33 57 56 11.

Centre

- Didier Grimault a présenté aux élus de l'agglomération orléanaise la contribution de la FNAUT au débat sur la deuxième ligne de transport en site propre envisagée sur l'axe Est-Ouest : une comparaison technique et économique approfondie entre tramway et trolleybus guidés montre que le tramway s'impose, "sauf à vouloir maintenir le transport public dans un rôle marginal et d'appoint".
- Roland Leniar dénonce l'échec de la desserte TGV Orléans-Roissy : les horaires ont été conçus en fonction de la disponibilité du matériel roulant et non des besoins des usagers. La liaison est utile et doit être relancée dans de bonnes conditions.

Ile de France

- Au printemps 2003, en prélude au congrès Velo-City 2003, les "Assises du stationnement vélo à Paris" seront organisées par le MDB avec l'appui de la Mairie de Paris. La possibilité de disposer d'une place de stationnement au domicile, à la gare et au lieu de destination est cruciale pour le cycliste comme pour l'automobilis-
- L'AUT-Ile de France dénonce l'attitude du préfet de Police de Paris qui bloque le projet novateur de site protégé bidirectionnel Châtelet-Porte d'Orléans pour le bus 38 présenté par la mairie de Paris. Ce projet, mal adapté aux besoins des cyclistes, suscite par ailleurs les critiques du MDB.
- L'AUT-Ile de France a protesté contre les hausses de tarifs de la RATP en juillet, + 3,68% pour la carte orange et + 1,58%

pour la carte Imagine "R" : "c'est un coup d'arrêt à la politique de modération des hausses annuelles amorcée en 1998, les habitants de la grande périphérie venant travailler à Paris seront les plus touchés". La hausse du carnet de tickets de métro pénalise les banlieusards effectuant des trajets métro + bus. L'AUT rappelle que, selon le STIF lui-même, un déplacement en transport public (subventionné à 62%) coûte bien moins cher à la collectivité que s'il est effectué en voiture ...

Languedoc

- Le Collectif Tramway de Montpellier, dont un élément moteur est l'Association pour le Développement des Transports Collectifs de l'Hérault (ADTC 34), conteste toujours l'ensemble du tracé, trop sinueux, de la deuxième ligne de tramway de Montpellier. Il a recueilli le soutien de 4000 signatures. Pour les mêmes raisons, le Collectif critique le tracé prévu pour la troisième ligne, "nouveau tortillard urbain qui se traînera de virage en épingle au lieu d'assurer une desserte rapide et efficace".
- L'ADTC-34 s'inquiète par ailleurs du projet de PDU de l'agglomération de Montpellier, qui prévoit le doublement de l'autoroute A9, source de pollutions et d'étalement urbain supplémentaire : l'association demande que l'indispensable contournement ferroviaire de Montpellier soit réalisé en priorité, et critique les collectivités territoriales qui refusent de participer à son financement.

Provence Alpes Côte d'Azur

- Lors de l'enquête publique sur le projet de tramway niçois, les associations de la FNAUT-06 ont marqué un point : la commission d'enquête a retenu leur proposition de tracé par l'avenue Borriglione permettant de desservir une faculté, un collège, divers services administratifs, des commerces, ... et d'éviter le maintien coûteux d'une ligne de bus parallèle à la ligne de tramway et soumise aux embouteillages. Le regroupement des réseaux TER, CP, tramway et autocars à Nice-SNCF reste encore à obtenir, la commission a cependant demandé au minimum "une nette amélioration des correspondances".
- Les travaux pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse ont débuté : une grande victoire pour toutes les associations de la FNAUT-PACA qui ont travaillé à cette réouverture depuis 30 ans.

Rhône-Alpes

 L'ADTC-Grenoble confirme son opposition à la montée par l'avant des bus sous prétexte de lutte contre la fraude. Cette mesure entraîne des retards des bus et surtout altère leur régularité ; le confort est dégradé car les usagers restent massés sur la moitié avant des véhicules (voir FNAUT-Infos n°96 pour une vue d'ensemble du problème).

L'association a défini clairement les créneaux respectifs du RER et du tram-train. Ce dernier est adapté à la desserte des secteurs les moins denses de la région grenobloise : de courtes antennes à créer à partir des voies ferrées existantes permettraient de desservir les communes de Vif, Vizille

 L'ADTC-Chambéry-Aix les Bains réclame une amélioration des conditions de circulation des bus à Chambéry : création de voies spéciales sur le modèle parisien, suppression des alvéoles, priorités aux feux, amélioration du tracé de certaines lignes, répression du stationnement gênant, suppression de la montée par l'avant et renforcement des équipes de contrôleurs.

A Aix, l'association a participé à la réflexion sur l'aménagement multimodal de la gare SNCF : stationnement des bus et des voitures, accueil des voyageurs. L'ADTC participe aussi à la concertation sur le projet Lyon-Turin : ligne TGV du Nord-Isère et ligne fret.

- L'association Lyon-Métro a publié un rapport exhaustif sur le fonctionnement du réseau lyonnais de transports publics. Compliments et critiques concernent le matériel, la vitesse, les abris et stations, la signalétique, les itinéraires, les correspondances, la billetterie et les tarifs, la lutte contre la fraude, ... : un modèle du genre.
- L'Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes-Val de Durance (AGV) vient de publier un magnifique document de dix pages en couleurs comportant un historique de la ligne depuis 1980, des objectifs réalistes de modernisation et des propositions novatrices pour une exploitation rationnelle comme outil de désenclavement. Ce document très instructif est disponible au prix de 10 euros port compris. Chèque à l'ordre de l'AGV, à adresser à Germain Delage, 84 impasse des Arriots, 38330 Montbonnot.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 109 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex. Imprimerie: Pairault-Cassegrain, 79000 Niort Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 \vee Individuels: 15 y Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety ©: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06 e-mail: fnaut@wanadoo.fr Internet : http://www.fnaut.asso.fr CCP : 10 752 87 W Paris

-infos

n°110

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

Durable?

Plus que jamais, on entend parler du développement durable : l'ancien ministère de l'Environnement porte désormais son nom. Malheureusement cette expression ambiguë est employée à tort et à travers, le plus souvent comme paravent à des décisions qui n'ont rien de durable, c'est-à-dire de soutenable à long terme par notre économie, notre environnement et notre société.

Pas un colloque aujourd'hui sans un atelier sur le développement durable. Les sociétés autoroutières et l'Association Mondiale de la Route organisent même des colloques entièrement consacrés à ce thème. Bien entendu il ne s'agit pas de s'interroger sur le bienfondé de la poursuite des investissements routiers (et donc de l'intensification globale des trafics routiers), mais de continuer à "équiper le territoire tout en privilégiant (sic) l'environnement".

Daniel Tardy, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, affirme même : "les infrastructures autoroutières sont un atout du développement durable". C'est aussi la thèse du sénateur Jacques Oudin, président de TDIE (voir FNAUT-Infos n°104). Déjà Christian Leyrit, alors directeur des Routes, affirmait sans rire que les autoroutes amélioraient l'environnement : plus c'est gros, mieux ça passe ...

L'agglomération de Poitiers fait figurer dans son "programme de développement durable" la réalisation accélérée de la voie express Nantes-Poitiers-Limoges, la pérennisation de la liaison aérienne Poitiers-Londres et la création de nouvelles liaisons vers le sud.

La notion de développement durable finit ainsi par ne plus rien signifier, à force d'être détournée par ceux qui refusent toute remise en cause des comportements traditionnels, et pensent : pourvu que ça dure ... comme aujourd'hui.

Ne nous laissons pas tromper par le verbiage à la mode, et ne laissons pas nos adversaires brouiller les cartes. Réaffirmons avec force qu'un développement vraiment durable passe par une réorientation décisive de la politique des transports, c'est-à-dire par des investissements de transport urbain et ferroviaire prioritaires et par la création d'une écotaxe sur l'automobile en ville, le camion et l'avion.

Jean Sivardière



On l'oublie souvent, l'explosion insensée du transport international du fret par la route ne pénalise pas que les Alpes du Nord. Les Alpes du Sud, les Pyrénées et les Vosges sont des territoires fragiles tout aussi concernés par ce phénomène (le trafic routier franco-espagnol a quadruplé en quinze ans), et le trafic ferroviaire y est encore moins développé. Une réorientation des investissements est urgente pour éviter une catastrophe. Il faut bloquer les capacités routières et concentrer les efforts financiers sur la construction d'infrastructures ferroviaires performantes en commençant par adapter les infrastructures existantes. La voie maritime est une solution d'avenir pour contourner les Alpes et les Pyrénées.

e transit des camions à travers la France affecte l'ensemble du territoire, principalement les axes nord-sud Calais-Paris-Bordeaux-Hendaye, et Europe du Nord-Méditerranée/Italie. Ses nuisances sont devenues inacceptables dans les agglomérations et dans les massifs montagneux traversés. Nous avons étudié récemment (FNAUT-Infos n°107) le cas des Alpes du Nord, le plus connu du grand public. Nous poursuivons notre tour de France des camions par des territoires où l'impact du transit routier est comparable, voire plus grave.

Les Alpes du Sud

En 1997, il est passé plus de 2 millions de camions (37 millions de tonnes de fret, à raison de 17 tonnes en moyenne par camion) à travers l'arc alpin français, soit plus de 6000 par jour : 2000 par le tunnel du Mont Blanc, autant par le tunnel routier du Fréjus et - c'est moins connu - encore autant par la frontière franco-italienne à Vintimille.

Depuis cette date, le trafic total de transit est passé à 9000 camions par jour. Le transit entre l'Espagne et l'Italie explosant, 700 camions par jour remontent la vallée de la Durance jusqu'à Briançon et au col du Montgenèvre ou s'y déversent en venant du nord par le col du Lautaret ou par la vallée de la Drôme, et la situation a aussi empiré sur le littoral méditerranéen.

- Des travaux sont programmés sur la liaison routière Briançon-Oulx et plus en aval, en particulier la déviation d'Embrun, maillon de la "GLAT 94" ou RN 94 Gap-Briançon modernisée.
- L'autoroute A8 qui mène à Vintimille est saturée et il est difficile d'augmenter sa capacité ou de la doubler.
- Le tunnel routier de Tende, situé à 1500 m d'altitude, long de 3200 m, large de 6,20 m et vieux de 120 ans, est très dangereux et joue un rôle marginal : 200 camions par jour seulement le traversent, en circulation alternée, pour assurer une desserte locale. Il est envisagé de le sécuriser, de le doubler, ou encore de le reconstruire à plus basse altitude, ce qui coûterait 120 millions d'euros (et autant pour la



Territoires envahis par les camions

rénovation des accès routiers) et induirait un trafic de camions.

- Quant au projet de tunnel routier entre les Alpes Maritimes et le Piémont, sous le massif du Mercantour, il a été éliminé par le gouvernement Jospin mais des élus veulent rouvrir le débat.

A l'opposé des Alpes du Nord, le rail joue un rôle négligeable dans les Alpes du Sud : un million de tonnes par an.

- Il n'existe pas de liaison ferroviaire entre le val de Durance et l'Italie. Un tunnel entre Briançon et Oulx est envisagé depuis ... 1885. Un tunnel de base de 24 km coûterait un milliard d'euros, le double avec la rénovation de la ligne Marseille-Briançon et la création d'un terminal de chargement des camions à Chorges, près de Gap, au débouché de l'A51 : la région PACA et la province de Turin considèrent ce projet comme un affluent du Lyon-Turin.
- La ligne Nice-Tende-Coni-Turin est de pente inférieure à celle de la ligne de Modane et de large gabarit. Détruite en 1945 et rouverte en 1979, elle n'accueille qu'une desserte TER. Elle pourrait, après électrification et rénovation de la section Nice-Breil, être utilisée pour le fret depuis Nice ou Vintimille, sa capacité est de 3 millions de tonnes par an.
- Enfin la ligne littorale Marseille-Vintimille, à double voie et électrifiée, reçoit peu de trafic de fret (moins de un million de tonnes par an) en raison du fort trafic TER dans les périphéries de Marseille et Nice. Une troisième voie est programmée de Marseille à Aubagne et d'Antibes à Nice. Entre Vintimille et Gênes, la ligne littorale est encore à simple voie sur 45 km, son doublement intégral n'interviendra pas avant 2010.

Une commission inter-gouvernementale (CIG), chargée d'élaborer une politique de gestion du transit franco-italien dans les Alpes du Sud, a été créée en février 2000. Il a fallu un an pour préciser sa composition et son programme de travail, et elle n'a encore rien publié.

Les Pyrénées

Il passe aujourd'hui davantage de camions à travers les Pyrénées qu'à travers les Alpes françaises : 4,6 millions par an contre 2,6! La progression du trafic, liée au dynamisme des économies espagnole et portugaise, est spectaculaire - moins de 4000 camions par jour en 1985, 16000 aujourd'hui - et un doublement est encore prévu d'ici à 2020 : il passerait alors un camion toutes les 6 secondes à Hendaye. Le trafic croît de 400 camions supplémentaires par jour!

A 96%, le transit routier se fait aux deux

extrémités des Pyrénées, par Hendaye-Biriatou (A63, 8000 camions par jour) et le Perthus (A9, 7000 camions par jour), le reste passe par les cols du Somport et de Puymorens (depuis l'ouverture de l'autoroute Villefranche du Lauragais-Pamiers, le trajet par la RN 20 est plus court que celui par Perpignan).

Les projets routiers sont nombreux mais aucune décision définitive n'est encore intervenue. L'autoroute ou voie rapide Bordeaux-Pau est toujours en discussion. L'autoroute Pau-Oloron a été abandonnée début 2002 par la Direction des Routes au profit d'une modernisation de la RN 134, mais rien n'est encore joué.

