

Des PDU dans les agglomérations moyennes ?

La FNAUT a demandé au gouvernement de compléter la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (loi Lepage) pour rendre obligatoire la procédure du PDU dans les agglomérations moyennes (30 000 à 100 000 habitants). Arras, Charleville, Agen, ... et plus récemment Le Puy et Aurillac ont déjà lancé volontairement cette procédure.

Les effets pervers de l'automobile sont tout aussi graves, sinon plus, dans les agglomérations de taille moyenne que dans les grandes. Son usage généralisé y est tout aussi envahissant et s'y heurte souvent à moins de contraintes, le phénomène de périurbanisation s'y développe à toute allure. Une réaction est donc urgente et il est regrettable que le gouvernement précédent, malgré nos sollicitations pressantes, ne se soit pas attaqué à ce problème.

La politique alternative au tout-automobile dans ces agglomérations est facile à définir et à mettre en oeuvre (les outils techniques existent et sont bien rodés), et relativement peu coûteuse puisqu'il s'agit essentiellement de redistribuer la voirie au bénéfice des bus et des modes non motorisés et d'arrêter de construire des parkings centraux.

Plus encore que dans les grandes agglomérations, le problème est donc celui de la volonté politique.

- Les distances à parcourir étant faibles, la marche et le vélo peuvent être encouragés avec efficacité.

- Les flux étant modérés, le bus est généralement bien adapté sous réserve d'une exploitation intelligente : mise en site propre dans le centre, convergence de toutes les lignes sur un point central où les correspondances se font facilement et rapidement, selon le principe germanique du "stadtbuss".

- Les investissements lourds (tramway) sont généralement inutiles. Le réseau ferré, s'il irrigue l'agglomération, peut être exploité sans dépenses excessives pour la desserte périurbaine et pour les déplacements régionaux.

Enfin l'expérience acquise dans les grandes agglomérations dans le domaine technique et en matière de concertation peut aisément être transposée.

Jean-Louis La Rosa

Le 13ème congrès de la FNAUT



photo : Marc Debrincat

Au cours de son 13ème congrès, qui s'est tenu à Lyon en novembre 2002, la FNAUT a exprimé son inquiétude face à l'évolution de la politique des transports depuis deux décennies. Malgré des avancées notables, l'explosion des besoins de déplacement n'a pas été maîtrisée et débouche sur une grave crise sociale et écologique : congestion des infrastructures, sous-développement des transports publics, marginalisation des modes non motorisés, accidents, nuisances routières et aériennes, éclatement urbain et aménagement déséquilibré du territoire, gaspillages d'espace et d'énergie, changement climatique, ... : la FNAUT attend du gouvernement Raffarin qu'il prenne ces enjeux à bras le corps et réoriente significativement les dépenses publiques, la réglementation et la fiscalité dans le secteur des transports.

Depuis sa création en 1978, la FNAUT réunit avec une parfaite régularité un congrès bisannuel. Son 13ème congrès s'est donc tenu à Lyon les 9, 10 et 11 novembre 2002 et a rassemblé près de 150 participants venus de toutes les régions françaises et des invités de Suisse et de Belgique.

L'organisation matérielle du congrès a été prise en charge par l'équipe du siège national de la FNAUT animée par Simone Bigorgne, secrétaire générale, et par la coordination DARLY (Se Déplacer Autrement dans l'Agglomération Lyonnaise), plus particulièrement par son président Jean-Claude Chausse et par Jean-Louis La Rosa, membre du bureau de DARLY et vice-président national.

La FNAUT a bénéficié du soutien logistique indispensable et très apprécié de la mairie de Lyon, du SYTRAL (Syndicat mixte des Transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise) et de la SLTC (Société Lyonnaise des Transports en Commun) : mise à notre disposition des

locaux bien adaptés de l'espace Jean Couty, facilités de déplacements et visite du réseau des transports lyonnais.

Divers stands ont été présentés aux congressistes : le projet de tramways express sur l'infrastructure de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (SYTRAL), le ramassage scolaire Pedibus (COURLY), le transport combiné (Syndicat des Consommateurs et Usagers d'Anancy), la sécurité en ville (association Réagir-l'enfant dans la rue).

Deux visites de terrain ont permis aux congressistes de découvrir les innovations récentes (les tramways T1 et T2, la ligne D automatique du métro, le trolleybus Cristalis, un site ferroviaire à reconquérir (la plate-forme de l'ancien chemin de fer des Dombes) et les projets du SYTRAL (la réutilisation de la ligne de l'Est de Lyon). A la fin du congrès, les participants ont pu visiter le Vieux Lyon, la primatale Saint Jean et les fameuses traboules.

Jean Sivardière, président de la FNAUT, a animé les débats du congrès.

Ce 13ème congrès arrivait au bon moment pour nous permettre d'intervenir auprès du gouvernement Raffarin avant qu'il ne fixe durablement les grandes orientations de sa politique des transports.

Les congressistes ont tout d'abord examiné le projet de "motion générale" préparé par le bureau puis le conseil national. Complétée par divers intervenants, cette motion rappelle notre analyse de la situation des transports en France et nos principales propositions pour sortir d'une crise grave et persistante. Elle a été adoptée à l'unanimité par les congressistes (moins une abstention).

Dialogue avec l'Etat

Nous avons ensuite reçu les représentants de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, qui devait participer à notre congrès mais a dû finalement se rendre à une manifestation officielle aux côtés du Premier ministre et s'est fait remplacer par son directeur de cabinet Jean-Claude Jouffroy et son conseiller technique Pierre Figueras (également invités mais non disponibles, Roselyne Bachelot, ministre de l'Ecologie, et Tokia Saïfi, secrétaire d'Etat au Développement Durable, ne se sont pas fait représenter).

Nous avons rappelé à nos invités les préoccupations de la FNAUT face à la crise persistante des transports, nos déceptions suite aux politiques trop peu volontaristes suivies depuis vingt ans, nos inquiétudes face à une offensive très perceptible du lobby routier et aux retards des investissements prévus dans les transports urbains et ferroviaires, et nos réactions aux premières décisions du gouvernement Raffarin.

Dans son allocution, Jean-Claude Jouffroy a apporté des informations sur les projets du gouvernement en matière de sécurité routière et de qualité des transports publics (sécurité, réduction de la conflictualité), et sur les études en cours. Des précisions techniques ont été données par Pierre Figueras en réponse aux questions des congressistes.

Formation et échanges d'expériences

Le thème de réflexion du congrès était "l'explosion de la mobilité". Béatrice Vessiller, spécialiste des Plans de Déplacements Urbains au CERTU, nous a présenté un exposé approfondi sur la mobilité urbaine et péri-urbaine, qui a suscité un large débat.

Un deuxième débat, rendu nécessaire

par l'actualité, a concerné la mobilité inter-urbaine des personnes et des marchandises et les grandes infrastructures de transport. Autoroutes, voies ferrées classiques et nouvelles, canaux, aéroports : quels choix ? quelles priorités ? Les points de consensus et les sujets restant à clarifier seront présentés dans notre prochain numéro.

Animées respectivement par Jean-Paul Jacquot, Pierre Pommarel et Didier Grimault, trois séries de rencontres thématiques - déplacements urbains, transports ferroviaires de voyageurs et fret- ont été l'occasion de faire le point sur les situations de terrain puis sur les actions entreprises par les militants de la FNAUT. Ces rencontres ont débouché sur la création de réseaux thématiques visant à renforcer la cohésion et l'efficacité de notre fédération.

Une soirée très animée, qui a permis de fructueux échanges d'informations, a été consacrée à l'attribution des traditionnels prix Orange et Citron destinés à encourager ou épinglez des responsables politiques locaux. Un exercice délicat, car il fallait éviter les considérations trop techniques et les éventuelles polémiques politiciennes. Les prix ont concerné cette année le transport routier de fret, dont les nuisances sont devenues insupportables, et les PDU.

Le congrès a été complété par des interventions très variées.

- Yvette Lartigau, directrice exploitation du SYTRAL, a décrit les réalisations passées et les projets lyonnais.

- Michel Vandenbroucke a donné le point de vue de DARLY.

- Claude Budry a expliqué l'organisation et les modes d'action de l'Association suisse Transport et Environnement (ATE). Markus Liechti a présenté de même la fédération européenne Transport et Environnement (T&E).

- Marc Debrincat, conseiller juridique de la FNAUT, a fait le point sur les activités de la fédération en tant qu'association agréée de consommateurs ; puis il a présenté aux congressistes la Convention Pluriannuelle d'Objectifs signée récemment par la FNAUT avec le ministère de l'Ecologie.

- Xavier Braud a expliqué la démarche juridique qu'il a lancée pour défendre le patrimoine ferroviaire.

Jean Sivardière a clos les débats par quelques réflexions sur les forces et faiblesses de la FNAUT. Il a insisté sur la nécessité impérieuse de renforcer l'organisation de la FNAUT : verticale (fédérations régionales) et horizontale (réseaux thématiques).

Michel Charlet, maire (divers droite) de Chamonix, pour son engagement courageux et constant contre l'explosion du transit routier international à travers les Alpes (et pas seulement à Chamonix) et en faveur de la mise en place rapide d'une alternative ferroviaire (alors que les élus de Maurienne cherchent seulement à renvoyer le trafic routier chez le voisin).

Bertrand Delanoë, maire PS de Paris et son adjoint aux transports **Denis Baupin** (Verts) pour leur plan ambitieux de couloirs, élargis à 4,50m et bien protégés, réservés aux autobus et aux vélos (et le lancement effectif d'une première phase de 40 km) ; la réintroduction du tramway dans Paris, prévue pour 2006 ; les projets de quartiers verts et axes civilisés ; enfin l'opération spectaculaire et pédagogique Paris-Plage, présentée comme un prélude à une reconquête des quais de la Seine (la remise en cause du tout-automobile avait été initiée par l'ancien maire Jean Tibéri, ses successeurs sont passés à la vitesse supérieure).

Prix Citron

Christian Poncelet, président UMP du Conseil général des Vosges (et par ailleurs président du Sénat), pour sa volonté anachronique de développer des axes routiers de transit à travers les Vosges, et en particulier de doubler le tunnel routier (anciennement ferroviaire) de Sainte-Marie aux Mines .

Michel Delebarre, maire PS de Dunkerque, pour son refus de créer un site propre de transport collectif sur l'axe est-ouest de Dunkerque malgré les embouteillages qui bloquent les bus, et le retard apporté à l'adoption du Plan de Déplacements Urbains rendu obligatoire par la loi sur l'air. On pouvait espérer qu'un ancien ministre des Transports et de la Ville aurait mis un point d'honneur à respecter la loi.

Jean-Marie Rausch, maire UDF de Metz et président de la communauté d'agglomération, pour son Plan de Déplacements Urbains pro-automobile (en particulier nouveau parking central, rocade sud au raz des habitations, absence de toute réalisation favorable aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs), et pour son refus de toute concertation avec les associations, qui ne peuvent même pas avoir accès aux études.

L'intervention de Jean-Claude Jouffroy

Espoirs et interrogations

La politique du gouvernement Raffarin consiste à répondre aux besoins. 5 objectifs prioritaires ont été définis.

- **La sécurité.** Comme l'ont souhaité les Français, c'est la priorité du gouvernement. La sécurité routière est l'un des trois chantiers du Chef de l'Etat, des décisions importantes sont en préparation : permis probatoire, contrôle automatique de la circulation, perception accélérée des amendes. Un corps spécifique ne sera pas créé mais les forces de l'ordre seront augmentées à terme de 1200 personnes.

Dans les transports terrestres, aériens et maritimes, bien que la sécurité technique soit déjà très bonne, les procédures d'enquête après accidents seront renforcées. L'effort principal portera sur la sécurité des personnes : une police des transports a été créée en Ile de France ; l'extension de cette démarche à Lille, Lyon et Marseille, puis à d'autres agglomérations de province, est à l'étude, de même que le renforcement de la police des trains de nuit.