Plus au sud, en vallée d'Aspe, le tunnel du Somport, long de 8,6 km, est terminé depuis 1997 (coût pour la France 100 millions d'euros). Son ouverture, retardée à la suite des accidents dans les tunnels alpins, devrait intervenir prochainement, après amélioration de la sécurité (ventilation renforcée, galeries de liaison avec le tunnel ferroviaire). Les travaux routiers progressent lentement entre le tunnel et Oloron (déviations de Bedous et Gurmençon, 15 km au total). Le devis de modernisation de la RN 134 entre le Somport et Oloron est passé de 250 millions de francs en 1991 à 1500 en 2000!

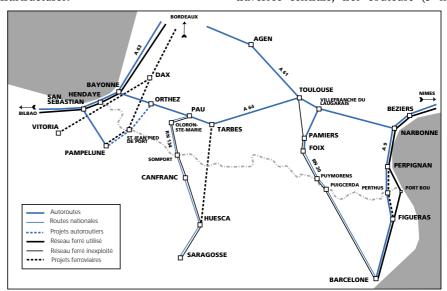
Enfin un projet de nouvelle liaison franco-espagnole à travers la montagne basque, entre Pampelune et Orthez, est défendu en particulier par Jean-Jacques Lasserre, président du conseil général des Pyrénées Atlantiques.

Comme dans les Alpes du Sud, le rail joue un rôle négligeable, qui tend même à diminuer. Le trafic (6 millions de tonnes par an) se fait essentiellement par Hendaye et Port-Bou. Cette situation est due en particulier à l'écartement des voies du réseau espagnol, qui n'est pas aux normes européennes, et à la faible capacité des infrastructures.

- A l'Est des Pyrénées, le projet d'une ligne TGV mixte de 45 km entre Perpignan et Figueras (700 millions d'euros), comprenant un tunnel bitube de 8 km, ne peut être remis en cause : sa concession vient d'être attribuée, il devrait ouvrir en 2006 et permettre le passage de 13 millions de tonnes de fret par an.
- La ligne Toulouse-Puigcerda-Barcelone a une capacité, inutilisée, d'un million de tonnes par an, et elle peut être modernisée.
- La ligne Pau-Canfranc-Saragosse, après électrification et mise à l'écartement européen jusqu'à Saragosse, offre une capacité équivalent à 600 camions par jour (20 trains par jour, 3 millions de tonnes par an), mais d'éternelles études se poursuivent depuis la décision de principe favorable à la réouverture.
- Une liaison TGV Bordeaux-Dax-Vitoria prolongeant la future LGV Tours-Bordeaux est souhaitée par le gouvernement espagnol pour libérer des capacités sur la ligne littorale classique. Analogue au Perpignan-Figueras, elle figure au Réseau Trans Européen de Transport.
- La "traversée centrale" (un Lyon-Turin pyrénéen) comprendrait un tunnel de 50 km sous le Vignemale, avec débouché au sud de Huesca vers Saragosse et au nord de Tarbes vers Agen.

Les axes méditerranéen, atlantique et Pau-Saragosse pourraient absorber au mieux 30 millions de tonnes de fret routier par an, soit un quadruplement des capacités actuelles, ce qui permettrait de doubler la part de marché du rail mais non d'enrayer la croissance du trafic routier. D'une capacité de 50 millions de tonnes par an, la traversée centrale pourrait capter à elle seule 35% du trafic routier transpyrénéen. Elle est soutenue par les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, ainsi que par l'Aragon.

- Le rapport Becker (ou "rapport Brossier des Pyrénées") considère que la traversée centrale, très coûteuse (5 mil-



L'action associative

Face à la croissance inquiétante du trafic routier et au manque de volonté politique des pouvoirs publics, qui confine souvent à l'immobilisme, les associations de la FNAUT mènent des actions convergentes dans les Alpes, les Pyrénées et les Vosges.

• Dans le Briançonnais, l'AFITRAC et ABOUTIR ont contribué à relancer l'hypothèse de la liaison ferroviaire avec l'Italie. Vallée de la Drôme Harmonie s'oppose aux travaux démesurés prévus sur la RD 93 Valence-Gap. Embrun-Ecologie combat la GLAT 94 et a vertement critiqué le référendum démagogique organisé en 2001 par les élus haut-alpins contre le passage des camions, car la plupart de ces élus sont favorables au prolongement de l'A51 et à la GLAT 94 ... dont la réalisation ne pourrait que favoriser le camionnage.

La FNAUT 06 et ses associations ont combattu le tunnel du Mercantour et l'A8 bis. Elles cherchent aujourd'hui à faire avancer les solutions d'avenir : troisième voie littorale entre Cannes et Vintimille, électrification de Nice-Coni.

• Pour le Comité pour la Réouverture de la ligne Oloron-Canfranc, "il ne faut pas ouvrir le tunnel routier du Somport avant la réouverture de la ligne, sinon on assistera à une croissance immédiate du trafic des camions dans les vallées d'Aspe et d'Aragon" (une autoroute est prévue côté espagnol). Le CRELOC demande aussi que les emprunts "provisoires et réversibles" effectués sur l'emprise de la voie ferrée pour l'aménagement de la RN 134 soient restitués.

Quant au Collectif Alternatives Somport, il combat le projet toujours menaçant d'autoroute Pau-Oloron et la poursuite des travaux routiers dans la vallée d'Aspe. Il réclame l'interdiction du passage des camions, et en priorité des matières dangereuses, dans le tunnel du Somport et sur la RN 134.

Les deux associations refusent tout simplement une "mauriennisation" de la vallée d'Aspe.

• Vosges-Ecologie, Thur Ecologie et Transports et Alsace Nature bataillent pour obtenir que les camions en transit évitent les vallées vosgiennes, étroites et très peuplées. Elles réclament l'interdiction définitive de leur passage par les cols la nuit et du transit des matières dangereuses, le report du transit sur les axes A4-RN4 et RN57-A36, et le retour du tunnel de Sainte Marie aux Mines au rail, permettant de rouvrir la ligne Nancy-Colmar aux trafics voyageurs et fret. En juin puis en octobre, elles ont participé, au sein d'un collectif asssociatif, à un blocage du col du Bonhomme.

liards d'euros, 8 avec les accès) n'est envisageable qu'à très long terme. Il recommande une nouvelle liaison dédiée au fret Dax-Saint Jean Pied de Port-Pampelune dite "centre-ouest", entre Béarn et Navarre, accompagnée de la modernisation de la ligne atlantique passant par Hendaye.

La situation est d'autant plus grave dans les Pyrénées que la volonté politique d'inverser la tendance est bien moins marquée que dans les Alpes du Nord. Les élus, de droite comme de gauche, ont joué la carte de la route : confrontés à la contestation des habitants de la vallée d'Aspe, ils ont fini par accepter l'idée d'une la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, mais sans conviction excessive. En visite dans la vallée d'Aspe en décembre 1980, Pierre Mauroy, futur premier ministre, avait promis la réactivation de la voie ferrée Pau-Canfranc, abandonnée en 1970 : 22 ans plus tard, le dossier a progressé, mais la ligne est toujours fermée.

Malgré les perspectives offertes par les projets ferroviaires, Alain Rousset, président de la région Aquitaine, estime "qu'on ne fera pas l'économie de nouvelles infrastructures routières": pour lui, la priorité immédiate, c'est la mise à 2 fois 3 voies de la RN 10 entre Bordeaux et Bayonne ... Jean-Jacques Lasserre est plus direct: "la réouverture du Canfranc est une fausse bonne idée".

A noter que la traversée centrale n'a pas été défendue par le ministre Gilles de Robien auprès de l'Union Européenne afin de ne pas affaiblir les chances d'obtenir des crédits européens pour les projets déjà lancés, Lyon-Turin et Perpignan-Figueras.

Ainsi, alors que dans les Alpes, le projet de tunnel ferroviaire de base est bien avancé, dans les Pyrénées, on veut encore ouvrir

un tunnel routier (le Somport), et le tunnel ferroviaire franchissant déjà le même col reste fermé.

Les Vosges

Quatre axes autoroutiers permettent aux camionneurs de contourner les Vosges : l'A4 et la RN4 au nord, l'A35 à l'est, l'A36 au sud, l'A31 à l'ouest. La RN57 Nancy-Remiremont-Luxeuil donne accès à Belfort à l'A36.

Les principales pénétrantes routières sont, du nord au sud : la RN420 Saint Dié-Strasbourg par le col de Saales, la RN59 Saint Dié-Sélestat par le tunnel de Sainte Marie aux Mines , la RN415 Saint Dié-Colmar par le col du Bonhomme, enfin la RN66 Remiremont-

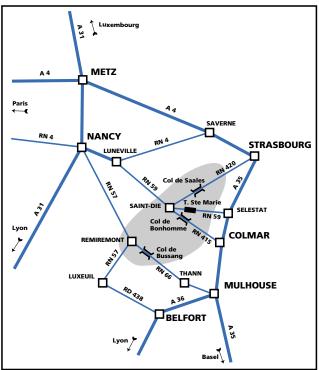
Thann-Mulhouse par le col de Bussang (axe Rotterdam-Milan). Sous l'impulsion de Christian Poncelet, président UMP du Conseil général des Vosges (et du Sénat), qui comme les autres grands élus lorrains s'entête dans une logique dépassée, la mise à 2 fois 2 voies est en cours sur la RN66 côté Lorraine. De l'autre côté du col de Bussang, la RN66 reste retrécie pour réduire les vitesses et des travaux de sécurité sont programmés (Thur Ecologie et Transports réclame une piste cyclable parallèle).

Ancien tunnel ferroviaire attribué à la route en 1976 (FNAUT-Infos n°85), long de 6900 m, le tunnel de Sainte Marie aux Mines a été fermé au trafic des camions de plus de 3,5 tonnes en mars 2000, à la suite de l'accident du tunnel du Mont Blanc.

Christian Poncelet plaidait pour un doublement du tunnel (300 millions d'euros). Mais les élus alsaciens, plus responsables, l'ont emporté : seule une galerie de secours sera percée. L'opération ne coûtera que 132 millions d'euros (dont 30% à la charge des collectivités locales), et sera terminée en 2006.

Suite à la réglementation édictée par les préfets sous la pression associative, les camions qui passaient par le tunnel se sont reportés sur l'itinéraire nord A4-RN4 (1200 camions), sur le col du Bonhomme (900) et sur l'itinéraire sud par Belfort (300). 5000 camions par jour traversent aujourd'hui le parc régional des Ballons des Vosges: 1500 par la RN420, 1500 par la RN415, 1600 par la RN66, les autres par les cols de Sainte Marie aux Mines et de la Schlucht (sur la RD 417 Remiremont-Colmar,il en résulte une pollution croissante de la ville et de la rive nord du lac de Gérardmer).

François Grosjean et Jean Sivardière



Et le cabotage maritime?

Le cabotage maritime ou"short sea shipping" se pratique à proximité des côtes européennes. Cette technique n'est pas une nouveauté : elle assure déjà 41% du trafic intracommunautaire de fret, en particulier entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord (44% contre 53% pour la route et 3% pour le rail), mais il s'agit essentiellement de trafic captif de vracs, et non de fret à valeur ajoutée importante.

Puisqu'il n'existe pas d'alternative ferroviaire à court terme au trafic routier à travers les Alpes et les Pyrénées, on envisage de jouer la carte du cabotage maritime pour le transport des conteneurs (entre l'Espagne et l'Italie ou la Grande Bretagne), du fluvio-maritime qui évite une interface portuaire (entre la vallée du Rhône et l'Italie ou l'Espagne), voire même du transport des remorques et camions sur des navires ou "merroutage" (on dit aussi transport roulier, Ro-Ro, route flottante ou autoroute maritime).

Comme l'a noté François Libéri, député PC de l'Hérault, dans son rapport remis en avril dernier à Jean-Claude Gayssot, l'efficacité potentielle du cabotage est énorme : chaque jour, le trafic routier entre Sète et Valencia pourrait remplir dix navires dans chaque sens. Entre Montoir de Bretagne et Vigo, une ligne régulière alimentée par Citroën fonctionne 5 jours par semaine avec trois navires transportant chacun 1300 voitures et 100 remorques routières. Une ligne analogue alimentée par Renault fonctionne entre Le Havre et Santander. Selon une étude de VNF, le fluvio-maritime pourrait absorber un trafic équivalent à 1000 à 1500 camions par jour entre la France et l'Italie.

Coûts de lancement

Il n'existe pas d'obstacle de principe au cabotage chez les organisateurs de transport de fret, bien qu'il implique des délais et des stocks plus importants que les modes terrestres. Et ses besoins en infrastructures sont très limités par rapport à

ceux des modes terrestres. D'après une étude des régions françaises de la façade atlantique, il suffirait de 68 millions d'euros pour adapter 12 ports, de Saint-Malo à Bayonne.

Pourtant le cabotage ne se développe pas. Pour la plupart, les lignes existantes sont fragiles, des tentatives - cabotage entre Bayonne et Southampton, merroutage entre la Seyne sur Mer et Livourne (avec l'objectif de transporter 4000 camions par mois) - ont même échoué récemment.

La mise en place d'une ligne régulière de cabotage se heurte en effet à une difficulté fondamentale : les coûts portuaires, manutention et pilotage, étant élevés en France (ils représentent 40% du coût total de transport des conteneurs), un navire n'est rentable qu'à partir d'un taux de remplissage de 75% (un seul conteneur suffit à rentabiliser un camion). Le délai pour atteindre ce taux peut être très long, de l'ordre de plusieurs années, car les chargeurs ne modifient pas du jour au lendemain leurs choix logistiques.

Une subvention est donc indispensable à l'armateur pour lui permettre d'assumer les coûts de lancement d'une ligne régulière et lui donner une chance de la pérenniser. Mais la volonté politique n'est pas au rendez-vous.

L'Union Européenne, bonne prescriptrice mais mauvaise payeuse, vient de lancer un programme d'incitation au cabotage, mais les aides prévues sont faibles. En France, l'enveloppe attribuée au cabotage en 2002 est de 900 000 euros, "une somme ridicule, inférieure au seuil d'efficacité d'un seul projet" selon Edouard Berlet, délégué général d'Armateurs de France.

Pourtant le transport maritime est appelé à se développer. Comme le dit Alain Plaud, "les caboteurs qui circulent sur une infrastructure gratuite sont une vraie alternative à des tunnels ferroviaires financés sur budgets publics".

Jean Sivardière

Le saviez-vous?

- La route assurait 50% du transport terrestre de fret en 1970, 75% en 1998.
- n Un dizième du réseau routier trans-européen, soit 7000 km de grands axes, est saturé en permanence.
- La SNCF estime qu'une navette de ferroutage sur le seul itinéraire de Metz à Nîmes (un train par heure et par sens) lui permettrait d'augmenter de 10% son trafic total de fret. Mais elle estime aussi que la faisabilité technique de ce type de transport n'est pas démontrée. En Suisse, pourtant ...
- La suppression des arrêts aux frontières a permis de réduire de 20% le temps de parcours des trains sur le corridor Belifret mis en place entre Anvers et l'Italie, Marseille et l'Espagne.
- Une ligne de cabotage maritime créée récemment entre la Belgique et l'Ecosse absorbe l'équivalent de 40 000 poids lourds par an
- Depuis l'introduction de la RPLP en Suisse, le trafic des poids lourds y a diminué de 5%.

Effets d'annonce

Les responsables associatifs dénoncent en termes vifs l'aveuglement des élus et des gouvernements successifs.

Maryse Darsonville, présidente du Collectif Alternatives Somport, dénonce "l'absurde entêtement des responsables politiques" et résume la situation avec lucidité: "les promesses faites depuis dix ans n'ont pas été concrétisées, les alternatives au tout-routier ne sont que sujets de colloques, la décision de rouvrir le Canfranc n'est que de la poudre aux yeux, le fret ferroviaire continue de diminuer, l'effort pour le transport maritime est inexistant".

Alain Cazenave-Piarrot, président du CRELOC, s'insurge lui aussi contre la lenteur des décisions concrètes : "le Canfranc bat tous les records de sur-place. L'attribution de 50 millions d'euros à ce projet, dans le cadre du 12ème plan Etatrégion, a été suivie d'une véritable opération escargot, ponctuée par une cascade d'annonces toutes plus impérieuses les unes que les autres, du président de la République à l'ancien ministre des Transports. On a accumulé les études complémentaires, impératives dès qu'il s'agit d'une infrastructure ferroviaire - précautions qu'on aurait aimé voir prendre pour les projets routiers.".

Le président du CRELOC s'inquiète des "grands projets" qui autorisent les fuites en avant et l'oubli des solutions à court terme. "Les analyses visionnaires sur le TGV sud-européen et la traversée centrale des Pyrénées ne précisent pas ce qu'on va faire, pendant les vingt ans à venir, du flot de camions annoncé. Pas un mot sur la réouverture du Pau-Saragosse alors qu'elle constitue la solution à court terme pour amorcer les flux de voyageurs dont le TGV sud-européen aura besoin pour démontrer sa pertinence et les flux de marchandises nécessaires pour justifier une traversée centrale, sous le Vignemale ... ou ailleurs".

"Plutôt que de vouloir créer des axes fantaisistes du type Copenhague-Sines ou Prague-Gibraltar, qui sont autant de pompes pour des investissements pharaoniques et à trente ans, il faut privilégier l'aménagement rationnel des lignes existantes (Pau-Canfranc-Saragosse, Toulouse-Puigcerda-Barcelone) et le TGV Perpignan-Figueras : très vite, on peut ainsi doubler le volume du fret ferroviaire. à travers les Pyrénées".

"Il ne suffit plus aux hommes politiques de faire des incantations à propos du ferroutage après chaque catastrophe routière comme, ailleurs, on fait tourner les moulins à prière".

Démocratie à la française

En décembre 1999, appuyée par la FNAUT, l'Association pour Garantir l'Intégrité Rurale Restante (AGIRR) a introduit deux recours auprès du Conseil d'Etat contre l'attitude de la Commission Particulière du Débat Public chargée d'examiner le projet d'autoroute A32 doublant l'autoroute existante A31 Metz-Nancy. Le débat avait été lancé à l'initiative d'ÀGIRR.

La Commission Particulière, présidée par Reine-Claude Mader (par ailleurs secrétaire générale de la CLCV), a refusé de rendre public un document de la Direction Régionale de l'Equipement démontrant que l'A31 serait à nouveau embouteillée peu après la mise en service éventuelle de l'A32.

La Commission Particulière a également refusé de faire réaliser une étude complémentaire sur un projet alternatif à l'A32. Or la loi prévoit la possibilité d'une telle étude, et la demande en avait été faite par AGIRR dès le début du débat. Son refus a été signifié en fin de débat, sous le prétexte fallacieux ... que le temps manquait pour la réaliser.

Le seul motif invoqué par le Conseil d'Etat pour rejeter nos recours ne manque pas de surprendre : "les mesures prises par la Commission ne constituent pas des décisions susceptibles d'être déférées au juge de l'excès de pouvoir". Il s'agit là d'une grave atteinte au principe de l'équilibre entre les pouvoirs exécutif et judiciaire, formulé par Montesquieu en son temps et indispensable dans tout régime démocratique. On entérine le "fait du Roi"

Pourtant la Commission Particulière avait souligné elle-même, dans son compte-rendu du débat, l'utilité d'études complémentaires : "l'omniprésence des associations et l'intérêt de leurs contributions, qui démontre un travail de fond, incite à étudier la possibilité de leur attribuer un budget leur permettant, par exemple, de recourir à des experts indépendants pour éclairer leur point de vue et le communiquer. Cela contribuerait à un déroulement plus serein du débat et à des échanges encore plus fructueux".

Cet épisode regrettable montre bien que la loi Barnier de 1995, qui a institué le Débat Public, doit être sérieusement retouchée. Mais la loi Voynet sur la démocratie de proximité n'a rien changé, ni en ce qui concerne la possibilité de demander au maitre d'ouvrage de compléter son dossier, ni en ce qui concerne la mise en oeuvre d'expertises complémentaires.

Jean-Paul Jacquot, président d'AGIRR

Train et autocar : concurrence ou coordination ?

La FNAUT a souvent dénoncé les méfaits de la coexistence entre régions et départements pour l'organisation des transports. Elle a attiré récemment l'attention de Dominique Bussereau sur ce problème ignoré par Jean-Claude Gayssot, malgré nos interventions, lors de la mise au point de la loi SRU. Après Noirmoutier et le Mont Saint Michel (FNAUT-Infos n°106 et 108), voici d'autres exemples de mauvaise coordination entre train et autocar.

En région PACA

Le car Aix-en-Provence TGV-Digne, avec un unique arrêt intermédiaire à Manosque, n'est pas utilisable par les usagers de Saint André et de la vallée du Verdon car aucun service n'est coordonné avec les services ferroviaires Nice-Digne : par exemple, le car quitte Digne à 12h05, le train y arrive à 12h12.

(Notons que, d'après les horaires SNCF, le car met entre 25 et 40 minutes pour parcourir les 50 km séparant Manosque de Digne, ce qui est incompatible avec les limitations de vitesses).

De même un train des Chemins de Fer de Provence arrive à Digne à 20h13, mais la correspondance pour Veynes, très utilisée en été, est impossible car le car part désormais à 20h15 au lieu de 20h25 auparavant.

Jean-Michel Pascal, FNAUT 06

En Lorraine

Jugeant les tarifs trop élevés, le département de Meurthe-et-Moselle a mis en place une tarification unique sur son réseau d'autocars : 10 voyages pour 10 euros, une première en France. Mais cette initiative louable a été lancée sans concertation avec la région. Du coup le bus est devenu moins cher que le train TER sur les lignes Pont-à-Mousson-Nancy et Toul-Nancy. Il en est résulté une baisse de fréquentation du train de 2,5% sur le sillon mosellan et de 10% dans les Vosges de l'Ouest.

Cette évolution provoque le mécontentement, légitime, de Gérard Longuet, président de la région Lorraine, qui dénonce l'incohérence de la situation : alors que la région investit sur le rail, le département lui fait perdre des recettes.

Une autre difficulté est induite par l'initiative tarifaire de la Meurthe et Moselle. La liaison routière Verdun-Metz, longue de 65 km, traverse 3 départements - Meuse, Meurthe et Moselle (sur 8 km) et Moselle : une rupture de charge est imposée en raison du tarif "tout à 1 euro" pratiqué par la seule Meurthe et Moselle!

Entre Longwy (Meurthe et Moselle) et Metz (Moselle), il existait plusieurs liaisons par car sur autoroute (65 km en 55 mn), une liaison ferroviaire directe (95 km en 1h15) et 4 liaisons ferroviaires avec changement à Longuyon. Sur les conseils de ... la SNCF, la région a créé 6 liaisons autoroutières nouvelles, dont deux sont amorcées à Longuyon et "remontent" à Longwy où elles marquent un arrrêt de 10 mn : Longuyon-Metz se fait alors en 1h30 par la route contre 1h15 par le train.

Ces exemples montrent tout d'abord qu'une meilleure organisation des transports régionaux, ferroviaires et routiers, suppose leur gestion par une autorité unique, qui ne peut être que la région, le département étant devenu une unité territoriale trop restreinte.

Quant aux transports périurbains, actuellement gérés par le département, ils doivent l'être par les agglomérations. Le département ne doit conserver que la gestion des transports scolaires dans les zones rurales, et les ouvrir à l'ensemble des usagers.

Reste à définir clairement les rôles respectifs du train et du car, c'est-à-dire à organiser leur complémentarité.

Sur les itinéraires non desservis par le rail, le car est évidemment irremplaçable. Sur les itinéraires desservis par le rail, par exemple Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, le rail (Métrolor) doit s'imposer au détriment des lignes routières parallèles : le rôle naturel du car est de rabattre la clientèle sur le rail.

Mais il existe des situations "intermédiaires", c'est le cas de la liaison Toul-Nancy : le train (33 km, gare de Toul excentrée) et le car (18 km) desservent des communes différentes et doivent donc coexister. Il faut alors organiser rationnellement cette coexistence, en particulier sur le plan tarifaire.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT-Lorraine

Des élus peu cohérents

Gérard Longuet ironise sur les élus de Meurthe et Moselle qui, tout en concurrençant le rail avec leurs services routiers, réclament (à juste titre selon la FNAUT) que la gare lorraine du TGV-Est soit implantée à Vandières, dans la vallée de la Moselle, et non à Louvigny, afin d'assurer un accès par TER au futur TGV. Gérard Longuet ne voit pas que, luimême, en voulant imposer la gare à Louvigny, prend le risque d'affaiblir le rail qu'il prétend défendre.

L'avion à bas prix et le rail

Avec des flottes récentes et homogènes, des rotations accélérées, des employés polyvalents, l'utilisation d'aéroports secondaires, une distribution par internet, des billets électroniques et un service à bord spartiate, les compagnies à bas prix ont des coûts inférieurs parfois de 40% à ceux des compagnies classiques et proposent des tarifs a priori imbattables : Ryanair a conquis ainsi 20% du ciel britannique.

Ces compagnies se développent aujourd'hui en France. Présentes sur 26 aéroports et assurant déjà 7% du trafic aérien national, elles viennent d'ouvrir plus de 20 liaisons nouvelles, par exemple Buzz entre Grenoble et Bordeaux ou Londres, et entre Marseille et Brest. Elles commandent massivement des appareils et leur trafic explose.

Le gouvernement a fait savoir qu'il est favorable au développement de ces compagnies, qui offrent des services nouveaux en complétant le maillage d'Air France et de son pôle régional, en difficulté. Selon le directeur général de Buzz, "40% de nos passagers découvrent l'avion". Les autorités locales voient également d'un œil favorable développement des vols à bas coûts, considérés comme un d'aménagement du territoire et de désenclavement de leurs régions. Mais ne doit-on pas s'inquiéter que l'avion, en attirant hommes d'affaires et touristes, concurrence le train?

Il ne faut pas s'opposer au transport aérien s'il occupe son créneau de pertinence, en complément du train. Un avantage des compagnies à bas coûts est qu'elles peuvent rentabiliser des liaisons peu fréquentées et qu'elles maximisent le remplissage de leurs avions.

Depuis longtemps, en dehors de la sud, les transversales transversale ferroviaires ne sont plus concurrentielles par rapport à l'avion et même à la voiture. Si, pour des raisons environnementales, on souhaite que le train redevienne compétitif sur ces liaisons, il sera nécessaire de les moderniser, tout en adaptant des services spécifiques aux besoins du cabotage. La SNCF ne pourra espérer reprendre du trafic de bout en bout à la route qu'en offrant du confort et des services susceptibles de compenser la relative lenteur des trains (il faudrait au moins de l'eau dans les toilettes ...), tout en affichant des tarifs compétitifs. Mais le veut-elle vraiment, d'autant que dans tous les cas l'avion restera concurrentiel, et y est-elle incitée?