- **La fiabilité des transports publics.** Le gouvernement cherche à faire avancer la perspective du service garanti dans les transports urbains et ferroviaires. Une législation nouvelle ne serait envisagée qu'en cas d'échec des négociations entre partenaires sociaux.

- **Les infrastructures.** Tous les modes ont besoin de nouvelles infrastructures. Un audit de 80 projets lourds, dont 52 routiers et 20 ferroviaires, inscrits dans les Schémas de Services Collectifs de Transport est en cours, ainsi que des études complémentaires de la DATAR. Un débat aura lieu au Parlement au printemps 2003, puis le gouvernement sélectionnera les projets sur des critères d'intermodalité, d'aménagement du territoire, de développement durable et pas uniquement de rentabilité socio-économique.

- **La tarification.** Des prix de transport adaptés au consommateur seront recherchés tout en tenant compte du caractère plus ou moins polluant des modes et des phénomènes de concurrence (train-avion, train-camion). Il sera tiré parti de l'avion à bas prix.

- **La décentralisation.** Le gouvernement s'efforcera de favoriser une gestion proche de l'utilisateur. Sa vision est novatrice et ambitieuse : la gestion des ports, des aéroports et de certaines gares ferroviaires pourrait être confiée aux régions, l'Etat conservant ses prérogatives en matière de sécurité (contrôle aérien en particulier).

Le gouvernement Raffarin n'est aux affaires que depuis quelques mois, il serait donc prématuré de tirer une conclusion de ses premières orientations. Son style tranche avec celui de la précédente équipe Gayssot-Jospin : pas de grands discours théoriques, pas d'effets d'annonce. La compétence technique du secrétaire d'Etat aux Transports et sa volonté de dialogue avec la FNAUT sont de bonne augure. Mais les intentions sont encore floues.

Pour la **sécurité** des déplacements et la **fiabilité des transports publics**, on peut être raisonnablement optimiste.

- La loi d'amnistie a répondu à nos vœux (mais l'amnistie du stationnement non payé et de la fraude dans les transports publics est décevante).

- Le gouvernement a manifestement la volonté de s'attaquer à l'insécurité routière. Cependant on comprend mal que le ministre de l'Intérieur ait refusé la création d'une police de la route, pourtant nécessaire pour provoquer un choc psychologique salutaire.

- La création d'une police des transports en Ile de France est une bonne initiative, son extension dans les grandes agglomérations reste à confirmer.

Nous approuvons d'autre part la manière dont le gouvernement pousse les syndicats et les directions de la SNCF et des exploitants urbains à négocier un contrat volontaire permettant de réduire la fréquence des grèves et leur impact sur les usagers. Ce problème, comme celui de la sécurité routière, a été ignoré par Jean-Claude Gayssot.

En matière d'**infrastructures**, les choses sont nettement moins claires.

Gilles de Robien a sagement suspendu le projet de troisième aéroport parisien. Mais pourquoi a-t-il annoncé sans concertation sa volonté de construire l'aéroport de Notre Dame des Landes ?

L'audit des projets de grandes infrastructures interurbaines de transport terrestre, accumulés par le gouvernement précédent sans cohérence d'ensemble, était indispensable. Nous approuvons la confirmation du TGV-Est et le refus du canal Rhin-Rhône. Mais l'intérêt exprimé par Gilles de Robien pour divers projets autoroutiers inutiles ou dangereux est inquiétant.

En matière de **tarification** des transports, la volonté politique manque. Pourquoi, après des déclarations favorables au développement durable, et après l'abandon judicieux du système de la TIPP flottante (le pétrole est un bien rare et dont l'approvisionnement n'est pas assuré, il doit être payé à son juste prix), le gouvernement a-t-il renoncé à aligner progressivement le prix du gazole automobile sur celui de l'essence ? Pourquoi encourager le

développement de l'avion à bas prix alors que les élus locaux le subventionnent et que son prix n'intègre pas les coûts écologiques et défavorise le rail ?

La volonté du gouvernement de poursuivre la **décentralisation**, qui a donné de bons résultats dans le domaine des TER, est prometteuse, à travers la possibilité d'expérimentation et l'introduction envisagée du référendum et de l'initiative citoyenne. Mais une clarification des responsabilités des différentes collectivités et le partage de celles du département entre la région et les agglomérations ne semblent pas à l'ordre du jour. Et pourquoi maintenir le cumul des mandats, véritable frein à l'exercice de la démocratie ?

Le gouvernement doit aujourd'hui préciser ses orientations.

- Comment va-t-il corriger les retards observés dans l'adoption des PDU ? Quelles mesures envisage-t-il pour enrayer l'étalement urbain ?

- Comment encouragera-t-il l'usage du vélo urbain ?

- Le désendettement de RFF et de la SNCF sera-t-il poursuivi ?

- Les retards des investissements ferroviaires prévus dans les contrats de plan Etat-régions ou pilotés par l'Etat seront-ils corrigés par une procédure d'urgence analogue à celle utilisée pour lancer l'itinéraire routier à grand gabarit "A380" Bordeaux-Toulouse ?

- Que va-t-il faire pour relancer le transport ferroviaire de fret, le transport fluvial et le cabotage maritime ?

- Va-t-il trouver de nouvelles ressources financières pour les transports urbains et le rail ?

- Enfin quelle politique de transport le gouvernement compte-t-il défendre auprès de l'Union Européenne ?

Jean Sivardière

Urbain : mauvais départ

Le simple maintien en 2003 des subventions aux transports urbains en site propre, hors Ile de France, au niveau 2002 est décevant (114 millions d'euros, le GART estimait les besoins à 180).

Quant à la quasi-disparition des crédits destinés à la mise en oeuvre des PDU (ils passent de 90 millions à 13), c'est une véritable régression dont les investissements piétons et cyclables seront les premiers à faire les frais. Où est le "développement durable" ? Si des économies étaient nécessaires, on pouvait les faire sur les routes.

Services ferroviaires de voyageurs : charte ou réglementation européenne ?

En octobre 2001, la Commission Européenne a adopté un Livre Vert sur la protection des consommateurs. Elle souhaitait une définition plus précise des droits des consommateurs et une harmonisation des règles nationales de protection.

La CER (Communauté Européenne du Rail, ex-Communauté des Chemins de Fer Européens), a alors proposé que les compagnies ferroviaires s'engagent sur une "Charte des services aux voyageurs en chemin de fer" visant à améliorer la qualité de ces services et à en faciliter l'utilisation. Elle s'opposait à toute réglementation imposée par la Commission et affirmait qu'une Charte acceptée volontairement par les compagnies serait plus utile aux voyageurs.

La FNAUT a étudié une première version de la Charte et a présenté en juin dernier ses observations à Jean-Arnold Vinois, chef de l'unité Transport à la direction générale TREN de la Commission. Elle a critiqué une version remaniée, présentée par la SNCF aux associations de consommateurs. Une troisième version a finalement été diffusée par la CER, en particulier à la Fédération Européenne des Voyageurs, mais sans offre de discussion.

Une charte floue ...

La Charte, qui se décline en 19 rubriques, constitue une initiative louable des compagnies ferroviaires.

La CER devrait cependant préciser que ce texte ne doit constituer qu'un cadre minimal, laissant à chaque compagnie la possibilité de dispositions plus favorables aux voyageurs.

La Charte s'applique aux services internationaux comme aux services nationaux. Elle introduit cependant un cas particulier restrictif, celui des "services mis en oeuvre en accord avec les autorités publiques", qui est mal défini et nous semble peu justifié.

Mais surtout, la Charte proposée est floue, peu contraignante et incomplète, et ne peut constituer à nos yeux qu'une base de discussion.

Le vocabulaire utilisé est bien trop vague. Les entreprises "sont disposées à", "s'attacheront à fournir" "une information adéquate", "pourront éventuellement", "continueront à améliorer", en cas de retard "d'une certaine durée" : les compagnies ne veulent prendre aucun engagement clair, précis, quantifiable et vérifiable.

Peut-on accepter que les prix des trajets internationaux soient fournis "quand ils sont disponibles", le but d'une charte étant précisément de s'engager à ce qu'ils le soient ?

Les compagnies devraient de même s'engager à ce que les transitions vers autres modes de transport soient facilitées au maximum (trajets courts et protégés, correspondances bien conçues, parkings). Elles ne peuvent se contenter d'écrire que "des aménagements intermodaux convenables seront assurés".

... et incomplète

Selon la Charte, un voyageur pourra emporter jusqu'à trois bagages. Mais rien n'est dit des bagages encombrants, en particulier des **bicyclettes**.

De nombreux autres points ne sont pas précisés : réservations des places ; conditions et procédures de remboursement des titres de transport ; conditions d'accueil, d'information et d'attente dans les gares ; assistance aux voyageurs à mobilité réduite ; restauration ferroviaire ; protection contre le tabagisme ; indemnisation pour vol ou détérioration des bagages et bicyclettes.

En cas de **retard prolongé**, l'hébergement des voyageurs aux frais de l'exploitant est envisagé ; mais leur restauration se limitera à des rafraîchissements, et encore : "quand cela est possible" ! Les ruptures de correspondance ne sont même pas évoquées.

Aucun engagement précis du type "horaire garanti SNCF" n'est prévu. **L'indemnisation en cas de retard** est particulièrement floue alors que son montant devrait être clairement défini en fonction de l'importance du retard, et qu'elle doit pouvoir se faire sous forme de bons-voyage ou d'un paiement en euros, comme dans le transport aérien, suivant le choix du voyageur.

La **responsabilité des compagnies** pour le service qu'elles offrent devrait être engagée, comme dans le transport aérien, même si le titre de transport a été délivré par une agence de voyages.

La **sécurité technique** doit être "d'un niveau élevé" mais rien n'est dit des opérations de secours en cas d'accident.

La **sécurité des voyageurs** "continuera à être mise au point". Mais le rôle des agents des compagnies et des forces de l'ordre, et leur collaboration, ne sont pas précisés. Le cas des femmes et des personnes âgées, surtout dans les trains de nuit, n'est pas abordé.

Les **obligations des voyageurs** mentionnées dans la Charte sont recevables, mais les **sanctions** applicables (par exemple en cas de non-possession d'un titre de transport) ne sont pas précisées.

La question des **langues** utilisées pour l'information et les réclamations est traitée

de manière trop rapide.

De manière particulièrement regrettable, l'**interopérabilité entre compagnies** est un des nombreux points faibles de la Charte alors que plusieurs compagnies peuvent ou pourront opérer dans un même pays : informations, correspondances et délivrance des titres de transport devraient faire l'objet de garanties précises.

La **consultation** des associations de consommateurs est prévue, mais les personnes handicapées et les cyclistes sont oubliés. Il n'est pas prévu d'évaluation de la qualité des services dessertes par dessertes, dans le cadre de comités de lignes, sur la base d'une batterie d'indicateurs précis de qualité, uniformisée au niveau européen et permettant des comparaisons entre compagnies.

Un système centralisé de dépôt des **réclamations** pourra être mis en place dans chaque pays : c'est un véritable système de médiation auprès de chaque compagnie ainsi qu'au niveau européen qui devrait être prévu, sur le modèle SNCF qui a fait ses preuves.

Vers une réglementation ?

De son côté, la Commission a entrepris la rédaction d'une réglementation plus étendue et précise que la Charte. Elle a procédé le 15 novembre dernier à l'audition des entreprises (compagnies ferroviaires et agences de voyages) et des associations de consommateurs, à l'aide d'un questionnaire portant sur 52 points-clés. La réponse de la FNAUT a été pilotée et mise en forme par Laurence Vernay, chargée de médiation.