Sur les itinéraires radiaux, la concurrence faite au rail restera faible si les compagnies à bas prix opèrent sur des aéroports parisiens secondaires (Beauvais). Mais Air Lib Express, Easyjet, ... veulent renforcer leur présence à Orly et Roissy, et la Cohor, organisme qui attribue les créneaux horaires, ne pourra indéfiniment préserver les compagnies classiques de la concurrence. L'important est donc la régulation et la vérité des prix : il est indispensable que les conditions de concurrence train-avion soient équitables.

Eric Ehlers et Jean-Louis La Rosa

Lettre ouverte à Jean-Claude Gayssot

Monsieur le Ministre,

Nous avons appris incidemment que vous avez signé l'avant-projet sommaire de l'autoroute A48 Ambérieu-Bourgoin juste avant de quitter vos fonctions, comme s'il s'agissait d'expédier une affaire courante.

Bel exemple de continuité républicaine dans le registre de la lâcheté et de l'abus de pouvoir! Le ministre UDF Pierre Méhaignerie avait, en 1988, signé l'inscription du projet A51 au schéma autoroutier le jour de son départ, le ministre RPR Bernard Pons en avait signé la déclaration d'utilité publique la veille de son départ. Dans votre cas, s'y ajoute une bonne dose d'incohérence.

Votre décision concernant l'A48 va à l'encontre des orientations que vous aviez exprimées à Lyon, lors de la clôture de la concertation sur la réouverture du tunnel du Mont Blanc et trahit la confiance que

vous aviez alors sollicitée du mouvement associatif, elle s'inscrit dans le droit fil de votre planification de la réouverture de ce tunnel aux camions en transit international.

On vous avait pourtant entendu marteler la priorité au rail et à l'intermodalité. Ainsi, Monsieur "Après moi, le déluge", vous vous rangez définitivement dans les rangs de ceux qui parlent du rail pour faire de la route : du Lyon-Turin pour faire l'A41, du tunnel ferroviaire du Montgenèvre pour faire l'A51, et du ferroutage pour faire l'A48.

Jean Jonot, FRAPNA-Isère

Le tronçon A48 est stratégique (voir FNAUT-Infos n°104) : c'est le "maillon manquant" sur les axes Dole-Valence (A39-A48-A49), Dole-Grenoble-Sisteron (A39-A48-A51) et Dole-Chambéry-Modane (A39-A48-A43).

Maîtriser l'avion

Nous complétons ici notre argumentaire contre le développement inconsidéré du trafic aérien (FNAUT-Infos n°94 et 102).

Effet de serre

Sur un aller-retour Paris-Marseille, un passager aérien rejette 150 kg de gaz à effet de serre, un voyageur TGV 3 kg. Un Boeing 747 transporte 390 à 569 passagers et consomme 12 800 litres de kérosène à l'heure ; le Concorde consomme autant par vol mais ne transporte, au mieux, que 92 passagers.

Nuisances

70% du fret débarqué à Orly et Roissy repart en province par camion. L'activité nocturne est de l'ordre de 150 mouvements d'avions : essentiellement du fret européen transférable à terme sur le TGV-fret.

Avantages fiscaux

Pas de TIPP sur le kérosène, TVA au taux de 5,5% et uniquement sur la partie française des vols, pas de TVA sur tout service lié à l'aviation (de la construction des appareils aux plateaux-repas), minoration de 30% de la taxe foncière acquittée par les aéroports : Aéroports de Paris économise ainsi près de 10 millions d'euros par an (Le Monde Diplomatique, 1-02-2002).

Subventions

117 aéroports sont en activité en France, une densité record en Europe, dont 5 en Normandie : Cherbourg, Caen, Deauville, Rouen et Le Havre. Seuls les dix plus importants ont une situation financière saine. Tous les autres sont déficitaires, une vingtaine atteignant l'équilibre d'exploitation : ils sont subventionnés par les Chambres de Commerce, et surtout les collectivités territoriales (la loi "démocratie de proximité" vient d'autoriser le transfert du rôle d'autorité concédante de l'Etat aux collectivités qui le souhaitent).

Prévisions de trafic

Une extension de l'aéroport de Strasbourg est envisagée. La DGAC prévoit que, d'ici 2015, le trafic passera de 2,1 à 3,6 millions de passagers par an, soit une augmentation annuelle de 3,1%. Le quotidien La Tribune met en doute ces prévisions : en effet, le trafic stagne depuis 5 ans, les liaisons avec Amsterdam et Münich viennent de fermer, et le TGV-Est sera mis en service en 2007. Si les prévisions de trafic de la DGAC à Roissy et Orly sont aussi sérieuses ...

Permis à points

Punition:

- -3 points à Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes. Dix secondes après avoir déclaré "si nous ne sommes pas volontaristes pour maîtriser l'automobile, c'est la thrombose assurée", il a annoncé la construction prochaine d'un parking-silo en plein centre-ville.



- Claude Allègre. Passant subitement de la géophysique à l'expertise ferroviaire, il recommande à la SNCF d'essayer d'augmenter la capacité de ses trains de fret en assemblant 50 ou 70 wagons comme en Amérique, "ce qui exigerait des infrastructures spéciales", et il s'inquiète pour la stabilité des tunnels, "qui seraient soumis à des ondes de choc à répétition" au passage des trains (l'Express, 25-7-2002).
- Claude Goasgen, député UMP de Paris, en réponse à Denis Baupin : "je suis atterré par les propos de cet ayatollah vert. Je crains une revanche du piéton sur l'automobile". Une perspective terrifiante!
- Michel Vauzelle, président de la région PACA: "personne ne prend conscience à Paris que la France a une façade sud et que cette région est totalement enclavée" (La Provence, 26-02-2001). Une affirmation fantaisiste et imprudente, lancée trois mois seulement avant l'inauguration du TGV-Méditerranée ...

Lecteurs de FNAUT-Infos

Envoyez-nous des informations sur l'évolution des transports dans votre agglomération ou région, et des informations destinées à nos "petites rubriques" (Permis à Points, Bêtisier, Bien dit-Mal dit, Brèves).

Communiquez-nous les coordonnées de parents, collègues de travail, amis, ... susceptibles d'être intéressés par notre bulletin : nous leur ferons parvenir un spécimen gratuit.

Et n'oubliez pas qu'un abonnement à FNAUT-Infos est une excellente idée de cadeau pour les fêtes de fin d'année.

BIEN DIT

- Claude Allègre, ancien ministre de l'Education Nationale: "en Suisse, la route transporte moins de 30% du fret, pourquoi ne pas tenter la même chose chez nous en facturant le transport routier à son juste prix et en mettant fin à la spirale infernale de sa croissance?" (l'Express du 25-7-2002). Il aurait dû en parler à son ami Jospin ...
- **Denis Baupin**, adjoint vert au maire de Paris, délégué aux transports et à la circulation: "la disparition de la circulation automobile sur les quais de la Seine est inéluctable dans 5 ou 10 ans. Quand on restreint l'espace accordé à la voiture, on constate un recul du trafic, nous venons de le vérifier à Paris".

MAL DIT

• Xavier Chantelot, porte-parole de l'association des familles des victimes de l'accident du 24 mars 1999 : "un travail extraordinaire a été fait pour la sécurité dans le tunnel routier du Mont Blanc, on peut envisager aujourd'hui sa réouverture" (cité par Le Monde du 5-02-02). Appréciation un peu légère ...

Ca ne s'invente pas ...

Le samedi 28-09-02, Jean-Louis Camus, représentant de la FNAUT en Limousin, a prévu de participer au débat de notre conseil national consacré aux grèves à la SNCF. Il se lève courageusement à 4h30 et parcourt 40 km en voiture sur de petites routes à travers un épais brouillard. Arrivé à la gare de Montluçon, il apprend que le train de 6h19 pour Paris ne partira pas car le contrôleur est en grève.

Divergences

A Nice, le comité de défense contre le projet de 3ème voie littorale réclame un métro comme à Rennes et une voie ferrée souterraine comme à Vintimille : "notre agglomération doit se donner les moyens de ses ambitions".

Pendant ce temps, les comités de quartiers de Nice-Nord dénoncent le tramway, "un gadget coûteux et inutile, le réseau de bus est bien suffisant".

Triste fin

Il y a un an, Martial Taugourdeau, président RPR du Conseil général d'Eure et Loir, se tuait dans un accident de la route, au volant d'une voiture puissante. Adversaire acharné de la réouverture de la ligne Orléans-Chartres, il bataillait pour que les crédits réservés à cet effet soient reportés sur l'élargissement de la RN 154.

Brèves

Magistrats humoristes

Le tribunal administratif de Grenoble a confirmé le PDU de l'agglomération grenobloise à la suite de recours déposés par diverses associations. Il a estimé que le coût du projet de tunnel routier de 5 km prévu sous la ville de Grenoble (avec 3 traversées de l'Isère) avait été évalué "avec un degré de précision suffisant". Les magistrats ne manquent pas d'humour : estimé par les élus à 2 milliards de francs, il l'est aujourd'hui au double par les services de l'Etat.

L'impact des transports

L'Institut Français de l'Environnement vient de publier un bilan préoccupant de "l'environnement en France".

Depuis 5 ans, les pots catalytiques et les nouvelles normes de pollution ont provoqué une baisse de 30% des émissions de monoxyde de carbone. Mais cette baisse est largement compensée par l'allongement des déplacements domiciletravail, par la progression de la mobilité longue distance des personnes, et la hausse continue de la part de marché du transport routier de fret.

Sustentation magnétique?

La Cour des Comptes allemande vient d'émettre de sérieuses réserves sur la faisabilité des lignes pour train à sustentation magnétique envisagées en Rhénanie du Nord et en Bavière. Ces projets sont jugés irréalistes et d'un coût non maîtrisé et inacceptable.

Pauvreté associative

Corinne Lepage s'inquiète du manque de moyens financiers des associations françaises dans le domaine de l'environnement et de la consommation. Lorsqu'elle était ministre de l'Environnement, elle avait pourtant éconduit la FNAUT qui sollicitait une subvention. Aujourd'hui, elle propose que les partis politiques, en particulier l'UMP, acceptent de réduire leur part de fonds publics au bénéfice des associations.

Bonne question

Le trafic doit doubler, disent les experts et les élus, c'est le progrès. L'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc dénonce les transports inutiles: "en 1996, la France a exporté 77 tonnes d'oeufs et en a importé 80. Allonsnous dans dix ans en importer 144 et en exporter 160 ?"

Actions en régions

Ile de France

- Jean Macheras a donné le point de vue de la FNAUT sur l'adaptation de l'offre de transport aux nouveaux rythmes et modes de vie au cours d'un colloque organisé par le Syndicat des Transports d'ile de France. Il a plaidé pour une maîtrise de la périurbanisation lors d'un débat public qui a eu lieu à la fête de l'Humanité.
- A l'occasion des Journées du Patrimoine, l'Association pour un Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR), présidée par Jean-Louis La Rosa, a organisé, en partenariat avec la RATP et le ministère de la Culture, une exposition sur le site du futur musée à Colombes (la collection de véhicules urbains de l'AMTUIR est la plus riche d'Europe).
- L'AÛT-Ile de France appuie l'initiative d'Île de France Environnement pour la création de "Bruitparif", organisme indépendant, analogue à Airparif, qui serait chargé de mesurer les nuisances sonores en Île de France.
- A l'occasion de la journée "En ville sans ma voiture", le MDB a tenu un stand devant Notre Dame et organisé une randonnée-découverte de la capitale pour les cyclistes débutants. Réseau Vert, le MDB, l'AUT-IdF, 4m50, la LCVR, ... ont organisé une opération "j'en ai pour deux minutes": les manifestants ont barré symboliquement plusieurs rues avec leurs vélos, poussettes, rollers et fauteuils roulants pour protester contre les stationnements abusifs, répétés et dangereux même s'ils sont de courte durée.

Pays de la Loire

• La FNAUT-Pays de la Loire a publié une analyse du système Métrocéane. Tout en appréciant l'augmentation du nombre des trains entre Nantes-Saint Nazaire et l'intégration tarifaire train-transports urbains, elle dénonce les défauts persistants de l'offre : difficultés d'accès à l'information et aux billets, manque de lisibilité des horaires, matériel roulant disparate, trous dans la grille horaire incompatibles avec les nouveaux modes de travail et de loisirs, interdiction d'accès au TGV, correspondances mal organisées avec les services d'autobus et d'autocars. Les proposi-

La FNAUT vous présente ses

MEILLEURS VOEUX

à l'occasion de la nouvelle année tions de la FNAUT ont reçu le soutien d'une dizaine d'associations locales.

Picardie

L'association Vie et Paysages de Château-Thierry s'inquiète des multiples retards subis par les usagers depuis le début 2002, et des modifications d'horaires décidées sans concertation par la SNCF sur les lignes de Paris à Reims, Saint Dizier et Strasbourg, qui pénalisent les usagers du sud de l'Aisne et de la Marne : la plage horaire de desserte est réduite au moment où les horaires variables de travail se répandent. Favorable au TGV-Est, l'association refuse que sa mise en service s'accompagne d'une dégradation des dessertes régionales et des correspondances vers l'Est.

Rhône-Alpes

- Le Syndicat des Consommateurs et Usagers d'Annecy et la Ligue contre la Violence Routière ont organisé une réunion publique d'information sur le transport du fret avec la participation d'un transporteur routier, Maurice Mégevand, disposant d'une expérience en transport combiné.
- Le comité des usagers du TER Lyon-Bourg en Bresse (CEDUT) déplore que le doublement de la voie unique entre Sathonay et Villars les Dombes, annoncé pour 2004, soit reporté à 2006 malgré les assurances données par le conseil régional. Une pétition protestant contre ce report et signée par 700 usagers est restée sans réponse. Actuellement la moindre perturbation du trafic a de graves répercussions sur la ponctualité des trains malgré l'existence d'évitements dans les gares, et une augmentation des fréquences devient nécessaire en raison de l'urbanisation croissante de la zone desservie par la ligne.

Associations nationales

- L'association Rue de l'Avenir a organisé à Lyon une journée de réflexion sur l'avenir des zones 30 avec la participation des Droits du Piéton, de l'ATE (Suisse) et du GRACQ (Bruxelles). Après un bilan de la situation en France, en Belgique, en Suisse et en Italie, l'évolution possible des zones 30 en France a été discutée.
- L'Association des familles des Victimes d'Accidents de la Circulation (AFVAC) s'est prononcée en faveur d'une sanction pour conduite automobile sous l'effet des drogues, pour l'abaissement du taux maximum légal d'alcoolémie et pour l'installation de boîtes noires sur les voitures comme c'est déjà le cas sur les camions et autocars.

Les activités de la FNAUT

• Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont rencontré Pierre Figueras, conseiller technique de Dominique Bussereau.

• Les thèses de la FNAUT ont été présentées par Jean Sivardière à la foire biologique des Crots (Hautes-Alpes) et lors des journées d'étude du mouvement Poursuivre à Autrans (Isère), et par Abel Guggenheim lors d'un colloque organisé par l'Institut supérieur d'ingénierie et de gestion de l'environnement (ISIGE).

La FNAUT est représentée dans les 11 groupes de travail du PREDIT.

La FNAUT a demandé aux présidents des groupes de députés à l'Assemblée Nationale de préparer une loi permettant la suppression de l'amnistie présidentielle ou la limitation de son champ d'application.

• La FNAUT a transmis à Gilles de Robien ses propositions pour améliorer la sécurité routière, en particulier la création d'une police de la route pour créer un choc psychologique, et son point de vue sur les grandes infrastructures de transport que le gouvernement fait auditer.

- Jean Sivardière est intervenu dans un atelier sur la montée par l'avant dans les bus lors du congrès de l'UTP. Il a participé à une table-ronde lors d'un colloque sur l'évaluation du Programme national de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC), et à une réunion du groupe "mobilité urbaine" du CERTU.
- François Grosjean a représenté la FNAUT à la manifestation organisée par ITE à Courmayeur contre l'explosion du trafic routier transalpin.

Médiation

Au cours d'un stage effectué au service juridique de la FNAUT, Sonia Cheurfa a rédigé quatre notes sur les droits des voyageurs ferroviaires et aériens. Ces notes, qui concernent les pertes de bagages, les retards, la sur-réservation et les difficultés rencontrées en cas de grève, sont disponibles au siège de la FNAUT.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 110 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety

\$\mathcal{E}\$: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06
e-mail: fnaut@wanadoo.fr
Internet: http://www.fnaut.asso.fr
CCP: 10 752 87 W Paris



-infos

n°110

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports édition nationale

Durable?

Plus que jamais, on entend parler du développement durable : l'ancien ministère de l'Environnement porte désormais son nom. Malheureusement cette expression ambiguë est employée à tort et à travers, le plus souvent comme paravent à des décisions qui n'ont rien de durable, c'est-à-dire de soutenable à long terme par notre économie, notre environnement et notre société.

Pas un colloque aujourd'hui sans un atelier sur le développement durable. Les sociétés autoroutières et l'Association Mondiale de la Route organisent même des colloques entièrement consacrés à ce thème. Bien entendu il ne s'agit pas de s'interroger sur le bienfondé de la poursuite des investissements routiers (et donc de l'intensification globale des trafics routiers), mais de continuer à "équiper le territoire tout en privilégiant (sic) l'environnement".

Daniel Tardy, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, affirme même : "les infrastructures autoroutières sont un atout du développement durable". C'est aussi la thèse du sénateur Jacques Oudin, président de TDIE (voir FNAUT-Infos n°104). Déjà Christian Leyrit, alors directeur des Routes, affirmait sans rire que les autoroutes amélioraient l'environnement : plus c'est gros, mieux ça passe ...

L'agglomération de Poitiers fait figurer dans son "programme de développement durable" la réalisation accélérée de la voie express Nantes-Poitiers-Limoges, la pérennisation de la liaison aérienne Poitiers-Londres et la création de nouvelles liaisons vers le sud.

La notion de développement durable finit ainsi par ne plus rien signifier, à force d'être détournée par ceux qui refusent toute remise en cause des comportements traditionnels, et pensent : pourvu que ça dure ... comme aujourd'hui.

Ne nous laissons pas tromper par le verbiage à la mode, et ne laissons pas nos adversaires brouiller les cartes. Réaffirmons avec force qu'un développement vraiment durable passe par une réorientation décisive de la politique des transports, c'est-à-dire par des investissements de transport urbain et ferroviaire prioritaires et par la création d'une écotaxe sur l'automobile en ville, le camion et l'avion.

Jean Sivardière



On l'oublie souvent, l'explosion insensée du transport international du fret par la route ne pénalise pas que les Alpes du Nord. Les Alpes du Sud, les Pyrénées et les Vosges sont des territoires fragiles tout aussi concernés par ce phénomène (le trafic routier franco-espagnol a quadruplé en quinze ans), et le trafic ferroviaire y est encore moins développé. Une réorientation des investissements est urgente pour éviter une catastrophe. Il faut bloquer les capacités routières et concentrer les efforts financiers sur la construction d'infrastructures ferroviaires performantes en commençant par adapter les infrastructures existantes. La voie maritime est une solution d'avenir pour contourner les Alpes et les Pyrénées.

e transit des camions à travers la France affecte l'ensemble du territoire, principalement les axes nord-sud Calais-Paris-Bordeaux-Hendaye, et Europe du Nord-Méditerranée/Italie. Ses nuisances sont devenues inacceptables dans les agglomérations et dans les massifs montagneux traversés. Nous avons étudié récemment (FNAUT-Infos n°107) le cas des Alpes du Nord, le plus connu du grand public. Nous poursuivons notre tour de France des camions par des territoires où l'impact du transit routier est comparable, voire plus grave.

Les Alpes du Sud

En 1997, il est passé plus de 2 millions de camions (37 millions de tonnes de fret, à raison de 17 tonnes en moyenne par camion) à travers l'arc alpin français, soit plus de 6000 par jour : 2000 par le tunnel du Mont Blanc, autant par le tunnel routier du Fréjus et - c'est moins connu encore autant par la frontière franco-italienne à Vintimille.

Depuis cette date, le trafic total de transit est passé à 9000 camions par jour. Le transit entre l'Espagne et l'Italie explosant, 700 camions par jour remontent la vallée de la Durance jusqu'à Briançon et au col du Montgenèvre ou s'y déversent en venant du nord par le col du Lautaret ou par la vallée de la Drôme, et la situation a aussi empiré sur le littoral méditerranéen.

- Des travaux sont programmés sur la liaison routière Briançon-Oulx et plus en aval, en particulier la déviation d'Embrun, maillon de la "GLAT 94" ou RN 94 Gap-Briançon modernisée.
- L'autoroute A8 qui mène à Vintimille est saturée et il est difficile d'augmenter sa capacité ou de la doubler.
- Le tunnel routier de Tende, situé à 1500 m d'altitude, long de 3200 m, large de 6,20 m et vieux de 120 ans, est très dangereux et joue un rôle marginal : 200 camions par jour seulement le traversent, en circulation alternée, pour assurer une desserte locale. Il est envisagé de le sécuriser, de le doubler, ou encore de le reconstruire à plus basse altitude, ce qui coûterait 120 millions d'euros (et autant pour la



Territoires envahis par les camions

rénovation des accès routiers) et induirait un trafic de camions.

- Quant au projet de tunnel routier entre les Alpes Maritimes et le Piémont, sous le massif du Mercantour, il a été éliminé par le gouvernement Jospin mais des élus veulent rouvrir le débat.

A l'opposé des Alpes du Nord, le rail joue un rôle négligeable dans les Alpes du Sud : un million de tonnes par an.

- Il n'existe pas de liaison ferroviaire entre le val de Durance et l'Italie. Un tunnel entre Briançon et Oulx est envisagé depuis ... 1885. Un tunnel de base de 24 km coûterait un milliard d'euros, le double avec la rénovation de la ligne Marseille-Briançon et la création d'un terminal de chargement des camions à Chorges, près de Gap, au débouché de l'A51 : la région PACA et la province de Turin considèrent ce projet comme un affluent du Lyon-Turin.
- La ligne Nice-Tende-Coni-Turin est de pente inférieure à celle de la ligne de Modane et de large gabarit. Détruite en 1945 et rouverte en 1979, elle n'accueille qu'une desserte TER. Elle pourrait, après électrification et rénovation de la section Nice-Breil, être utilisée pour le fret depuis Nice ou Vintimille, sa capacité est de 3 millions de tonnes par an.
- Enfin la ligne littorale Marseille-Vintimille, à double voie et électrifiée, reçoit peu de trafic de fret (moins de un million de tonnes par an) en raison du fort trafic TER dans les périphéries de Marseille et Nice. Une troisième voie est programmée de Marseille à Aubagne et d'Antibes à Nice. Entre Vintimille et Gênes, la ligne littorale est encore à simple voie sur 45 km, son doublement intégral n'interviendra pas avant 2010.

Une commission inter-gouvernementale (CIG), chargée d'élaborer une politique de gestion du transit franco-italien dans les Alpes du Sud, a été créée en février 2000. Il a fallu un an pour préciser sa composition et son programme de travail, et elle n'a encore rien publié.

Les Pyrénées

Il passe aujourd'hui davantage de camions à travers les Pyrénées qu'à travers les Alpes françaises : 4,6 millions par an contre 2,6 ! La progression du trafic, liée au dynamisme des économies espagnole et portugaise, est spectaculaire - moins de 4000 camions par jour en 1985, 16000 aujourd'hui - et un doublement est encore prévu d'ici à 2020 : il passerait alors un camion toutes les 6 secondes à Hendaye. Le trafic croît de 400 camions supplémentaires par jour!

A 96%, le transit routier se fait aux deux

extrémités des Pyrénées, par Hendaye-Biriatou (A63, 8000 camions par jour) et le Perthus (A9, 7000 camions par jour), le reste passe par les cols du Somport et de Puymorens (depuis l'ouverture de l'autoroute Villefranche du Lauragais-Pamiers, le trajet par la RN 20 est plus court que celui par Perpignan).

Les projets routiers sont nombreux mais aucune décision définitive n'est encore intervenue. L'autoroute ou voie rapide Bordeaux-Pau est toujours en discussion. L'autoroute Pau-Oloron a été abandonnée début 2002 par la Direction des Routes au profit d'une modernisation de la RN 134, mais rien n'est encore joué.

Plus au sud, en vallée d'Aspe, le tunnel du Somport, long de 8,6 km, est terminé depuis 1997 (coût pour la France 100 millions d'euros). Son ouverture, retardée à la suite des accidents dans les tunnels alpins, devrait intervenir prochainement, après amélioration de la sécurité (ventilation renforcée, galeries de liaison avec le tunnel ferroviaire). Les travaux routiers progressent lentement entre le tunnel et Oloron (déviations de Bedous et Gurmençon, 15 km au total). Le devis de modernisation de la RN 134 entre le Somport et Oloron est passé de 250 millions de francs en 1991 à 1500 en 2000!

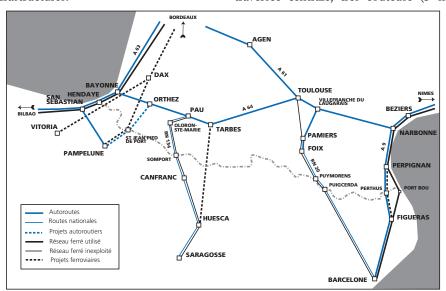
Enfin un projet de nouvelle liaison franco-espagnole à travers la montagne basque, entre Pampelune et Orthez, est défendu en particulier par Jean-Jacques Lasserre, président du conseil général des Pyrénées Atlantiques.

Comme dans les Alpes du Sud, le rail joue un rôle négligeable, qui tend même à diminuer. Le trafic (6 millions de tonnes par an) se fait essentiellement par Hendaye et Port-Bou. Cette situation est due en particulier à l'écartement des voies du réseau espagnol, qui n'est pas aux normes européennes, et à la faible capacité des infrastructures.

- A l'Est des Pyrénées, le projet d'une ligne TGV mixte de 45 km entre Perpignan et Figueras (700 millions d'euros), comprenant un tunnel bitube de 8 km, ne peut être remis en cause : sa concession vient d'être attribuée, il devrait ouvrir en 2006 et permettre le passage de 13 millions de tonnes de fret par an.
- La ligne Toulouse-Puigcerda-Barcelone a une capacité, inutilisée, d'un million de tonnes par an, et elle peut être modernisée.
- La ligne Pau-Canfranc-Saragosse, après électrification et mise à l'écartement européen jusqu'à Saragosse, offre une capacité équivalent à 600 camions par jour (20 trains par jour, 3 millions de tonnes par an), mais d'éternelles études se poursuivent depuis la décision de principe favorable à la réouverture.
- Une liaison TGV Bordeaux-Dax-Vitoria prolongeant la future LGV Tours-Bordeaux est souhaitée par le gouvernement espagnol pour libérer des capacités sur la ligne littorale classique. Analogue au Perpignan-Figueras, elle figure au Réseau Trans Européen de Transport.
- La "traversée centrale" (un Lyon-Turin pyrénéen) comprendrait un tunnel de 50 km sous le Vignemale, avec débouché au sud de Huesca vers Saragosse et au nord de Tarbes vers Agen.