Une réglementation édictée par la Commission semble indispensable, en particulier sur les points où la responsabilité des compagnies ferroviaires interfère avec celles des opérateurs des autres modes de transport. Mais elle devra suivre toutes les étapes de la procédure communautaire : elle ne peut donc être promulguée avant trois ans et sera alors difficilement modifiable.

Reste donc, à court terme, la Charte des compagnies ferroviaires, dont la version actuelle est inacceptable. La FNAUT, qui poursuit ses interventions, espère que la CER saura s'ouvrir aux préoccupations des voyageurs et acceptera des engagements plus précis et plus complets.

*Simone Bigorgne, Marc Debrincat
et Jean-Paul Jacquot*

Une analyse plus détaillée de la Charte est disponible au siège de la FNAUT et sur son site Internet.

Passages à niveau

Il y avait 26 000 passages à niveau (PN) en 1980, il en subsiste 17 000, dont 11 173 avec signalisation automatique et 4 200 avec croix de Saint André. 1 856 sont encore gardés (5000 en 1980).

En 2001, 156 collisions ont eu lieu entre un véhicule routier et un train, faisant 34 tués et 19 blessés graves, contre 200 collisions, 45 tués et 28 blessés graves en 1992. La responsabilité de la SNCF est engagée dans environ 1% des cas (en 2001, deux collisions seulement, dues à des erreurs humaines, n'ont provoqué que des blessures légères).

A Port Sainte Foy, le 8-09-1997, une terrible collision entre un camion citerne et un autorail circulant sur la ligne Bordeaux-Sarlat avait fait 13 morts et 43 blessés. Depuis lors, le PN a été remplacé par un pont-route pour une dépense de 3 millions d'euros.

Effet d'annonce

Suite à cet accident, le ministère de l'Équipement et des Transports a lancé un grand programme d'amélioration de la sécurité des PN.

400 passages particulièrement dangereux ont été identifiés et doivent être supprimés "en une vingtaine d'années, au rythme d'une quinzaine par an".

Le financement est assuré par RFF, l'État, les régions, les départements et les collectivités locales. Au total, l'effort financier est en augmentation sensible. Mais le rythme annoncé des suppressions n'est pas tenu. Effet d'annonce ...

En 2001, 6 PN seulement, dont celui de Port Sainte Foy, ont été supprimés, pour un coût de 27 millions. Pour la campagne 2002-2003, seules 10 suppressions sont programmées, pour un montant total de 65 millions d'euros (source : RFF). A ce rythme, la dernière suppression interviendra dans plus de 50 ans.

Pour les autres PN, des améliorations de sécurité sont en cours : automatisation, meilleure signalisation des barrières, installation de bandes rugueuses sur la chaussée. 150 opérations de ce type ont été réalisées par RFF en 2001, pour un coût de 4,8 millions d'euros.

Un programme expérimental de signalisation a été élaboré par le ministère de l'Équipement, la SNCF et RFF. D'un montant de 1,5 million d'euros, il a débuté sur 7 sites fin 2002.

La sécurité passe par une meilleure formation dans les auto-écoles, un aménagement routier d'approche (ralentisseurs, deuxième barrière en amont) et un système de contrôles-sanctions renforcé (voir FNAUT-Infos n°62).

Jean Sivardière

Forum : Comment développer le fret ferroviaire ?

FNAUT-Infos n°92 a souligné l'intérêt d'une expérimentation rapide de la "route roulante", souhaitée par l'opinion publique, l'État, les partis politiques ... et même les routiers ! Cette conjonction favorable peut être éphémère, autant donc l'exploiter sans délai pour démontrer les potentialités du rail en la matière. Mais il faut rester conscient des limites de cette voie séduisante et surtout de ses dangers.

On peut noter tout d'abord, très accessoirement, une contradiction entre la nécessité de mettre en oeuvre la route roulante sur une distance assez longue et le "gaspillage d'efficacité" lié au transport, outre de la marchandise, du camion lui-même, et à la perte de capacité de l'axe ferré utilisé qui en résulte.

Mais surtout ce système risque en fin de compte d'augmenter le nombre des kilomètres-camions parcourus sur route en offrant un champ d'expansion inespéré au transport routier :

- d'un côté, le supplément de débit offert augmentera la densité de circulation au voisinage des zones terminales (urbaines ou périurbaines, donc très sensibles) ;

- de l'autre les capacités libérées sur l'itinéraire routier seront aussitôt investies par d'autres camions.

La route roulante peut ainsi inhiber l'effet régulateur de la saturation des axes routiers concernés, et finalement se révéler un auxiliaire précieux du transport routier ... sous le faux-semblant d'une "bonne action" écologique. On doit donc être conscient de ses effets pervers, et veiller aussi à ce qu'elle n'occulte pas des actions plus efficaces !

Wagon isolé, train complet

Ce sont en effet des mesures beaucoup plus fondamentales qu'il y a lieu d'adopter pour permettre au rail de reprendre à la route une part substantielle du marché du fret. Il faut lui rendre la possibilité de répondre - avec les deux unités naturelles de transport qui lui sont propres, le wagon isolé et le train complet - à un éventail beaucoup plus ouvert qu'aujourd'hui parmi les demandes émanant des chargeurs.

Pour cela, il faut rétablir une couverture homogène, suffisamment dense et adaptée aux activités économiques, de tout le territoire par le réseau ferroviaire, pour permettre ainsi une extension notable de l'offre de transport de point à point, à l'inverse de la politique (Fercam) menée depuis plus de 50 ans et qui a abouti à créer de vastes déserts ferroviaires.

Cette politique nouvelle suppose :

- la sauvegarde immédiate du patrimoine des lignes abandonnées ;

- une remise en service progressive, mais résolue, de ce patrimoine, avec réouverture ou création de points de chargement/livraison du fret ;

- la réhabilitation de l'embranchement particulier et du wagon isolé ;

- la mise en oeuvre de dessertes terminales efficaces (la filiale VFLI de la SNCF pourrait être un opérateur adapté, à condition d'être largement soutenu techniquement et financièrement).

Ces trois dernières actions impliquent l'abandon de la "mentalité de grossiste" (le refus de faire de l'"épicerie de détail") adoptée de longue date par la SNCF, et dont on voit aujourd'hui les résultats déplorables.

Enfin il faut réviser totalement la politique d'aménagement du territoire, qui ne cesse de "fabriquer" du transport routier obligé. Les implantations d'activités générant du transport de fret doivent être orientées le long des voies ferrées, et des antennes doivent être créées pour desservir les zones industrielles importantes et non embranchées.

Il faut noter que cette orientation ne s'oppose pas au transport combiné par caisses mobiles, elle le renforce au contraire en diversifiant ses points terminaux, en les déconcentrant et en les rapprochant des utilisateurs.

En amont de toutes ces actions, il y a lieu, bien évidemment, de rétablir des conditions de concurrence équitables entre le rail et la route et, pour la SNCF, de retrouver des conditions de fonctionnement régulières ramenant la confiance des chargeurs.

La tâche esquissée ci-dessus est monumentale, non pas tant techniquement ou financièrement qu'au niveau des mentalités qui, en France et en Europe, notamment à Bruxelles, sont loin d'y être préparées actuellement. C'est là une raison majeure pour s'y attaquer sans délai en commençant par en faire admettre le bien-fondé.

Jean Boudaille

NDLR - La FNAUT s'est prononcée avec prudence pour une expérimentation du ferroutage. Consciente de ses atouts mais aussi de ses risques, elle a précisé les conditions nécessaires de son expérimentation : mise en place sur des distances assez longues, blocage des capacités routières parallèles, financement par une écotaxe routière. Il ne s'agit pas d'offrir de nouvelles facilités au transport routier, mais bien de provoquer un transfert sur le rail.

Accompagnateur

J'utilise tous les jours diverses lignes de bus de la ville de Vienne. Vers 17h, la ligne reliant le collège Grange à la gare SNCF se remplit et il en résulte un vacarme infernal, certains élèves s'interpellant à voix très forte dans un langage laissant beaucoup à désirer. Les personnes âgées ont du mal à trouver des places assises. A certains arrêts, des élèves attendent "astucieusement" que les portes se referment et que le bus redémarre pour réclamer au chauffeur de pouvoir descendre en criant : "les portes", et restent dans le bus.

Le conducteur ne peut faire la police, il faut introduire un accompagnateur sur ces services difficiles qui doivent rester supportables pour les personnes âgées et les familles.

Jean Blanès, FNAUT-Vienne

Qualité de service SNCF

Usager fréquent de la ligne Strasbourg-Toulon, je constate que, depuis la mise en service du TGV-Méditerranée et la suppression de la relation directe Rouget de l'Isle, le temps gagné sur la LGV Lyon-Marseille est perdu dans les correspondances imposées à Lyon et, souvent, à Marseille, et que la qualité de service a très nettement diminué. La mise en place d'une relation directe par TGV, analogue à Metz-Nice, ramènerait la durée du trajet de 8h40 à 7h.

Pierre Ozenne, 67 Geispolsheim-gare

Fin juillet, le train Grenoble-Nantes de 7h13 a été supprimé entre Grenoble et Lyon en raison d'une panne de locomotive. Les voyageurs ont été invités par haut-parleur à se reporter sur le train TER de ... 6h50, sans qu'on leur précise que ce train partirait à 7h13 et arriverait assez tôt à Lyon pour donner la correspondance vers Nantes.

J'ai utilisé ensuite la ligne Lyon-Moulins par Paray-le-Monial. Les paysages traversés sont magnifiques, mais aucune annonce des gares desservies n'a été faite alors que leur nom est quasiment invisible depuis le train. Même observation entre Autun et Saulieu.

A mon retour de Dijon par TER, j'ai manqué le train pour Grenoble alors que je disposais de 6 minutes pour passer d'un quai à l'autre à Lyon-Part Dieu. La correspondance n'était pas indiquée sur le site internet de la SNCF que j'avais consulté, j'ai perdu 1h30.

Jean Sivardière

J'ai été très surpris d'apprendre que le site "www.voyages-sncf.com" a obtenu une récompense attribuée par des professionnels. Pour les itinéraires simples, ce site indique les horaires sans problème. Mais, au-delà de deux changements, il faut être un expert en géographie ferroviaire et bien connaître les points de correspondance. Le site "www.bahn.de", malheureusement uniquement en allemand, donne les horaires quelle que soit la complexité de l'itinéraire, même pour les parcours entièrement situés en territoire français, par exemple Colmar-Verdun qui exige 4 changements.

Un trajet Colmar-Bâle (avec carte Senior en période bleue) m'a été vendu 21,90 euros à la gare de Colmar : le site SNCF me l'a proposé pour 30 euros ...

A Colmar, le prix du billet Colmar-Metz varie d'un distributeur à l'autre, de 11,70 à 12,10 E. C'est une petite loterie : on ne gagne pas gros mais, si on a le temps, on peut faire le tour des machines pour avoir le meilleur prix.

Christophe Stoeckel, 68 Wintzenheim

Intermodalité ?

Tous les trains de la ligne Lauterbourg-Strasbourg s'arrêtent dorénavant à la nouvelle station Hoenheim Tram, située à quelques pas des quais du terminus de la ligne B de tramway et des lignes de bus 4 et 6 de Strasbourg. Une facilité espérée depuis des années : fini le passage obligé par la gare centrale, en attendant le tram-train qui supprimera la rupture de charge. Les discours officiels ont bien souligné l'importance de cette réalisation. Il manque cependant à la nouvelle station :

- des protections contre le vent et les intempéries ;
- une liaison couverte entre les quais SNCF et ceux du tram (en fait une même structure aurait dû intégrer train, tram et bus) ;
- un tunnel plus large sous les voies SNCF autorisant le prolongement de la ligne de tram vers le nord ;
- une piste cyclable et piétonne permettant de rejoindre, à quelques dizaines de mètres plus au nord, la piste qui longe le canal de la Marne au Rhin ;
- enfin de la présence humaine, commerce ou animation.