Les axes méditerranéen, atlantique et Pau-Saragosse pourraient absorber au mieux 30 millions de tonnes de fret routier par an, soit un quadruplement des capacités actuelles, ce qui permettrait de doubler la part de marché du rail mais non d'enrayer la croissance du trafic routier. D'une capacité de 50 millions de tonnes par an, la traversée centrale pourrait capter à elle seule 35% du trafic routier transpyrénéen. Elle est soutenue par les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, ainsi que par l'Aragon.

Le rapport Becker (ou "rapport Brossier des Pyrénées") considère que la traversée centrale, très coûteuse (5 mil-



L'action associative

Face à la croissance inquiétante du trafic routier et au manque de volonté politique des pouvoirs publics, qui confine souvent à l'immobilisme, les associations de la FNAUT mènent des actions convergentes dans les Alpes, les Pyrénées et les Vosges.

Dans le Briançonnais, l'AFITRAC et ABOUTIR ont contribué à relancer l'hypothèse de la liaison ferroviaire avec l'Italie. Vallée de la Drôme Harmonie s'oppose aux travaux démesurés prévus sur la RD 93 Valence-Gap. Embrun-Ecologie combat la GLAT 94 et a vertement critiqué le référendum démagogique organisé en 2001 par les élus haut-alpins contre le passage des camions, car la plupart de ces élus sont favorables au prolongement de l'A51 et à la GLAT 94 ... dont la réalisation ne pourrait que favoriser le camionnage.

La FNAUT 06 et ses associations ont combattu le tunnel du Mercantour et l'A8 bis. Elles cherchent aujourd'hui à faire avancer les solutions d'avenir : troisième voie littorale entre Cannes et Vintimille, électrification de Nice-Coni.

• Pour le Comité pour la Réouverture de la ligne Oloron-Canfranc, "il ne faut pas ouvrir le tunnel routier du Somport avant la réouverture de la ligne, sinon on assistera à une croissance immédiate du trafic des camions dans les vallées d'Aspe et d'Aragon" (une autoroute est prévue côté espagnol). Le CRELOC demande aussi que les emprunts "provisoires et réversibles" effectués sur l'emprise de la voie ferrée pour l'aménagement de la RN 134 soient restitués.

Quant au Collectif Alternatives Somport, il combat le projet toujours menaçant d'autoroute Pau-Oloron et la poursuite des travaux routiers dans la vallée d'Aspe. Il réclame l'interdiction du passage des camions, et en priorité des matières dangereuses, dans le tunnel du Somport et sur la RN 134.

Les deux associations refusent tout simplement une "mauriennisation" de la vallée d'Aspe.

• Vosges-Ecologie, Thur Ecologie et Transports et Alsace Nature bataillent pour obtenir que les camions en transit évitent les vallées vosgiennes, étroites et très peuplées. Elles réclament l'interdiction définitive de leur passage par les cols la nuit et du transit des matières dangereuses, le report du transit sur les axes A4-RN4 et RN57-A36, et le retour du tunnel de Sainte Marie aux Mines au rail, permettant de rouvrir la ligne Nancy-Colmar aux trafics voyageurs et fret. En juin puis en octobre, elles ont participé, au sein d'un collectif asssociatif, à un blocage du col du Bonhomme.

liards d'euros, 8 avec les accès) n'est envisageable qu'à très long terme. Il recommande une nouvelle liaison dédiée au fret Dax-Saint Jean Pied de Port-Pampelune dite "centre-ouest", entre Béarn et Navarre, accompagnée de la modernisation de la ligne atlantique passant par Hendaye.

La situation est d'autant plus grave dans les Pyrénées que la volonté politique d'inverser la tendance est bien moins marquée que dans les Alpes du Nord. Les élus, de droite comme de gauche, ont joué la carte de la route : confrontés à la contestation des habitants de la vallée d'Aspe, ils ont fini par accepter l'idée d'une la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, mais sans conviction excessive. En visite dans la vallée d'Aspe en décembre 1980, Pierre Mauroy, futur premier ministre, avait promis la réactivation de la voie ferrée Pau-Canfranc, abandonnée en 1970 : 22 ans plus tard, le dossier a progressé, mais la ligne est toujours fermée.

Malgré les perspectives offertes par les projets ferroviaires, Alain Rousset, président de la région Aquitaine, estime "qu'on ne fera pas l'économie de nouvelles infrastructures routières": pour lui, la priorité immédiate, c'est la mise à 2 fois 3 voies de la RN 10 entre Bordeaux et Bayonne ... Jean-Jacques Lasserre est plus direct : "la réouverture du Canfranc est une fausse bonne idée".

A noter que la traversée centrale n'a pas été défendue par le ministre Gilles de Robien auprès de l'Union Européenne afin de ne pas affaiblir les chances d'obtenir des crédits européens pour les projets déjà lancés, Lyon-Turin et Perpignan-Figueras.

Ainsi, alors que dans les Alpes, le projet de tunnel ferroviaire de base est bien avan-

cé, dans les Pyrénées, on veut encore ouvrir un tunnel routier (le Somport), et le tunnel ferroviaire franchissant déjà le même col reste fermé.

Les Vosges

Quatre axes autoroutiers permettent aux camionneurs de contourner les Vosges : l'A4 et la RN4 au nord, l'A35 à l'est, l'A36 au sud, l'A31 à l'ouest. La RN57 Nancy-Remiremont-Luxeuil donne accès à Belfort à l'A36.

Les principales pénétrantes routières sont, du nord au sud : la RN420 Saint Dié-Strasbourg par le col de Saales, la RN59 Saint Dié-Sélestat par le tunnel de Sainte Marie aux Mines , la RN415 Saint Dié-Colmar par le col du Bonhomme, enfin la RN66 Remiremont-Thann-Mulhouse par le col de Bussang

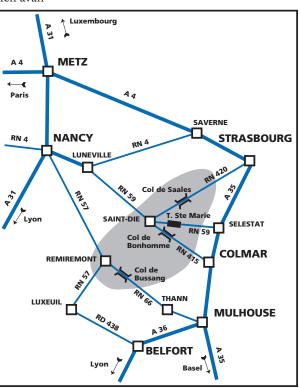
(axe Rotterdam-Milan). Sous l'impulsion de Christian Poncelet, président UMP du Conseil général des Vosges (et du Sénat), qui comme les autres grands élus lorrains s'entête dans une logique dépassée, la mise à 2 fois 2 voies est en cours sur la RN66 côté Lorraine. De l'autre côté du col de Bussang, la RN66 reste retrécie pour réduire les vitesses et des travaux de sécurité sont programmés (Thur Ecologie et Transports réclame une piste cyclable parallèle).

Ancien tunnel ferroviaire attribué à la route en 1976 (FNAUT-Infos n°85), long de 6900 m, le tunnel de Sainte Marie aux Mines a été fermé au trafic des camions de plus de 3,5 tonnes en mars 2000, à la suite de l'accident du tunnel du Mont Blanc.

Christian Poncelet plaidait pour un doublement du tunnel (300 millions d'euros). Mais les élus alsaciens, plus responsables, l'ont emporté : seule une galerie de secours sera percée. L'opération ne coûtera que 132 millions d'euros (dont 30% à la charge des collectivités locales), et sera terminée en 2006.

Suite à la réglementation édictée par les préfets sous la pression associative, les camions qui passaient par le tunnel se sont reportés sur l'itinéraire nord A4-RN4 (1200 camions), sur le col du Bonhomme (900) et sur l'itinéraire sud par Belfort (300). 5000 camions par jour traversent aujourd'hui le parc régional des Ballons des Vosges: 1500 par la RN420, 1500 par la RN415, 1600 par la RN66, les autres par les cols de Sainte Marie aux Mines et de la Schlucht (sur la RD 417 Remiremont-Colmar,il en résulte une pollution croissante de la ville et de la rive nord du lac de Gérardmer).

François Grosjean et Jean Sivardière



Et le cabotage maritime?

Le cabotage maritime ou"short sea shipping" se pratique à proximité des côtes européennes. Cette technique n'est pas une nouveauté : elle assure déjà 41% du trafic intracommunautaire de fret, en particulier entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord (44% contre 53% pour la route et 3% pour le rail), mais il s'agit essentiellement de trafic captif de vracs, et non de fret à valeur ajoutée importante.

Puisqu'il n'existe pas d'alternative ferroviaire à court terme au trafic routier à travers les Alpes et les Pyrénées, on envisage de jouer la carte du cabotage maritime pour le transport des conteneurs (entre l'Espagne et l'Italie ou la Grande Bretagne), du fluvio-maritime qui évite une interface portuaire (entre la vallée du Rhône et l'Italie ou l'Espagne), voire même du transport des remorques et camions sur des navires ou "merroutage" (on dit aussi transport roulier, Ro-Ro, route flottante ou autoroute maritime).

Comme l'a noté François Libéri, député PC de l'Hérault, dans son rapport remis en avril dernier à Jean-Claude Gayssot, l'efficacité potentielle du cabotage est énorme : chaque jour, le trafic routier entre Sète et Valencia pourrait remplir dix navires dans chaque sens. Entre Montoir de Bretagne et Vigo, une ligne régulière alimentée par Citroën fonctionne 5 jours par semaine avec trois navires transportant chacun 1300 voitures et 100 remorques routières. Une ligne analogue alimentée par Renault fonctionne entre Le Havre et Santander. Selon une étude de VNF, le fluvio-maritime pourrait absorber un trafic équivalent à 1000 à 1500 camions par jour entre la France et l'Italie.

Coûts de lancement

Il n'existe pas d'obstacle de principe au cabotage chez les organisateurs de transport de fret, bien qu'il implique des délais et des stocks plus importants que les modes terrestres. Et ses besoins en infrastructures sont très limités par rapport à

ceux des modes terrestres. D'après une étude des régions françaises de la façade atlantique, il suffirait de 68 millions d'euros pour adapter 12 ports, de Saint-Malo à Bayonne.

Pourtant le cabotage ne se développe pas. Pour la plupart, les lignes existantes sont fragiles, des tentatives - cabotage entre Bayonne et Southampton, merroutage entre la Seyne sur Mer et Livourne (avec l'objectif de transporter 4000 camions par mois) - ont même échoué récemment.

La mise en place d'une ligne régulière de cabotage se heurte en effet à une difficulté fondamentale : les coûts portuaires, manutention et pilotage, étant élevés en France (ils représentent 40% du coût total de transport des conteneurs), un navire n'est rentable qu'à partir d'un taux de remplissage de 75% (un seul conteneur suffit à rentabiliser un camion). Le délai pour atteindre ce taux peut être très long, de l'ordre de plusieurs années, car les chargeurs ne modifient pas du jour au lendemain leurs choix logistiques.

Une subvention est donc indispensable à l'armateur pour lui permettre d'assumer les coûts de lancement d'une ligne régulière et lui donner une chance de la pérenniser. Mais la volonté politique n'est pas au rendez-vous.

L'Union Européenne, bonne prescriptrice mais mauvaise payeuse, vient de lancer un programme d'incitation au cabotage, mais les aides prévues sont faibles. En France, l'enveloppe attribuée au cabotage en 2002 est de 900 000 euros, "une somme ridicule, inférieure au seuil d'efficacité d'un seul projet" selon Edouard Berlet, délégué général d'Armateurs de France.

Pourtant le transport maritime est appelé à se développer. Comme le dit Alain Plaud, "les caboteurs qui circulent sur une infrastructure gratuite sont une vraie alternative à des tunnels ferroviaires financés sur budgets publics".

Jean Sivardière

Le saviez-vous?

- La route assurait 50% du transport terrestre de fret en 1970, 75% en 1998.
- n Un dizième du réseau routier trans-européen, soit 7000 km de grands axes, est saturé en permanence.
- La SNCF estime qu'une navette de ferroutage sur le seul itinéraire de Metz à Nîmes (un train par heure et par sens) lui permettrait d'augmenter de 10% son trafic total de fret. Mais elle estime aussi que la faisabilité technique de ce type de transport n'est pas démontrée. En Suisse, pourtant ...
- La suppression des arrêts aux frontières a permis de réduire de 20% le temps de parcours des trains sur le corridor Belifret mis en place entre Anvers et l'Italie, Marseille et l'Espagne.
- Une ligne de cabotage maritime créée récemment entre la Belgique et l'Ecosse absorbe l'équivalent de 40 000 poids lourds par an
- Depuis l'introduction de la RPLP en Suisse, le trafic des poids lourds y a diminué de 5%.

Effets d'annonce

Les responsables associatifs dénoncent en termes vifs l'aveuglement des élus et des gouvernements successifs.

Maryse Darsonville, présidente du Collectif Alternatives Somport, dénonce "l'absurde entêtement des responsables politiques" et résume la situation avec lucidité: "les promesses faites depuis dix ans n'ont pas été concrétisées, les alternatives au tout-routier ne sont que sujets de colloques, la décision de rouvrir le Canfranc n'est que de la poudre aux yeux, le fret ferroviaire continue de diminuer, l'effort pour le transport maritime est inexistant".

Alain Cazenave-Piarrot, président du CRELOC, s'insurge lui aussi contre la lenteur des décisions concrètes : "le Canfranc bat tous les records de sur-place. L'attribution de 50 millions d'euros à ce projet, dans le cadre du 12ème plan Etatrégion, a été suivie d'une véritable opération escargot, ponctuée par une cascade d'annonces toutes plus impérieuses les unes que les autres, du président de la République à l'ancien ministre des Transports. On a accumulé les études complémentaires, impératives dès qu'il s'agit d'une infrastructure ferroviaire - précautions qu'on aurait aimé voir prendre pour les projets routiers.".

Le président du CRELOC s'inquiète des "grands projets" qui autorisent les fuites en avant et l'oubli des solutions à court terme. "Les analyses visionnaires sur le TGV sud-européen et la traversée centrale des Pyrénées ne précisent pas ce qu'on va faire, pendant les vingt ans à venir, du flot de camions annoncé. Pas un mot sur la réouverture du Pau-Saragosse alors qu'elle constitue la solution à court terme pour amorcer les flux de voyageurs dont le TGV sud-européen aura besoin pour démontrer sa pertinence et les flux de marchandises nécessaires pour justifier une traversée centrale, sous le Vignemale ... ou ailleurs".

"Plutôt que de vouloir créer des axes fantaisistes du type Copenhague-Sines ou Prague-Gibraltar, qui sont autant de pompes pour des investissements pharaoniques et à trente ans, il faut privilégier l'aménagement rationnel des lignes existantes (Pau-Canfranc-Saragosse, Toulouse-Puigcerda-Barcelone) et le TGV Perpignan-Figueras : très vite, on peut ainsi doubler le volume du fret ferroviaire. à travers les Pyrénées".

"Il ne suffit plus aux hommes politiques de faire des incantations à propos du ferroutage après chaque catastrophe routière comme, ailleurs, on fait tourner les moulins à prière".

Démocratie à la française

En décembre 1999, appuyée par la FNAUT, l'Association pour Garantir l'Intégrité Rurale Restante (AGIRR) a introduit deux recours auprès du Conseil d'Etat contre l'attitude de la Commission Particulière du Débat Public chargée d'examiner le projet d'autoroute A32 doublant l'autoroute existante A31 Metz-Nancy. Le débat avait été lancé à l'initiative d'AGIRR.

La Commission Particulière, présidée par Reine-Claude Mader (par ailleurs secrétaire générale de la CLCV), a refusé de rendre public un document de la Direction Régionale de l'Equipement démontrant que l'A31 serait à nouveau embouteillée peu après la mise en service éventuelle de l'A32.

La Commission Particulière a également refusé de faire réaliser une étude complémentaire sur un projet alternatif à l'A32. Or la loi prévoit la possibilité d'une telle étude, et la demande en avait été faite par AGIRR dès le début du débat. Son refus a été signifié en fin de débat, sous le prétexte fallacieux ... que le temps manquait pour la réaliser.

Le seul motif invoqué par le Conseil d'Etat pour rejeter nos recours ne manque pas de surprendre : "les mesures prises par la Commission ne constituent pas des décisions susceptibles d'être déférées au juge de l'excès de pouvoir". Il s'agit là d'une grave atteinte au principe de l'équilibre entre les pouvoirs exécutif et judiciaire, formulé par Montesquieu en son temps et indispensable dans tout régime démocratique. On entérine le "fait du Roi"

Pourtant la Commission Particulière avait souligné elle-même, dans son compte-rendu du débat, l'utilité d'études complémentaires : "l'omniprésence des associations et l'intérêt de leurs contributions, qui démontre un travail de fond, incite à étudier la possibilité de leur attribuer un budget leur permettant, par exemple, de recourir à des experts indépendants pour éclairer leur point de vue et le communiquer. Cela contribuerait à un déroulement plus serein du débat et à des échanges encore plus fructueux".

Cet épisode regrettable montre bien que la loi Barnier de 1995, qui a institué le Débat Public, doit être sérieusement retouchée. Mais la loi Voynet sur la démocratie de proximité n'a rien changé, ni en ce qui concerne la possibilité de demander au maitre d'ouvrage de compléter son dossier, ni en ce qui concerne la mise en oeuvre d'expertises complémentaires.

Jean-Paul Jacquot, président d'AGIRR

Train et autocar : concurrence ou coordination ?

La FNAUT a souvent dénoncé les méfaits de la coexistence entre régions et départements pour l'organisation des transports. Elle a attiré récemment l'attention de Dominique Bussereau sur ce problème ignoré par Jean-Claude Gayssot, malgré nos interventions, lors de la mise au point de la loi SRU. Après Noirmoutier et le Mont Saint Michel (FNAUT-Infos n°106 et 108), voici d'autres exemples de mauvaise coordination entre train et autocar.

En région PACA

Le car Aix-en-Provence TGV-Digne, avec un unique arrêt intermédiaire à Manosque, n'est pas utilisable par les usagers de Saint André et de la vallée du Verdon car aucun service n'est coordonné avec les services ferroviaires Nice-Digne : par exemple, le car quitte Digne à 12h05, le train y arrive à 12h12.

(Notons que, d'après les horaires SNCF, le car met entre 25 et 40 minutes pour parcourir les 50 km séparant Manosque de Digne, ce qui est incompatible avec les limitations de vitesses).

De même un train des Chemins de Fer de Provence arrive à Digne à 20h13, mais la correspondance pour Veynes, très utilisée en été, est impossible car le car part désormais à 20h15 au lieu de 20h25 auparayant

Jean-Michel Pascal, FNAUT 06

En Lorraine

Jugeant les tarifs trop élevés, le département de Meurthe-et-Moselle a mis en place une tarification unique sur son réseau d'autocars : 10 voyages pour 10 euros, une première en France. Mais cette initiative louable a été lancée sans concertation avec la région. Du coup le bus est devenu moins cher que le train TER sur les lignes Pont-à-Mousson-Nancy et Toul-Nancy. Il en est résulté une baisse de fréquentation du train de 2,5% sur le sillon mosellan et de 10% dans les Vosges de l'Ouest.

Cette évolution provoque le mécontentement, légitime, de Gérard Longuet, président de la région Lorraine, qui dénonce l'incohérence de la situation : alors que la région investit sur le rail, le département lui fait perdre des recettes.

Une autre difficulté est induite par l'initiative tarifaire de la Meurthe et Moselle. La liaison routière Verdun-Metz, longue de 65 km, traverse 3 départements - Meuse, Meurthe et Moselle (sur 8 km) et Moselle : une rupture de charge est imposée en raison du tarif "tout à 1 euro" pratiqué par la seule Meurthe et Moselle!

Entre Longwy (Meurthe et Moselle) et Metz (Moselle), il existait plusieurs liaisons par car sur autoroute (65 km en 55 mn), une liaison ferroviaire directe (95 km en 1h15) et 4 liaisons ferroviaires avec changement à Longuyon. Sur les conseils de ... la SNCF, la région a créé 6 liaisons autoroutières nouvelles, dont deux sont amorcées à Longuyon et "remontent" à Longwy où elles marquent un arrrêt de 10 mn : Longuyon-Metz se fait alors en 1h30 par la route contre 1h15 par le train.

Ces exemples montrent tout d'abord qu'une meilleure organisation des transports régionaux, ferroviaires et routiers, suppose leur gestion par une autorité unique, qui ne peut être que la région, le département étant devenu une unité territoriale trop restreinte.

Quant aux transports périurbains, actuellement gérés par le département, ils doivent l'être par les agglomérations. Le département ne doit conserver que la gestion des transports scolaires dans les zones rurales, et les ouvrir à l'ensemble des usagers.

Reste à définir clairement les rôles respectifs du train et du car, c'est-à-dire à organiser leur complémentarité.

Sur les itinéraires non desservis par le rail, le car est évidemment irremplaçable. Sur les itinéraires desservis par le rail, par exemple Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, le rail (Métrolor) doit s'imposer au détriment des lignes routières parallèles : le rôle naturel du car est de rabattre la clientèle sur le rail.

Mais il existe des situations "intermédiaires", c'est le cas de la liaison Toul-Nancy : le train (33 km, gare de Toul excentrée) et le car (18 km) desservent des communes différentes et doivent donc coexister. Il faut alors organiser rationnellement cette coexistence, en particulier sur le plan tarifaire.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT-Lorraine

Des élus peu cohérents

Gérard Longuet ironise sur les élus de Meurthe et Moselle qui, tout en concurrençant le rail avec leurs services routiers, réclament (à juste titre selon la FNAUT) que la gare lorraine du TGV-Est soit implantée à Vandières, dans la vallée de la Moselle, et non à Louvigny, afin d'assurer un accès par TER au futur TGV. Gérard Longuet ne voit pas que, luimême, en voulant imposer la gare à Louvigny, prend le risque d'affaiblir le rail qu'il prétend défendre.

L'avion à bas prix et le rail

Avec des flottes récentes et homogènes, des rotations accélérées, des employés polyvalents, l'utilisation d'aéroports secondaires, une distribution par internet, des billets électroniques et un service à bord spartiate, les compagnies à bas prix ont des coûts inférieurs parfois de 40% à ceux des compagnies classiques et proposent des tarifs a priori imbattables : Ryanair a conquis ainsi 20% du ciel britannique.

Ces compagnies se développent aujourd'hui en France. Présentes sur 26 aéroports et assurant déjà 7% du trafic aérien national, elles viennent d'ouvrir plus de 20 liaisons nouvelles, par exemple Buzz entre Grenoble et Bordeaux ou Londres, et entre Marseille et Brest. Elles commandent massivement des appareils et leur trafic explose.

Le gouvernement a fait savoir qu'il est favorable au développement de ces compagnies, qui offrent des services nouveaux en complétant le maillage d'Air France et de son pôle régional, en difficulté. Selon le directeur général de Buzz, "40% de nos passagers découvrent l'avion". Les autorités locales voient également d'un œil favorable développement des vols à bas coûts, considérés comme นท d'aménagement du territoire et de désenclavement de leurs régions. Mais ne doit-on pas s'inquiéter que l'avion, en attirant hommes d'affaires et touristes, concurrence le train?

Il ne faut pas s'opposer au transport aérien s'il occupe son créneau de pertinence, en complément du train. Un avantage des compagnies à bas coûts est qu'elles peuvent rentabiliser des liaisons peu fréquentées et qu'elles maximisent le remplissage de leurs avions.

Depuis longtemps, en dehors de la sud, les transversales transversale ferroviaires ne sont plus concurrentielles par rapport à l'avion et même à la voiture. Si, pour des raisons environnementales, on souhaite que le train redevienne compétitif sur ces liaisons, il sera nécessaire de les moderniser, tout en adaptant des services spécifiques aux besoins du cabotage. La SNCF ne pourra espérer reprendre du trafic de bout en bout à la route qu'en offrant du confort et des services susceptibles de compenser la relative lenteur des trains (il faudrait au moins de l'eau dans les toilettes ...), tout en affichant des tarifs compétitifs. Mais le veut-elle vraiment, d'autant que dans tous les cas l'avion restera concurrentiel, et y est-elle incitée?

Sur itinéraires les radiaux, concurrence faite au rail restera faible si les compagnies à bas prix opèrent sur des aéroports parisiens secondaires (Beauvais). Mais Air Lib Express, Easyjet, ... veulent renforcer leur présence à Orly et Roissy, et la Cohor, organisme qui attribue les créneaux horaires, ne pourra indéfiniment préserver les compagnies classiques de la concurrence. L'important est donc la régulation et la vérité des prix : il est indispensable que les conditions de concurrence train-avion soient équitables.

Eric Ehlers et Jean-Louis La Rosa

Lettre ouverte à Jean-Claude Gayssot

Monsieur le Ministre,

Nous avons appris incidemment que vous avez signé l'avant-projet sommaire de l'autoroute A48 Ambérieu-Bourgoin juste avant de quitter vos fonctions, comme s'il s'agissait d'expédier une affaire courante.

Bel exemple de continuité républicaine dans le registre de la lâcheté et de l'abus de pouvoir! Le ministre UDF Pierre Méhaignerie avait, en 1988, signé l'inscription du projet A51 au schéma autoroutier le jour de son départ, le ministre RPR Bernard Pons en avait signé la déclaration d'utilité publique la veille de son départ. Dans votre cas, s'y ajoute une bonne dose d'incohérence.

Votre décision concernant l'A48 va à l'encontre des orientations que vous aviez exprimées à Lyon, lors de la clôture de la concertation sur la réouverture du tunnel du Mont Blanc et trahit la confiance que

vous aviez alors sollicitée du mouvement associatif, elle s'inscrit dans le droit fil de votre planification de la réouverture de ce tunnel aux camions en transit international.

On vous avait pourtant entendu marteler la priorité au rail et à l'intermodalité. Ainsi, Monsieur "Après moi, le déluge", vous vous rangez définitivement dans les rangs de ceux qui parlent du rail pour faire de la route : du Lyon-Turin pour faire l'A41, du tunnel ferroviaire du Montgenèvre pour faire l'A51, et du ferroutage pour faire l'A48.

Jean Jonot, FRAPNA-Isère

Le tronçon A48 est stratégique (voir FNAUT-Infos n°104) : c'est le "maillon manquant" sur les axes Dole-Valence (A39-A48-A49), Dole-Grenoble-Sisteron (A39-A48-A51) et Dole-Chambéry-Modane (A39-A48-A43).

Maîtriser l'avion

Nous complétons ici notre argumentaire contre le développement inconsidéré du trafic aérien (FNAUT-Infos n°94 et 102).

Effet de serre

Sur un aller-retour Paris-Marseille, un passager aérien rejette 150 kg de gaz à effet de serre, un voyageur TGV 3 kg. Un Boeing 747 transporte 390 à 569 passagers et consomme 12 800 litres de kérosène à l'heure; le Concorde consomme autant par vol mais ne transporte, au mieux, que 92 passagers.

Nuisances

70% du fret débarqué à Orly et Roissy repart en province par camion. L'activité nocturne est de l'ordre de 150 mouvements d'avions : essentiellement du fret européen transférable à terme sur le TGV-fret.

Avantages fiscaux

Pas de TIPP sur le kérosène, TVA au taux de 5,5% et uniquement sur la partie française des vols, pas de TVA sur tout service lié à l'aviation (de la construction des appareils aux plateaux-repas), minoration de 30% de la taxe foncière acquittée par les aéroports : Aéroports de Paris économise ainsi près de 10 millions d'euros par an (Le Monde Diplomatique, 1-02-2002).