La nouvelle station a coûté plus de 6 millions d'euros. Pour une telle somme, on aurait pu concevoir un bâtiment à l'architecture moins prestigieuse mais plus rationnelle.

Max Mondon, ASTUS, Strasbourg

Vitesse excessive

La vitesse est le facteur déclenchant ou aggravant d'un accident mortel sur deux. Le nombre des victimes diminuerait de 30 à 40% si la vitesse moyenne baissait de 10 km/h.

Un choc à 20 km/h peut être mortel. Si un choc frontal se produit à 80 km/h, tout passager du véhicule, même s'il est ceinturé, n'a pratiquement aucune chance de survie. A 100 km/h, le choc équivaut à une chute verticale de 40 mètres, soit 11 étages.

4 conducteurs sur 5 dépassent la vitesse autorisée à la traversée d'une agglomération de moins de 5 000 habitants. 3 conducteurs sur 4 qui téléphonent oublient les passages piétons. 37% des conducteurs ne respectent pas les distances de sécurité, 10% franchissent les lignes blanches pour doubler, 6% grillent les feux rouges.

9 mètres : c'est la distance de freinage que l'on gagne sur route sèche en roulant à 50 km/h au lieu de 60, cela suffit à épargner un piéton. A 130 km/h, la nuit, la portée de phares bien réglés (150 m) ne permet pas de freiner à temps devant un obstacle imprévu.

6 minutes : c'est le temps dérisoire que réussit à gagner un automobiliste sur un parcours de 100 km s'il roule à 150 km/h au lieu de 130.

Retour au bon sens

La Commission Européenne vient de renoncer à imposer aux constructeurs automobiles l'installation de phares s'allumant automatiquement, y compris de jour, lorsque le véhicule roule. L'argumentation de bon sens avancée par la Commission est pour l'essentiel celle de la FNAUT, de la FUBicy et des Droits du Piéton, hostiles à l'obligation des codes le jour expérimentée dans les Landes (FNAUT-Infos n°81).

- En donnant une sensation de sécurité à l'automobiliste (il verrait venir de plus loin les autres automobiles), l'allumage des feux de jour encouragerait la conduite à vitesse plus élevée. Un effet pervers déjà observé chez les conducteurs dont les véhicules sont munis de freins ABS et d'airbags.

- Les risques d'accidents augmenteraient pour les usagers "vulnérables" de la voirie, piétons et cyclistes, qui deviendraient comparativement moins visibles. La fréquence et le taux de gravité des accidents de nuit montre que ces risques sont sérieux.

- La consommation des véhicules serait augmentée de 3 à 5 %, alors que l'Europe s'est engagée à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre.

Permis à points

Récompenses :

⊕ **+1 point à la RATP.** Il ne lui a fallu que ... six mois pour remplacer l'escalier mécanique de la station de métro Pernéty (ligne 13) qui dessert le siège national de la FNAUT.

Punitions :

⊖ **-3 points** aux éditeurs du jeu vidéo **Carmageddon II** qui propose d'accumuler des points en écrasant des piétons. L'association Familles de France a introduit une action en justice contre les jeux de ce type.

⊖ **-5 points à Hubert Pouquet**, vice-président UMP du conseil général de la Loire chargé de la voirie. Il a refusé que le département s'associe à la campagne de lutte contre l'insécurité routière lancée par le préfet. Selon cet élu irresponsable, les routes départementales sont bien tracées et sûres. Comme si des routes larges et rectilignes n'incitaient pas à rouler trop vite !



Bêtisier

⊗ **André Labarrère**, sénateur-maire PS de Pau : "la réouverture de la ligne Pau-Canfranc est la plus grande cause romantique que je connaisse". Il croit dur comme fer à la réouverture, mais "dans 40 ans" (Sud-Ouest, 12-02-2002).

⊗ **Jean-Marie Rausch**, maire UDF de Metz. Il fustige "les prostituées, les mendiants, les chiens et les cyclistes" qui, selon lui, troublent l'ordre public. Pas un mot sur les automobilistes indisciplinés et motards qui pétaradent à toute heure (Metz à vélo).

Imbéciles prétentieux

Ancien député-maire RPR du 13ème arrondissement de Paris et ancien garde des Sceaux, Jacques Toubon circulait dans un couloir de bus tout en téléphonant. Aux policiers qui le verbalisaient, il a déclaré : "vous feriez mieux d'aller traquer les loubards, vous aurez de mes nouvelles, vous faites un travail de merde". Après avoir payé sa contravention, il s'est expliqué : "j'allais à un rendez-vous, je leur ai dit que j'étais Jacques Toubon et leur ai demandé de me laisser passer car j'étais très pressé".

Autre prétentieux, le député PS de l'Essonne Julien Dray a eu une altercation avec un policier qui le verbalisait pour circulation dans un couloir de bus et sans ceinture de sécurité : "je suis pressé, vous ne faites pas votre travail, vous feriez mieux de faire la circulation, vous entendrez parler de moi".

BIEN DIT

▶ **Jean Bouchenoir**, président de la fédération francilienne des entreprises de travaux publics, "pour les projets routiers, tout roule mais, pour les projets de transport collectif, c'est le vide sidéral, on a déjà pris 18 mois de retard et les technocrates de Bercy vont pousser le gouvernement à remettre en cause les projets bloqués".

MAL DIT

▶ **Thierry Hesse**, commissaire du Mondial de l'Automobile. Ce pompodolien attardé s'inquiète de la récente diminution de 3% de la circulation dans Paris : "la voiture ne doit pas être écartée, la ville doit lui laisser toute sa place".

▶ **Jean Lassalle**, député UDF des Pyrénées Atlantiques : "les populations voient d'un mauvais oeil le retour du train dans la vallée d'Aspe. Aujourd'hui les conditions de relance du train ne sont pas réunies, car les technologies qui éviteraient les nuisances n'existent pas". Encore un élu qui ne connaît rien au rail, et qui n'entend pas le bruit des camions.

Cheminots anti-FNAUT

En raison d'une grève sur le réseau TER, Jean-Bernard Lugadet, secrétaire de la FNAUT-Pays de la Loire, n'a pu prendre le train de nuit Nantes-Lyon et assister au congrès de la FNAUT. Décidément (voir FNAUT-Infos 110) ...

Merci les Suisses

Des militants de la FNAUT, des cheminots CGT et des citoyens suisses ont défriché 6,5 km de la ligne Belfort-Delle fermée en 1992 : une initiative destinée à promouvoir la réouverture de la ligne, souhaitée par la Suisse qui est prête à la financer. Ils ont été encouragés sur place par le ministre de l'Environnement du canton du Jura, mais les élus de Belfort ne se sont déplacés que pour la circulation d'un autorail lors de la journée sans voiture.

Merci les chasseurs

En juillet 2002, suite à un recours introduit par une association de chasseurs, le Conseil d'Etat a suspendu les travaux, non conformes à la déclaration d'utilité publique de l'ouvrage, de construction d'un tronçon de l'A89.

TVR à problème(s)

A Caen, le 22-11-02, le TVR a connu "un problème d'aiguillage" selon l'exploitant. Mais, ajoute Bombardier, "ce n'est pas un problème technique".

Brèves

Vallée désenclavée

La moyenne vallée du Rhône, entre Vienne et Montélimar, est désenclavée (A7, TGV). Mais, constate Dominique Chambon, vice-président de la CCI Rhône-Alpes, "elle risque de devenir un territoire sous influence des grandes métropoles. Lyon, Grenoble et même Avignon ont tendance à absorber les entreprises et la main-d'oeuvre".

Usine enclavée

L'usine Ugine-ALZ de Gueugnon produit 450 000 tonnes d'aciers inoxydables par an et assure 1500 emplois. Elle investit depuis trois ans pour améliorer et augmenter sa production. Point noir : elle est la seule usine sidérurgique française à ne pas posséder d'embranchement ferroviaire malgré les démarches de sa direction auprès de la SNCF puis de RFF.

Résultat : 100 000 rotations de camions par an entre Digoin et Gueugnon (FNAUT-Infos n°91). Selon Thierry Le Gall, son directeur, la pérennité de l'usine est en jeu.

Décideurs non usagers

Dans Ouest France (24-05-02), une nantaise utilisatrice des transports publics se plaint des contraintes de la montée oblique par l'avant des bus, de l'absence d'aération de certains bus, du nombre insuffisant des barres d'appui dans le tramway, des abribus qui abritent mal de la pluie et du manque de visibilité du nom des arrêts. elle ajoute avec bon sens : "je me demande si les concepteurs des projets prennent la peine de les tester ensuite dans des conditions normales d'utilisation, aux heures de pointe, avec de vrais clients et non une poignée d'officiels venus pour l'inauguration".

Handicapés oubliés

En septembre dernier, j'ai assisté à la "rencontre-débat avec les usagers" organisée par le STIF au Stade de France. Je comptais faire entendre la voix des personnes à mobilité réduite, et interpellé les décideurs sur le retard de la France en matière d'accessibilité des transports.

En fait, le débat n'a eu lieu qu'entre les décideurs et six usagers choisis par le STIF. Aucun de ces derniers n'a évoqué l'accessibilité : le représentant des "seniors" n'a parlé que de la propreté du métro ...

Quant aux usagers présents dans la salle (j'étais la seule en fauteuil roulant), ils n'ont pas eu la parole.

Florence Michel, AUT-Ile de France

Actions en régions

Bourgogne-Centre

● Les familles des victimes des accidents de la circulation du Cher, de la Nièvre et de la Saône-et-Loire sont invitées à se rassembler au sein de l'antenne interdépartementale de l'AFVAC qui vient de se créer pour soutenir les familles, analyser les causes des accidents et lutter contre l'insécurité routière. Son président est Michel Thévenin, résidence Victor Hugo, 58 300 Decize, tel 03 86 26 20 03 ou courriel afvac-71@wanadoo.fr.

Haute Normandie

● L'AURVAL réclame une revalorisation complète de la ligne Le Havre-Rolleville. Après avoir obtenu le maintien des contrôleurs à bord des trains, indispensable à la sécurité, elle réclame une meilleure desserte train + bus de la zone industrielle d'Harfleur. Elle a obtenu de la région et de la Seine Maritime le financement d'une étude de faisabilité de la réouverture de la ligne Le Havre-Fécamp. Une réouverture intégrale rapide permettrait l'utilisation de fonds européens disponibles encore pour trois ans. L'association déplore que, pour l'investissement ferroviaire (12ème plan), la Haute Normandie se situe au 17ème rang des régions françaises : 38 euros/habitant (154 en Alsace).

Pays de la Loire

● L'AUT-85 a remis un dossier copieux aux cabinets chargés d'étudier la réouverture de la ligne Fontenay-Niort, fermée depuis 1969 et remplacée par une ligne d'autocar peu performante (1 heure pour 33 km). L'AUT a recensé les besoins exprimés par les acteurs socio-économiques et la population - déplacements pendulaires, rabattement sur le TGV - et les besoins prévisibles liés aux équipements culturels, sportifs, touristiques ... programmés, ainsi que les problèmes d'insécurité et de congestion sur la RN 148 et de pollution. L'AUT a également proposé une

grille horaire et précisé les possibilités intermodales.

● A l'occasion de la semaine des transports publics, le collectif transport de Nantes, qui comprend l'ANDE et la FNAUT, a commenté sévèrement l'attitude des élus nantais : réseau de tramway saturé, bus englués dans les embouteillages, ersatz de tramway vers le sud-est, utilisation de l'étoile ferroviaire au point mort, explosion de l'urbanisation périphérique.

● La FNAUT Pays de la Loire est représentée, directement ou par ses associations, dans les conseils de développement d'Angers, Laval, Le Mans, Nantes et Saint Nazaire.

Provence Alpes Côte d'Azur

● Philippe Cretin a proposé que la voie ferrée reliant la gare SNCF de Toulon à la gare maritime soit utilisée de manière systématique par les trains auto-couchettes, afin de désengorger le centre-ville, et pour faciliter les correspondances entre trains et bateaux (services corses, croisières de congrès et de tourisme).