Subventions

117 aéroports sont en activité en France, une densité record en Europe, dont 5 en Normandie : Cherbourg, Caen, Deauville, Rouen et Le Havre. Seuls les dix plus importants ont une situation financière saine. Tous les autres sont déficitaires, une vingtaine atteignant l'équilibre d'exploitation : ils sont subventionnés par les Chambres de Commerce, et surtout les collectivités territoriales (la loi "démocratie de proximité" vient d'autoriser le transfert du rôle d'autorité concédante de l'Etat aux collectivités qui le souhaitent).

Prévisions de trafic

Une extension de l'aéroport de Strasbourg est envisagée. La DGAC prévoit que, d'ici 2015, le trafic passera de 2,1 à 3,6 millions de passagers par an, soit une augmentation annuelle de 3,1%. Le quotidien La Tribune met en doute ces prévisions : en effet, le trafic stagne depuis 5 ans, les liaisons avec Amsterdam et Münich viennent de fermer, et le TGV-Est sera mis en service en 2007. Si les prévisions de trafic de la DGAC à Roissy et Orly sont aussi sérieuses ...

Permis à points

Punition:

- 2 points au général Moulinier qui a incité son chauffeur à rouler à 176 km/h sur autoroute afin d'arriver à l'heure à Rennes. Retrait de permis pour le chauffeur. Le général a dû prendre le volant, mais aucune sanction ne lui a été infligée. Selon que vous serez puissant ou misérable... (Canard Enchaîné du 29-05-02).
- -3 points à Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes. Dix secondes après avoir déclaré "si nous ne sommes pas volontaristes pour maîtriser l'automobile, c'est la thrombose assurée", il a annoncé la construction prochaine d'un parking-silo en plein centre-ville.



- Claude Allègre. Passant subitement de la géophysique à l'expertise ferroviaire, il recommande à la SNCF d'essayer d'augmenter la capacité de ses trains de fret en assemblant 50 ou 70 wagons comme en Amérique, "ce qui exigerait des infrastructures spéciales", et il s'inquiète pour la stabilité des tunnels, "qui seraient soumis à des ondes de choc à répétition" au passage des trains (l'Express, 25-7-2002).
- Claude Goasgen, député UMP de Paris, en réponse à Denis Baupin : "je suis atterré par les propos de cet ayatollah vert. Je crains une revanche du piéton sur l'automobile". Une perspective terrifiante!
- Michel Vauzelle, président de la région PACA: "personne ne prend conscience à Paris que la France a une façade sud et que cette région est totalement enclavée" (La Provence, 26-02-2001). Une affirmation fantaisiste et imprudente, lancée trois mois seulement avant l'inauguration du TGV-Méditerranée ...

Lecteurs de FNAUT-Infos

Envoyez-nous des informations sur l'évolution des transports dans votre agglomération ou région, et des informations destinées à nos "petites rubriques" (Permis à Points, Bêtisier, Bien dit-Mal dit, Brèves).

Communiquez-nous les coordonnées de parents, collègues de travail, amis, ... susceptibles d'être intéressés par notre bulletin : nous leur ferons parvenir un spécimen gratuit.

Et n'oubliez pas qu'un abonnement à FNAUT-Infos est une excellente idée de cadeau pour les fêtes de fin d'année.

BIEN DIT

- Claude Allègre, ancien ministre de l'Education Nationale: "en Suisse, la route transporte moins de 30% du fret, pourquoi ne pas tenter la même chose chez nous en facturant le transport routier à son juste prix et en mettant fin à la spirale infernale de sa croissance?" (l'Express du 25-7-2002). Il aurait dû en parler à son ami Jospin ...
- Denis Baupin, adjoint vert au maire de Paris, délégué aux transports et à la circulation: "la disparition de la circulation automobile sur les quais de la Seine est inéluctable dans 5 ou 10 ans. Quand on restreint l'espace accordé à la voiture, on constate un recul du trafic, nous venons de le vérifier à Paris".

MAL DIT

• Xavier Chantelot, porte-parole de l'association des familles des victimes de l'accident du 24 mars 1999 : "un travail extraordinaire a été fait pour la sécurité dans le tunnel routier du Mont Blanc, on peut envisager aujourd'hui sa réouverture" (cité par Le Monde du 5-02-02). Appréciation un peu légère ...

Ca ne s'invente pas ...

Le samedi 28-09-02, Jean-Louis Camus, représentant de la FNAUT en Limousin, a prévu de participer au débat de notre conseil national consacré aux grèves à la SNCF. Il se lève courageusement à 4h30 et parcourt 40 km en voiture sur de petites routes à travers un épais brouillard. Arrivé à la gare de Montluçon, il apprend que le train de 6h19 pour Paris ne partira pas car le contrôleur est en grève.

Divergences

A Nice, le comité de défense contre le projet de 3ème voie littorale réclame un métro comme à Rennes et une voie ferrée souterraine comme à Vintimille : "notre agglomération doit se donner les moyens de ses ambitions".

Pendant ce temps, les comités de quartiers de Nice-Nord dénoncent le tramway, "un gadget coûteux et inutile, le réseau de bus est bien suffisant".

Triste fin

Il y a un an, Martial Taugourdeau, président RPR du Conseil général d'Eure et Loir, se tuait dans un accident de la route, au volant d'une voiture puissante. Adversaire acharné de la réouverture de la ligne Orléans-Chartres, il bataillait pour que les crédits réservés à cet effet soient reportés sur l'élargissement de la RN 154.

Brèves

Magistrats humoristes

Le tribunal administratif de Grenoble a confirmé le PDU de l'agglomération grenobloise à la suite de recours déposés par diverses associations. Il a estimé que le coût du projet de tunnel routier de 5 km prévu sous la ville de Grenoble (avec 3 traversées de l'Isère) avait été évalué "avec un degré de précision suffisant". Les magistrats ne manquent pas d'humour : estimé par les élus à 2 milliards de francs, il l'est aujourd'hui au double par les services de l'Etat.

L'impact des transports

L'Institut Français de l'Environnement vient de publier un bilan préoccupant de "l'environnement en France".

Depuis 5 ans, les pots catalytiques et les nouvelles normes de pollution ont provoqué une baisse de 30% des émissions de monoxyde de carbone. Mais cette baisse est largement compensée par l'allongement des déplacements domiciletravail, par la progression de la mobilité longue distance des personnes, et la hausse continue de la part de marché du transport routier de fret.

Sustentation magnétique?

La Cour des Comptes allemande vient d'émettre de sérieuses réserves sur la faisabilité des lignes pour train à sustentation magnétique envisagées en Rhénanie du Nord et en Bavière. Ces projets sont jugés irréalistes et d'un coût non maîtrisé et inacceptable.

Pauvreté associative

Corinne Lepage s'inquiète du manque de moyens financiers des associations françaises dans le domaine de l'environnement et de la consommation. Lorsqu'elle était ministre de l'Environnement, elle avait pourtant éconduit la FNAUT qui sollicitait une subvention. Aujourd'hui, elle propose que les partis politiques, en particulier l'UMP, acceptent de réduire leur part de fonds publics au bénéfice des associations.

Bonne question

Le trafic doit doubler, disent les experts et les élus, c'est le progrès. L'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc dénonce les transports inutiles: "en 1996, la France a exporté 77 tonnes d'oeufs et en a importé 80. Allonsnous dans dix ans en importer 144 et en exporter 160?"

Actions en régions

Ile de France

- Jean Macheras a donné le point de vue de la FNAUT sur l'adaptation de l'offre de transport aux nouveaux rythmes et modes de vie au cours d'un colloque organisé par le Syndicat des Transports d'ile de France. Il a plaidé pour une maîtrise de la périurbanisation lors d'un débat public qui a eu lieu à la fête de l'Humanité.
- A l'occasion des Journées du Patrimoine, l'Association pour un Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR), présidée par Jean-Louis La Rosa, a organisé, en partenariat avec la RATP et le ministère de la Culture, une exposition sur le site du futur musée à Colombes (la collection de véhicules urbains de l'AMTUIR est la plus riche d'Europe).
- L'AÛT-Ile de France appuie l'initiative d'Île de France Environnement pour la création de "Bruitparif", organisme indépendant, analogue à Airparif, qui serait chargé de mesurer les nuisances sonores en Île de France.
- A l'occasion de la journée "En ville sans ma voiture", le MDB a tenu un stand devant Notre Dame et organisé une randonnée-découverte de la capitale pour les cyclistes débutants. Réseau Vert, le MDB, l'AUT-IdF, 4m50, la LCVR, ... ont organisé une opération "j'en ai pour deux minutes": les manifestants ont barré symboliquement plusieurs rues avec leurs vélos, poussettes, rollers et fauteuils roulants pour protester contre les stationnements abusifs, répétés et dangereux même s'ils sont de courte durée.

Pays de la Loire

• La FNAUT-Pays de la Loire a publié une analyse du système Métrocéane. Tout en appréciant l'augmentation du nombre des trains entre Nantes-Saint Nazaire et l'intégration tarifaire train-transports urbains, elle dénonce les défauts persistants de l'offre : difficultés d'accès à l'information et aux billets, manque de lisibilité des horaires, matériel roulant disparate, trous dans la grille horaire incompatibles avec les nouveaux modes de travail et de loisirs, interdiction d'accès au TGV, correspondances mal organisées avec les services d'autobus et d'autocars. Les proposi-

La FNAUT vous présente ses

MEILLEURS VOEUX

à l'occasion de la nouvelle année tions de la FNAUT ont reçu le soutien d'une dizaine d'associations locales.

Picardie

L'association Vie et Paysages de Château-Thierry s'inquiète des multiples retards subis par les usagers depuis le début 2002, et des modifications d'horaires décidées sans concertation par la SNCF sur les lignes de Paris à Reims, Saint Dizier et Strasbourg, qui pénalisent les usagers du sud de l'Aisne et de la Marne : la plage horaire de desserte est réduite au moment où les horaires variables de travail se répandent. Favorable au TGV-Est, l'association refuse que sa mise en service s'accompagne d'une dégradation des dessertes régionales et des correspondances vers l'Est.

Rhône-Alpes

- Le Syndicat des Consommateurs et Usagers d'Annecy et la Ligue contre la Violence Routière ont organisé une réunion publique d'information sur le transport du fret avec la participation d'un transporteur routier, Maurice Mégevand, disposant d'une expérience en transport combiné.
- Le comité des usagers du TER Lyon-Bourg en Bresse (CEDUT) déplore que le doublement de la voie unique entre Sathonay et Villars les Dombes, annoncé pour 2004, soit reporté à 2006 malgré les assurances données par le conseil régional. Une pétition protestant contre ce report et signée par 700 usagers est restée sans réponse. Actuellement la moindre perturbation du trafic a de graves répercussions sur la ponctualité des trains malgré l'existence d'évitements dans les gares, et une augmentation des fréquences devient nécessaire en raison de l'urbanisation croissante de la zone desservie par la ligne.

Associations nationales

- L'association Rue de l'Avenir a organisé à Lyon une journée de réflexion sur l'avenir des zones 30 avec la participation des Droits du Piéton, de l'ATE (Suisse) et du GRACQ (Bruxelles). Après un bilan de la situation en France, en Belgique, en Suisse et en Italie, l'évolution possible des zones 30 en France a été discutée.
- L'Association des familles des Victimes d'Accidents de la Circulation (AFVAC) s'est prononcée en faveur d'une sanction pour conduite automobile sous l'effet des drogues, pour l'abaissement du taux maximum légal d'alcoolémie et pour l'installation de boîtes noires sur les voitures comme c'est déjà le cas sur les camions et autocars.

Les activités de la FNAUT

• Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont rencontré Pierre Figueras, conseiller technique de Dominique Bussereau.

Les thèses de la FNAUT ont été présentées par Jean Sivardière à la foire biologique des Crots (Hautes-Alpes) et lors des journées d'étude du mouvement Poursuivre à Autrans (Isère), et par Abel Guggenheim lors d'un colloque organisé par l'Institut supérieur d'ingénierie et de gestion de l'environnement (ISIGE).

La FNAUT est représentée dans les 11 groupes de travail du PREDIT.

La FNAUT a demandé aux présidents des groupes de députés à l'Assemblée Nationale de préparer une loi permettant la suppression de l'amnistie présidentielle ou la limitation de son champ d'application.

• La FNAUT a transmis à Gilles de Robien ses propositions pour améliorer la sécurité routière, en particulier la création d'une police de la route pour créer un choc psychologique, et son point de vue sur les grandes infrastructures de transport que le gouvernement fait auditer.

• Jean Sivardière est intervenu dans un atelier sur la montée par l'avant dans les bus lors du congrès de l'UTP. Il a participé à une table-ronde lors d'un colloque sur l'évaluation du Programme national de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC), et à une réunion du groupe "mobilité urbaine" du CERTU.

• François Grosjean a représenté la FNAUT à la manifestation organisée par ITE à Courmayeur contre l'explosion du trafic routier transalpin.

Médiation

Au cours d'un stage effectué au service juridique de la FNAUT, Sonia Cheurfa a rédigé quatre notes sur les droits des voyageurs ferroviaires et aériens. Ces notes, qui concernent les pertes de bagages, les retards, la sur-réservation et les difficultés rencontrées en cas de grève, sont disponibles au siège de la FNAUT.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information Directeur de publication : Jean Sivardière CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 110 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort

Abonnement 10 numéros Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 € Individuels : 15 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris (M) Pernety ©: 01 43 35 02 83 fax: 01 43 35 14 06 e-mail: fnaut@wanadoo.fr Internet: http://www.fnaut.asso.fr CCP: 10 752 87 W Paris