● Le GECP s'insurge contre la situation de la ligne Nice-Digne : pas de train assez matinal vers Nice pour la clientèle de l'arrière-pays, haltes et buffets fermés (réouverture prévue ... en 2005), suspension des investissements de matériel par l'exploitant (qui pourrait être remis en cause à l'issue d'un prochain appel d'offre). Alors que les autres lignes françaises à voie métrique (Blanc-Argent, Cerdagne, Chamonix, Corse) sont modernisées, seul le réaménagement de l'axe routier RN 202-RN 85 intéresse les élus : il aura fallu dix ans et demi pour ouvrir une buvette à la gare de Nice ...

Actes du congrès de Lyon

Ce dossier comprend le texte de la motion générale, les interventions du président de la FNAUT, du représentant du ministre, de nos invités experts ou militants associatifs, ainsi qu'un compte rendu du débat sur les grandes infrastructures, les prix Orange et Citron, les rapports des trois rencontres thématiques (rédigés par Michel Derché, Henry Blachas et Georges d'Achon), une revue de presse relative au congrès et quelques informations récentes sur la politique des transports.

Le document peut être commandé dès maintenant au siège de la FNAUT au prix de 6 euros envoi compris.

Les activités de la FNAUT

● Xavier Braud et Marc Debrincat ont présenté les propositions de la FNAUT pour la protection du patrimoine ferroviaire à Pierre Figueras, conseiller technique de Dominique Bussereau, qui les a accueillies favorablement.

● Simone Bigorgne, Abel Guggenheim, Jean-François Hogu et Daniel Leroy ont participé au récent séminaire du PREDIT.

● A la suite de nombreuses réunions préparatoires, la Fédération Européenne des Voyageurs a été créée à Gand en octobre 2002. Dès sa création, elle regroupe des associations de 12 pays. La FNAUT y est représentée par Jean-Paul Jacquot.

● Yves Egal a été renommé membre du Comité des Usagers du transport Aérien (COMUTA).

● Abel Guggenheim a participé à une conférence-débat sur les déplacements non motorisés lors du 18ème salon Pollutec à Lyon.

● Le Réseau Action Climat (RAC) a publié un bilan approfondi du Programme National de Lutte contre le Changement Climatique, auquel la FNAUT a apporté sa contribution.

● La FNAUT, les Amis de la Terre et FNE ont lancé la deuxième phase de la contre-expertise du projet de troisième aéroport parisien. Les études porteront plus particulièrement sur deux points insuffisamment étudiés auparavant : les possibilités de transfert du trafic aérien sur le rail, et sur les interventions possibles des pouvoirs publics en matière de régulation et de tarification du transport aérien.

● La FNAUT s'est prononcée contre toute modification de l'alternat pour le passage des camions dans le tunnel du Mont Blanc.

● La FNAUT a demandé à Anne-Marie Idrac, nouvelle présidente de la RATP, d'élargir les compétences du médiateur de la RATP, aujourd'hui limitées aux litiges liés à des contraventions, en suivant l'exemple de la SNCF.

● Jean Sivardière et Yves Egal ont rencontré Hélène Jacquot, conseillère de Roselyne Bachelot, ministre de l'Ecologie. Ils ont proposé la généralisation des PDU aux agglomérations moyennes et la mise en place de plans de déplacements scolaires dans le cadre d'une collaboration entre le MEDD et le ministère de l'Education, afin de lutter contre la pratique de l'accompagnement scolaire en voiture.

● La FNAUT a demandé à Dominique Bussereau de suspendre l'exploitation commerciale du monorail TVR à la suite des déraillements survenus à Nancy puis à Caen tant qu'une sécurité comparable à celle d'un tramway classique ne sera pas garantie.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 111
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Pairault-Cassegrain, 79000 Niort

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 25 y
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 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

supplément au n°111 de



La FNAUT vous recommande vivement la lecture des revues ci-dessous.

Economie et Humanisme

Déplacements et transports publics

Un avenir pour la ville

Vincent Berthet, Claude Royon : un enjeu d'urbanité
Gérard Brun : la mobilité urbaine, questions récurrentes et réponses de la recherche
Jean-Pierre Nicolas, Pascal Pochet, Hélène Poimboeuf : quels indicateurs pour une mobilité durable ?
Chantal Duchêne : des politiques de transport public aux politiques globales de déplacements
Jean Sivardière : libérer la ville de l'automobile, c'est possible !
Alain Bonnafous : crise des transports publics, des issues possibles ?
Thierry Soupault : l'entreprise de transport, de la logique industrielle à celle du service
Pierre Paquet, Frédéric Bourgeois : agents d'ambiance, des emplois durables pour une ville durable
François Rebsamen : Dijon, une politique de déplacements qui voit loin
Frédéric Héran : économie des déplacements non motorisés
Jean-Pierre Orfeuill : l'automobile et la ville, raisonner la cohabitation ?
Jean-Louis Routhier : la desserte des marchandises, noyau dur de la circulation en ville
Marc Wiel : temps gagné, temps perdu, les pièges de la vitesse
Eric Baye : élus, experts, électeurs-usagers, qui décide ?
Philippe Blancher : débat public, concertation et politique des déplacements
Régis Delabie : politique des déplacements, politique de la ville
Jean-Louis La Rosa, Michel Destot, Gérard Buna : agir c'est possible, entretiens croisés

n°359, décembre 2001-janvier 2002 (71 pages sur le thème des déplacements)
11,43 euros (75 francs) franco de port
chèque à l'ordre de Economie et Humanisme
14 rue Antoine Dumont, 69372 Lyon Cedex 08, tel 04 72 71 66 66

Alternatives non violentes

La voiture, véhicule de la violence

François Vaillant : éditorial
Philippe Lavielle : la violence routière
Jean Sivardière : la voiture et la ville
Hans Schwab : le vélo est roi à Freiburg (Allemagne)
Michel Bourguet : sur les routes, les animaux meurent aussi
Jean-Pascal Assailly : pourquoi occulte-t-on le risque routier lorsque l'on conduit
Paul Virilio : de l'infantilisme à l'automatisme
Philippe Delrue : le partage de la voirie n'est pas gagné
François Marchand : petit précis à l'usage des automobilistes qui accepteraient de se remettre en question
Marie-Hélène Aubert : la violence du puits de pétrole

n°123, été 2002 (65 pages sur la voiture)
9,91 euros + 2 euros de port
chèque à l'ordre de Alternatives Non Violentes
Galaxy 246, 6 bis rue de la Paroisse, 78000 Versailles, tel 01 30 62 11 84

Combat Nature

Le vélo urbain peut-il s'imposer ?

Dossier de 5 pages rédigé par Laurent Lopez, Jean Sivardière, Abel Guggenheim et Dominique Rosenfeld

numéro 139, novembre 2002
100 pages d'information sur la protection de l'environnement et l'action des associations
Le numéro 8 euros, abonnement annuel 31 euros, chèque à l'ordre de Combat Nature
BP 3046, 24003 Périgueux Cedex, tel 05 53 08 29 01

Sécurité routière un pas en avant

Les mesures annoncées par le gouvernement Raffarin pour lutter contre le massacre routier constituent une avancée cohérente et courageuse. Renforcement et automatisation des contrôles, simplification des procédures judiciaires, alourdissement des sanctions, création du permis probatoire, suppression des permis blancs, évaluation médicale des facultés des conducteurs : ces mesures indispensables auraient dû être prises depuis des années.

Ne tombons pas cependant dans l'approbation béate. La volonté affichée par le gouvernement doit encore se concrétiser par la mise en oeuvre rapide et pérenne des mesures annoncées, et les nombreuses lacunes du dispositif adopté doivent être comblées.

- La création d'une vraie police de la route reste nécessaire : souhaitée par plus de 80% des Français, elle peut provoquer un choc psychologique salutaire.

- Alors que les effets perturbateurs de l'alcool à partir de 0,3 g par litre de sang sont connus, un abaissement du taux maximum d'alcoolémie, recommandé par la Commission Européenne, aurait dû être retenu, au moins pour les récidivistes et les professionnels de la route. Le lobby de l'alcool doit être combattu : le privilège fiscal des bouilleurs de cru vient d'être discrètement prolongé jusqu'à la fin 2007.

- La formation dispensée dans les auto-écoles doit être allongée et améliorée, en particulier par une sensibilisation aux dangers qui menacent les usagers les plus vulnérables de la route et de la rue.

- La sécurité passe aussi par le respect de la réglementation sociale par les camionneurs, par un renforcement de la signalisation des passages à niveau et la suppression des plus dangereux, par un contrôle accru des cyclomoteurs (plus de 80% d'entre eux sont trafiqués et peuvent rouler à 70 km/h au lieu de 45), ...

- Un accident mortel sur trois a lieu en milieu urbain : il faut y remodeler la voirie pour protéger piétons et cyclistes et y multiplier les zones 30.

- Enfin la politique de sécurité routière doit s'incorporer à la politique des transports. Développer les transports publics, transférer du trafic de fret sur le rail et la voie fluviale et maritime, c'est aussi contribuer à une meilleure sécurité routière. Les décisions à venir sur le choix des grandes infrastructures de transport doivent intégrer cet impératif.

Jean Sivardière

Grandes infrastructures de transport:

Quels choix ? Quelles priorités ?

L'audit des projets de grandes infrastructures de transport doit être l'occasion d'une approche globale et d'une réorientation décisive des priorités. La FNAUT considère que l'équipement routier et aéroportuaire de notre pays est terminé, et que sa poursuite serait contre-productive. Pour le fret, la voie fluviale et le cabotage maritime peuvent jouer un rôle important, mais la construction de canaux inter-bassins est prématurée. L'effort financier de l'Etat, des régions et des agglomérations doit donc porter essentiellement sur les transports collectifs urbains et le rail (modernisation et maillage du réseau classique, extension du réseau TGV) et s'accompagner d'une prise en compte des coûts écologiques dans la tarification des différents modes.

Une remise à plat des grands projets d'infrastructures de transport a été décidée par le gouvernement Raffarin : un audit a été confié au Conseil Général des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale des Finances ; des études complémentaires ont été demandées à la DATAR sur l'intermodalité, les relations avec l'Europe et l'aménagement du territoire ; des sources nouvelles de financement sont recherchées. Un débat aura lieu prochainement au Parlement et devrait déboucher sur une programmation des travaux.

Une démarche utile mais incomplète

Cette initiative était inévitable. Le gouvernement Jospin a laissé s'accumuler les projets routiers, ferroviaires, aéroportuaires et fluviaux sans vérifier sérieusement leur pertinence économique, leur impact écologique, leur cohérence d'ensemble et les possibilités de financement. On voit où

mène l'absence d'une direction unifiée des infrastructures au ministère de l'Équipement et d'une caisse intermodale de financement des infrastructures, que la FNAUT a maintes fois réclamées.

Les Schémas de Services Collectifs de Transports (SSCT) sont truffés de contradictions (FNAUT-Infos n°95). Un seul exemple : le projet d'autoroute A48 Ambérieu-Bourgoin, dont une fonction essentielle est de faciliter l'accès des camions au tunnel routier du Fréjus et que Jean-Claude Gayssot a discrètement confirmé la veille de son départ, est incompatible avec l'objectif annoncé d'un transfert massif du fret sur le rail et le projet de ferroutage franco-italien.

La démarche du gouvernement Raffarin est cependant très incomplète.

- Curieusement, l'audit a laissé de côté les infrastructures aéroportuaires, alors que la concurrence et la complémentarité entre avion et rail pour les déplacements à courte distance ne peuvent être négligées.

- Une question a été esquivée : est-il

légitime de vouloir consacrer 5 fois plus d'argent aux infrastructures interurbaines qu'aux infrastructures urbaines (transports collectifs, rocades), comme cela était prévu par les SSCT ?

- Le gouvernement Raffarin n'a énoncé aucune orientation politique en lançant l'audit. Or les priorités doivent être définies non en fonction des contraintes budgétaires - car il ne s'agit pas de dépenser plus, mais mieux - voire des poids respectifs des grands élus régionaux, mais dans l'optique d'un développement supportable par notre environnement et notre économie.

- Enfin, comme l'a noté France Nature Environnement, fallait-il confier l'audit uniquement à deux administrations à la fois juge et partie, largement responsables de la crise actuelle et incapables de prendre en compte correctement les coûts écologiques des déplacements ?

Des projets à éliminer

Les investissements d'aujourd'hui sont les trafics de demain. Il faut tout d'abord éliminer les projets susceptibles de stimuler les modes de transport les plus énergivores et les plus agressifs pour l'environnement, route et avion.

Le réseau routier principal - autoroutes, voies express et routes nationales - a fait l'objet d'un effort exceptionnel depuis 30 ans, il est aujourd'hui l'un des plus denses d'Europe. Son extension mène droit à une impasse. On l'observe depuis des années : sur les axes de transit nord-sud à fort trafic potentiel, les nouvelles infrastructures induisent, à terme, davantage de trafic qu'elles ne peuvent en écouler : plus on en fait, plus il faut en faire, et les embouteillages s'aggravent. Sur les axes est-ouest, elles restent sous-utilisées.

Il faut en tirer la leçon et oublier l'A1 bis Lille-Amiens, l'A31 bis (A32) Metz-Nancy, le contournement autoroutier Ouest de Lyon, le doublement de l'A7 en vallée du Rhône par une infrastructure dédiée aux camions, l'A51 Grenoble-Sisteron (ce "canal Rhin-Rhône" des Alpes), l'A8 bis et l'A9 bis, l'A41 ou deuxième autoroute Annecy-Genève, ...

Un troisième aéroport parisien et de nouveaux aéroports en province sont eux aussi inutiles.

Orly et Roissy disposent de larges réserves de capacité (Atlanta, premier aéroport américain, est deux fois moins étendu que Roissy, il reçoit deux fois plus d'avions et 80 millions de passagers par an), et on peut y réduire les nuisances à trafic égal en suivant l'exemple d'Amsterdam (FNAUT-Infos n°102). De plus, les deux tiers des vols depuis ou vers Paris sont à

courte distance, donc transférables à terme sur le rail, TGV et trains de nuit.

Une meilleure desserte du Grand Ouest passe par la construction du contournement TGV du Mans et celle du "barreau sud" Massy-Orly-Valenton, et non par la création d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, véritable gaspillage d'argent public.

Le rail prioritaire

Un rôle accru de la voie d'eau, terrestre et maritime, est très souhaitable, mais il n'exige pas aujourd'hui d'investissements lourds. La construction de canaux à grand gabarit, très coûteux et à l'efficacité douteuse, qu'il s'agisse du canal Rhin-Rhône qui n'a pas refait surface malgré les efforts de quelques sénateurs déphasés, ou même de Seine-Nord qui n'est qu'un projet régional, n'est pas une priorité : en Allemagne, l'essentiel du trafic se fait sur le Rhin et ses affluents, non sur les canaux inter-bassins. En France, sans investissement notable, on peut doubler le trafic sur la Moselle et l'Escaut, le quadrupler sur la Seine et le décupler sur le Rhône (il a augmenté de 72% sur l'axe Saône-Rhône entre 1995 et 2001).

De même nos ports sont déjà bien adaptés au cabotage maritime : ce dont ce dernier a besoin pour se développer - entre l'Espagne ou l'Aquitaine et l'Europe du Nord, entre Barcelone, Marseille et l'Italie - et réduire les flux routiers à travers les Pyrénées et les Alpes du Sud, c'est d'aides au démarrage de lignes régulières (FNAUT-Infos n°110).

C'est donc sur le rail qu'il faut concentrer les investissements.

Le gouvernement se trouve aujourd'hui au pied du mur.

Ou bien il saupoudre les crédits disponibles pour ne déplaire à personne, étoffe discrètement le réseau autoroutier, déplace une fois de plus le troisième aéroport parisien et reporte quelques projets TGV tout en discourant sur le développement durable.

Ou bien, sans craindre de mécontenter tel ou tel lobby, il décide d'assumer les engagements du Chef de l'Etat en faveur du développement durable et il en prend les moyens.

Il doit alors introduire une fiscalité écologique dans le secteur des transports, comme la Suisse a su le faire pour le transport du fret. Investir ne suffit pas : il faut réorienter la demande des particuliers et des industriels vers le transport collectif urbain, le rail et la voie d'eau, et assurer la rentabilité financière des nouvelles infrastructures.

Jean Sivardière

TGV : Quelles priorités ?

Lors du 13ème congrès de la FNAUT, un consensus s'est établi sur les trois points suivants.

1. Il faut commencer par accélérer tous les investissements de modernisation et de capacité prévus sur le réseau classique dans les contrats de plan Etat-région, ainsi qu'un contournement de Lyon, élément majeur de la "magistrale Ecofret" nord-sud qui doit relier le Benelux à la Méditerranée.

2. Le TGV-Est est un "coup parti" mais les gares nouvelles sont à revoir.

3. Tous les autres projets de lignes nouvelles TGV et mixtes sont utiles à terme. Nous écartons bien sûr les projets fantaisistes de TGV empruntant des tunnels sous le Puy de Dôme ou le Mercantour. Il faut cependant expertiser les affirmations de la SNCF sur la "saturation" de certaines lignes, aggravée par des méthodes d'exploitation inadaptées (blancs travaux, ...), étant bien entendu que celle de la LGV Paris-Lyon n'est pas contestable.

Un phasage des projets est nécessaire compte-tenu de la limitation inévitable des crédits disponibles et de l'incapacité de RFF et des entreprises de travaux publics à mener tous les projets de front.

Les critères sont l'aptitude à capter du trafic aérien, à dégager le réseau classique pour les trains régionaux et les trains de fret, et à assurer la continuité avec les projets de nos voisins européens. Ces critères avantagent les projets Tours-Bordeaux-Toulouse, Nîmes-Espagne, Baudrecourt-Strasbourg et peut-être Côte d'Azur.

La FNAUT avait, il y a 5 ans, proposé de lancer simultanément plusieurs projets partiels pour maintenir une desserte homogène du territoire (FNAUT-Infos n°67). Mais la situation a évolué : le problème du fret s'est aggravé sur les axes nord-sud, et il est devenu urgent d'enrayer le développement du trafic aérien à courte distance.

Faut-il aujourd'hui pousser à la réalisation prioritaire et intégrale du TGV Tours-Bordeaux-Espagne, au risque de ne rien faire ailleurs avant longtemps ? se contenter du tronçon Angoulême-Bordeaux ? rechercher une autre répartition des crédits sur le Sud-Ouest ?

Que penser de la liaison transalpine Lyon-Turin pour le fret, dont la pertinence et l'urgence sont difficiles à apprécier car elle comporte encore de nombreuses incertitudes techniques et économiques ? peut-on oublier les TGV Ouest et Rhin-Rhône ?

Comme le montrent les articles qui suivent, le débat reste ouvert au sein de la FNAUT. Donnez votre avis !

Une compilation sans intérêt

Coprésidée par le sénateur UMP Jacques Oudin et l'ancien député PS Philippe Duron, l'association Transport, Développement, Intermodalité, Environnement (TDIE) rassemble des parlementaires, des élus locaux (souvent les mêmes) et des professionnels et "experts" des transports (FNAUT-Infos n°104). Elle a publié récemment une "étude" sur les projets d'infrastructures de transport : sa démarche est précisément celle qu'il faut éviter.

La thèse de TDIE est sommaire : on ne peut déconnecter croissance économique et croissance des trafics ; les besoins de déplacements vont doubler et pour y faire face, il faut programmer rapidement de nouvelles infrastructures. La réflexion s'arrête là.

Que les "besoins" dépendent de l'offre d'infrastructures, de la qualité de service des différents modes et de la tarification n'effleure pas nos spécialistes auto-proclamés de l'aménagement du territoire. Que les infrastructures routières induisent plus de trafic qu'elles ne peuvent en écouler ne les émeut pas davantage. Enfin que les ressources publiques se raréfient, comme ils le notent eux-mêmes, ne les incite pas à faire des choix rationnels.

TDIE a donc compilé toutes les propositions des régions, hors projets urbains, TER et aéroports. Le résultat est une accumulation incohérente de projets routiers, ferroviaires et fluviaux sans réflexion économique, sans hiérarchie, sans programmation, sans financement, sans idée nouvelle : les Schémas de Services Collectifs de Transports Jospin-Gayssot en pire !

On trouvait, en France, 4700 km d'autoroutes et 0 km de LGV en 1980, 11000 km d'autoroutes et 1500 km de LGV en 2000 ... et le kilométrage de routes encombrées a doublé : TDIE ne tire aucune leçon de cet échec.

Certes le rail n'est pas oublié : à côté de 1600 km d'autoroutes nouvelles, 1300 km de mises à 2 fois 2 voies et 500 km d'élargissements, TDIE propose 3000 km de LGV nouvelles, mais "à long terme". Certes "la route va devoir payer pour le rail", mais la formule reste bien vague.

A l'évidence, TDIE ne tient compte ni des retards accumulés dans le domaine ferroviaire (TGV et réseau classique), ni des impacts environnementaux directs des infrastructures (évoqués, pour la forme, dans la conclusion du texte de TDIE) ni des contraintes écologiques à long terme.

Jean Sivardière

Réflexions sur le TGV Aquitaine

Le TGV Aquitaine est sans doute celui qui peut basculer le plus de trafic de l'avion sur le train - environ 2 millions de passagers par an - et, par suite, faciliter l'abandon du troisième aéroport parisien en supprimant une soixantaine de mouvements d'avions par jour à Orly ou Roissy.

Mais le projet est coûteux, près de 4 milliards d'euros, et les 300 km de LGV à construire entre Tours et Bordeaux ne feront gagner que 50 minutes au mieux contre 1h30 pour le même kilométrage dans le cas du TGV Est. La ligne classique comprend en effet de longues sections où les trains peuvent rouler entre 200 et 220 km/h.

Une première phase Bordeaux-Angoulême nord, soit 125 km et un gain de temps de 24 minutes pour 1,7 milliard d'euros, a été proposée par RFF. Elle raccourcit le parcours de 20 km, et élimine en particulier le ralentissement à la traversée d'Angoulême et la saturation du tronçon Bordeaux-Coutras. Paris-Bordeaux se ferait alors en 2h34.

La SNCF souhaite la construction "dans la foulée" du tronçon Angoulême nord-Tours, soit 175 km et un gain de temps supplémentaire de 26 minutes pour 2,1 milliards d'euros. Elle avait elle-même enchaîné, de manière analogue, la construction des deux tronçons de la LGV Paris-Lyon.

Un phasage intermédiaire peut cependant être envisagé : on pourrait ne construire que le doublement de Châtelleraut-Poitiers, soit environ 85 km entre Maillé et Anché-Voulon et gagner alors 13 minutes. On économiserait ainsi 1 milliard d'euros, réutilisable pour d'autres projets ferroviaires.

Mais l'exploitation des deux tronçons de ligne classique (60 et 30 km) non doublés par la LGV serait difficile en raison de la croissance du nombre des TGV circulant entre Paris et Bordeaux.

La solution consiste donc à augmenter le rythme de construction des lignes nouvelles, qui ne dépasse pas actuellement 50 km par an environ (soit 6 ans pour construire le TGV-Est).

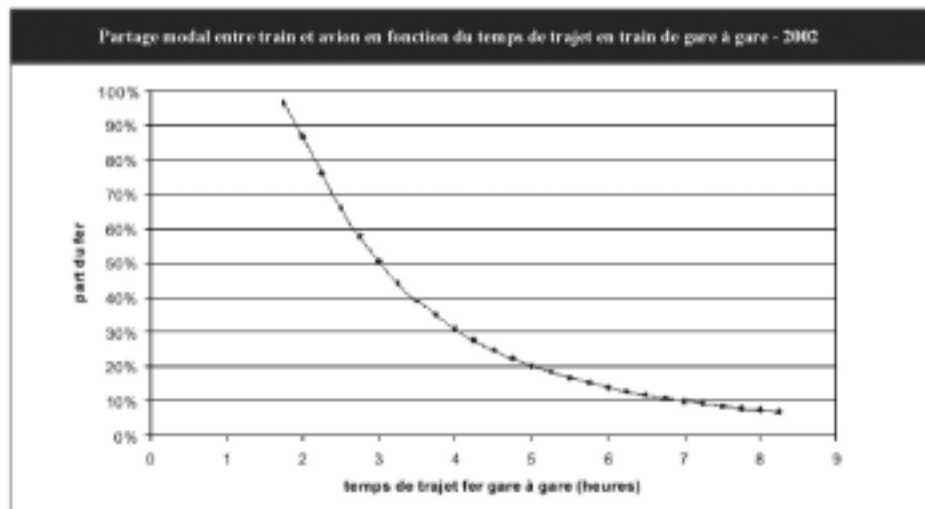
Au sud de Bordeaux, des travaux devraient être engagés en même temps que la LGV Tours-Bordeaux et pourraient la valoriser fortement.

Il faut actuellement 5 heures par TGV, avec un seul arrêt à Bordeaux, pour aller de Paris à Toulouse, important réservoir de clientèle ferroviaire : un parcours en 3h10 est possible si une LGV, faisant gagner une heure, est construite de Bordeaux à Toulouse.

Il existe cependant des phasages plus économiques. On peut gagner 25 minutes entre Agen et Toulouse en construisant un shunt d'un peu moins de 60 km et en portant la vitesse à 220 km/h sur 20 km au nord de Toulouse. Certains arrêts TGV devant être maintenus à Mautauban (il y en a 4 aujourd'hui), ce shunt, qui serait parcouru en 12 minutes par une dizaine de TGV dans chaque sens, pourrait être construit à voie unique. Les TGV "Grand Sud" Bordeaux-Marseille bénéficieraient de cet investissement.

Au sud de Dax, les reports de l'avion sur le TGV seront bien plus faibles qu'à Toulouse : un trajet Paris-Madrid durerait au moins 7 heures. Une ligne nouvelle passant par Mont de Marsan ne sera donc jamais justifiée. D'où l'intérêt de solutions bien moins coûteuses et facilement phasables : la circulation à 220 km/h sur la ligne classique Bordeaux-Dax (gain de 12 minutes), ou la circulation à 320 km/h sur une 3ème voie, avec des raccordements à la ligne actuelle tous les 30 km pour permettre des croisements de TGV (gain de 22 minutes). Une première phase de 75 km entre la sortie de Bordeaux et Labouheyre ferait gagner plus de 10 minutes.

Benoît Lejay



Débat sur le projet Lyon-Turin

Les critiques de l'actuel projet de liaison transalpine Lyon-Turin que nous publions ci-dessous émanent de partisans convaincus du rail : elles fournissent une preuve de plus que le débat public, promis puis refusé par l'ancien ministre Jean-Claude Gayssot, reste nécessaire pour clarifier les données techniques, économiques et financières de ce projet d'une grande complexité (carte : se reporter à FNAUT Infos n°107).

Les prévisions de trafic sont aléatoires. A ce jour, Eurostar est loin du trafic envisagé lors de la construction du tunnel sous la Manche (7 millions de voyageurs par an au lieu de 12). Et, d'ici 2015, les tunnels suisses - Loetschberg et Gothard - capteront une part notable du fret ferroviaire transalpin.

D'autre part le projet pharaonique Lyon-Turin risque, comme l'ont fait Eole et Meteor en Ile de France, de monopoliser les fonds publics attribués au rail, au détriment d'investissements utiles sur le réseau classique.

Son coût, au moins dix milliards d'euros, retardera l'amélioration de l'axe existant Lyon-Turin. Et quand on voit le temps mis pour réunir les 3 milliards d'euros nécessaires pour le TGV-Est, on peut craindre que le projet lui-même ne soit mort-né. Un financement privé est hors de question, les petits porteurs ont déjà été échaudés par le scandale d'Eurotunnel.

Il serait sans doute judicieux de revenir à un projet plus raisonnable, ou réalisable par étapes, et d'adapter rapidement la ligne de Modane au feroutage, qui existe depuis 25 ans en Suisse et en Autriche : "pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué" est en passe de devenir un proverbe cheminot.

Les économies ainsi réalisées permettraient de réhabiliter ou de créer d'autres axes fret : Briançon-Turin, Evian-Saint Gingolph, Nancy-Epinal-Belfort-Delle-Berne-tunnel du Loetschberg. Une route roulante Luxembourg-Italie pourrait alors voir le jour et soulagerait l'autoroute A31 saturée.

A l'heure où de nombreux opérateurs de fret recherchent des alliances, il est surprenant que la SNCF n'ait pas songé à s'allier avec le BLS, exploitant du tunnel du Loetschberg.

Le grand handicap du rail est son manque de souplesse, d'où la nécessité de disposer d'itinéraires alternatifs. En concentrant tout le trafic sur l'axe Lyon-Turin, on s'expose à de grands déboires en cas d'incidents, fréquents en zone de montagne. Une bonne ménagère sait qu'elle ne doit pas mettre tous ses oeufs dans le même panier.

Olivier Thomas, 88 Les Forges

Un tunnel transalpin de base n'apportera qu'une solution à très long terme aux nuisances subies quotidiennement par les habitants des vallées de l'Arve et de la Maurienne. Son coût considérable absorbera des financements qui pourraient sans doute être mieux utilisés ailleurs : nouvelles lignes de plaine ou nouveaux franchissements des Alpes et des Pyrénées (Briançon-Oulx, Lourdes-Saragosse).

D'autre part la mise au gabarit B de l'actuel tunnel du Mont Cenis portera sa capacité à 20 millions de tonnes par an. La saturation de la ligne actuelle se situe plus à Chambéry qu'entre Saint Jean de Maurienne et Suze. La création d'un itinéraire Ambérieu-Maurienne dédié au fret est donc plus urgente que la construction d'un tunnel de base.

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

Une voie nouvelle et une percée transalpine pour le fret sont urgentes. Mais elles ne peuvent être mixées avec une LGV "Lyon-Turin" pour trois raisons reconnues par RFF :

- il est prévu plus de 200 convois de fret par jour, un toutes les 7 minutes ;
- pour des convois de fret, les rampes ne peuvent dépasser 1,2% ;
- le TGV doit desservir Chambéry alors que le trafic de fret doit l'éviter.

Une LGV entre l'aéroport de Saint Exupéry et Chambéry, très difficile à implanter dans le capharnaüm des infrastructures existantes et projetées (extension de l'aéroport, A48 Ambérieu-Bourgoin), n'est ni urgente, ni même nécessaire :

- pour accélérer les TGV Paris-Savoie, on peut requalifier la ligne classique entre Saint André le Gaz et Chambéry, voire créer des tronçons neufs ;
- la réhabilitation de la ligne de la Bièvre et un shunt Beaucroissant-Moirans peuvent améliorer la desserte TGV de Grenoble (FNAUT-Infos n°78).

RFF propose que le fret France-Italie venant d'Ambérieu emprunte le futur contournement est de Lyon jusqu'à Saint Exupéry puis accède à Saint Béron, entrée nord du tunnel prévu sous la Chartreuse, grâce à un doublement de la ligne classique. Mais comment pourra-t-on faire passer 300 convois nord-sud + 200 convois France-Italie sur le contournement de Lyon ?

Et pourquoi faire transiter par Lyon le fret provenant du sud de la France, de l'Espagne et du Portugal et destiné à l'Italie alors que la ligne de la Durance pourrait l'accueillir à condition qu'un tunnel soit percé sous le Montgenèvre ?

Jean-Paul Lhuillier, 38 Bourgoin-Jallieu

Plaidoyer pour le TGV Languedoc-Roussillon

Le rail assure aujourd'hui moins de 1% des échanges entre la France et l'Espagne, pour des raisons évidentes : effet frontière qui pénalise le rail, différence d'écartement des voies entre France et Espagne, vétusté du réseau espagnol.

Mais l'Espagne va basculer très vite dans le chemin de fer moderne :

- elle a adopté l'écartement européen pour son copieux programme de lignes nouvelles TGV, ce qui va entraîner inéluctablement le passage progressif de tout son réseau à cet écartement ;

- les autoroutes espagnoles seaturent et l'Espagne n'en construira pas beaucoup d'autres, car les premières (très coûteuses dans le pays le plus montagneux d'Europe) ont été largement financées par l'Europe et, avec l'élargissement à 25 pays, les crédits disponibles se reporteront vers l'est.

On peut donc s'attendre à une croissance prochaine du fret ferroviaire franco-espagnol. La ligne du Languedoc qui relie Perpignan à Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes et Avignon s'acheminera alors vers une saturation inéluctable et déjà perceptible.

Parallèlement, les élus souhaitent intensifier les relations TER. Or la configuration géographique du Languedoc est particulièrement favorable à ce type de trafic : concentration de l'urbanisation sur la bande côtière, chapelet de villes moyennes tous les 30 ou 40 km.

Le TGV Languedoc Montpellier-Perpignan est donc urgent (il est significatif que Jacques Blanc, président de la région Languedoc-Roussillon, veuille participer à son financement).

Cependant une ligne nouvelle TGV réservée aux déplacements nationaux et internationaux à grande distance et une ligne classique, déjà en voie de saturation par les TER et les trains de fret, ne peuvent suffire.

D'où l'idée, retenue par RFF et la SNCF, d'une ligne nouvelle mixte TGV et fret, avec de nombreux raccordements avec la ligne classique, "à l'allemande", et un important entraxe des voies permettant de maintenir la vitesse de 300 km/h des TGV malgré les croisements avec les trains classiques.

Mais 4 voies seront nécessaires à terme sur la ligne nouvelle si on veut transférer massivement le fret routier sur le rail, même si on n'en construit que deux dans une première phase. Il faut prévoir en conséquence la réservation des terrains, les ouvrages d'art et les raccordements.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Des prix contestables

Non, il ne s'agit pas des prix Orange et Citron décernés par la FNAUT, mais de certains prix décernés par des institutions ou associations d'élus, sans que les usagers concernés soient consultés.

Amiens-Métropole vient ainsi d'obtenir, en même temps que Montpellier, Poitiers, Saint Quentin, Petit Couronne et Grand Couronne (banlieues de Rouen), un trophée Atmos pour "sa surveillance de la qualité de l'air et son système de transports et véhicules propres". Cette distinction, créée par l'ADEME et l'Association des Maires de France, récompense les villes qui ont "privilegié des transports publics non polluants et des services adaptés aux besoins des usagers, ou qui ont initié des solutions innovantes".

Certes un effort a été fait à Amiens pour mesurer la qualité de l'air (qui est bonne, grâce aux vents marins) ; les 90 bus du parc fonctionnent à l'aquazole, 8 minibus au GPL, et 20 véhicules équipés d'un traitement anti-particules avec gazole désulfuré seront achetés en 2003.

Mais la qualité du service n'est pas au rendez-vous. En 2000, le réseau a perdu 2 millions de voyageurs et ne les a pas regagnés depuis. Des milliers de voitures supplémentaires polluent donc allègrement l'air amiénois, la congestion automobile augmente et gêne les bus qui ne disposent ni de couloirs réservés, ni de priorités aux feux.

On pourrait décerner le trophée Atmos à un réseau de dix bus non polluants et sans voyageurs.

Daniel Leroy

Lors du dernier congrès du Club des Villes Cyclables (octobre 2002), la ville de Montpellier a reçu un Vélo d'Or, remis par Tokia Saïfi, secrétaire d'Etat au développement Durable.

Cycliste quotidien, je m'étonne de cette distinction car Montpellier privilégie la quantité à la qualité (la politique cyclable de l'agglomération est inexistante). De nombreuses pistes ne sont délimitées que par des bandes blanches devenues invisibles, elles ne sont pas entretenues et la police municipale ne fait rien pour les faire respecter par les automobilistes. Quant à la piste bidirectionnelle aménagée le long du quai du Verdanson, qui a valu sa récompense à la ville, elle est autorisée aux voitures des riverains sur le quart de sa longueur, et la traversée des carrefours dangereux à ses deux extrémités n'a pas été résolue. On voit mal comment Montpellier pourra tripler le nombre de ses cyclistes, comme l'annonce le PDU !

Eric Boisseau

Une autoroute inutile

Le barreau à péage A 585 Peyruis-Digne (18 km) et la déviation des Fonts (shunt de Digne vers Nice) sont prévus dans la vallée étroite de la Bléone. Malgré une déclaration d'inutilité publique en 1995, à l'unanimité des commissaires-enquêteurs, le projet a été déclaré d'utilité publique en 1996. Les recours des communes concernées et d'un collectif d'associations locales ont été rejetés par le Conseil d'Etat en 1999.

Le coût du projet est passé de 530 millions de francs en 1992 à 1400 en 1995. Il faudrait aujourd'hui apporter 150 millions d'euros à la société concessionnaire pour lui permettre d'équilibrer ses comptes, le barreau ne pouvant capter que 25% du trafic de transit.

Ce projet n'est plus d'actualité : plus de percée routière sous le Mercantour, plus de GLAT ("grande liaison d'aménagement du territoire") Digne-Nice, plus de possibilité d'adossement pour réaliser des autoroutes non rentables. Les associations ont donc déposé un recours devant le Conseil d'Etat contre la prolongation de la déclaration d'utilité publique en date du 14-09-2002.

Tous les habitants du val de Bléone souhaitent un aménagement des routes existantes, accessibles à tous. Seuls quelques "grands élus" fanatiques du bitume se mobilisent pour l'A585, sous prétexte de désenclavement et de création d'emplois : quand on n'a pas d'idées pour lutter contre le chômage et la désertification rurale, on ne s'encombre pas d'arguments rationnels.

Pierre Mathé, association Non à l'A 585

Tunnels routiers

Le tunnel du Puymorens (Ariège) est interdit aux cargaisons de matières dangereuses. En septembre dernier, une catastrophe a été évitée de justesse : un camion chargé de cosmétiques a pris feu quelques minutes avant d'y entrer.

Mais le gouvernement, qui se préoccupe de sécurité routière, vient d'ouvrir le tunnel du Somport et veut supprimer l'alternat pour le passage des camions dans le tunnel du Mont Blanc.

TGV contre TER

L'AUTC Poitou-Charentes tire le signal d'alarme : pour pouvoir augmenter le nombre des TGV Paris-Bordeaux, la SNCF a décidé d'imposer à 6 TER des stationnements de 7 à 15 minutes. En attendant l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux, l'AUTC réclame le report du trafic de fret sur les lignes Paris-Saumur-Thouars-Niort-Saintes-Bordeaux et Nantes-Bordeaux.

Les gares absurdes du TGV-Est

Le retard de construction du TGV-Est doit impérativement être mis à profit pour revoir la localisation des gares nouvelles.

L'absence de connexion des gares nouvelles au TER transformerait le TGV-Est en instrument pervers : il "enrichirait les riches et appauvrirait les pauvres". Il améliorerait les possibilités de déplacement, déjà très correctes, des habitants des grandes villes (Nancy, Metz) tandis que, faute d'accès facile, les habitants de certaines petites villes (Longwy, Verdun, Toul, Commercy, Bar-le-Duc) risqueraient de voir réduire ou supprimer ce qui leur reste de relations classiques sous prétexte de double emploi avec un TGV plus ou moins proche. C'est pourquoi la gare Lorraine doit se situer sur l'axe Metz-Nancy et la gare Meuse dans la vallée de la Meuse, au croisement avec la ligne en sommeil Lérerville-Verdun-Sedan.

Michel Vogt, 55 Verdun

Le conseil général de la Meuse s'enfoncé dans ses erreurs : après la localisation absurde de sa gare TGV hors de l'axe de vie du val de Meuse, les dépenses stériles annexes se succèdent.

Le président, Bertrand Pancher, veut mettre la gare à 15 minutes de Verdun et Bar-le-Duc en créant une voie rapide entre ces deux villes ("le grand pari du département"), pour 45 millions d'euros, alors que la route actuelle est peu chargée (3000 véhicules par jour) et ne risque pas d'être saturée par la maigre clientèle que générera la gare. Le mythe d'un temps d'accès routier minimal à la gare a occulté l'importance d'une bonne accessibilité par TER, susceptible d'élargir la clientèle du TGV.

Après la voie rapide, la zone d'activités autour de la gare : 60 hectares. Selon Bertrand Pancher, "un petit bâtiment isolé en rase campagne donnerait une image déplorable du département". Il est donc question de circuits touristiques, d'une zone résidentielle et même d'un "centre de congrès placé stratégiquement à une heure de Paris".

L'Est Républicain s'interroge : "une zone d'activités peinera à séduire les investisseurs, la zone voisine des Souhesmes est là pour le rappeler. Il ne faudrait pas non plus tomber dans le piège du transfert d'activités, déshabiller Bar et Verdun pour habiller Issoncourt".

Selon la Dépêche Meusienne, "on ne connaît pas la formule gagnante, mais on n'ignore plus comment s'y prendre pour dépenser sans compter avec la certitude d'une efficacité proche de zéro".

Jean Boudaille, 91 Gif sur Yvette

Forum

Sites touristiques

Les sites touristiques les plus fréquentés doivent être desservis par le rail. Outre le Mont Saint Michel, dont la desserte ferroviaire a été préconisée de longue date par l'ADPCR, c'est le cas de la Cité de la Mer située dans l'ancienne gare maritime de Cherbourg, qui dispose d'un embranchement ferré, et de Vulcania, que la SNCF dessert par autocar depuis Clermont-Ferrand alors que la ligne Clermont-Saint Ours les Roches-Laqueuille-Brive passe à proximité.

Guy Fontenelle, président de l'ADPR

Economies mal ciblées

Les restrictions budgétaires décidées par le gouvernement ont porté sur l'emploi, le logement, l'enseignement, la recherche, la culture. Pourtant le secteur routier se prêtait bien aux économies budgétaires, sans parler des économies sociales et écologiques qui pouvaient en découler. On comprend que le lobby routier ait intérêt à entretenir la fiction selon laquelle la route est rentable et le transport public déficitaire.

Les économies routières possibles peuvent bénéficier aux transports publics, mais aussi à d'autres secteurs : logement social, urbanisme, aménagement du territoire, environnement, ... Nous devons le faire savoir aux groupes socio-professionnels qui ont des projets utiles, voire indispensables, à la collectivité mais se les voient élaguer ou refuser faute de financement. Nous pouvons ainsi faire comprendre combien le surinvestissement routier est stérilisant au-delà du seul secteur des transports, et susciter une opposition élargie aux gaspillages routiers.

Jean Dreyer, FNAUT-Alsace

L'offre crée l'usage

A Lens, le taux d'utilisation des transports publics est particulièrement bas (FNAUT-Infos n°106) : ce n'est pas étonnant. Le transporteur local sait faire cocorico, mais les bus sont rares, et disparaissent après 19h50. Pour me rendre à mon travail, il me faut 6 minutes en voiture, et 55 à 60 en transport collectif car je dois changer à la gare de Lens : je gagne un quart d'heure en ne prenant pas la correspondance et en terminant mon trajet à pied, en 25 minutes ...

Quand je prends le train, je mets plus de temps pour aller de mon domicile à la gare que de Lens à Paris. Le dimanche, il n'y a que 3 bus dans chaque sens : le matin, le

bus arrive à la gare bien après le départ du TGV ; le soir, le TGV arrive après le départ du bus.

Odile Maréchal, 62 Lens

Automatisation du métro ?

A Paris, la ligne 14 est celle qui offre à la fois le meilleur niveau de service, la plus grande fiabilité et la plus grande souplesse. Après 4 ans de fonctionnement, le résultat est probant. Pour promouvoir vraiment les transports collectifs, il faudra bien en arriver à l'automatisation intégrale du métro.

On peut opposer que cette opération tuerait l'emploi et déshumaniserait le transport souterrain. Rien n'est plus faux. La ligne 14 nécessite autant d'agents qu'une ligne classique, mais avec une offre bien meilleure. Et le métro classique est-il humanisé avec des conducteurs enfermés dans une cabine de conduite ? Les usagers ont tout à gagner à ce que les postes de conducteurs de métro supprimés soient transformés en postes de conducteurs de bus, contrôleurs ou agents d'accueil : les besoins en surface sont gigantesques.

Eric Ehlers, AUT-Ile de France

Passages à niveau

Les accidents qui se produisent aux passages à niveau (PN) ne contribuent que marginalement à l'insécurité routière (34 tués en 2001 sur plus de 8000) mais il est légitime que la FNAUT s'en préoccupe car la sécurité des usagers du train (et celle des conducteurs) est aussi en cause et, on l'a vu hélas à Port Saint Foy en 1997, une catastrophe est toujours possible.

Les PN ne sont pas structurellement plus dangereux que les intersections routières : 99 fois sur 100, ce sont les conducteurs routiers qui en font des points dangereux (voir FNAUT-Infos n°111). L'opération chirurgicale consistant à les supprimer est une manière d'accorder (au prix fort) la priorité au trafic routier en évitant aux automobilistes et conducteurs de camions toute contrainte réglementaire. Il est donc anormal que RFF contribue au financement des suppressions de PN.

La sécurité légendaire du train est due à la technique ferroviaire elle-même (guidage, signalisation d'espacement) mais aussi à une réglementation très stricte imposée au personnel cheminot. Puisqu'on ne peut supprimer tous les PN, les usagers de la route eux aussi doivent accepter des contraintes pour leur franchissement : aux Etats-Unis et au Canada, le stop est obligatoire même si les barrières sont levées.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT-Centre

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a été consultée sur le projet de décret transposant le "premier paquet ferroviaire", sa réponse a été élaborée par André Laumin. Elle a demandé un débat sur la répartition des sillons par tranches horaires et types de trafic. Elle a contesté le calcul des péages qui pénalise les trains périurbains alors que les autoroutes et pénétrantes urbaines sont gratuites.

● Jean Sivardière et Simone Bigogne ont rencontré Elisabeth Borne, directrice de la stratégie à la SNCF.

● Jean Sivardière a rencontré Thierry Soupault, délégué général de l'UTP et Anne Meyer, responsable des études économiques.

● François Grosjean est intervenu, à Bruxelles, dans un atelier sur les "transports durables" organisé par T&E et la Commission Européenne.

● Jean-Louis Camus participe, au CNT, à un groupe de travail sur le "découplage entre le développement économique et la mobilité".

Patrimoine ferroviaire

La SNCF vient de reprendre l'exploitation de la ligne Les Aubrais-Boigny sur Bionne pour assurer un trafic de fret demandé par l'entreprise StockAlliance.

Un exemple de plus qui justifie les actions entreprises par la FNAUT pour sauvegarder certaines emprises.

Climat perturbé

● D'après Jean-Claude Duplessy, directeur de recherche au CNRS, le climat terrestre a connu dans le passé des changements de grande amplitude en des temps très brefs. Peu après l'époque des peintures de Lascaux, des européens sont nés sous un climat proche du climat actuel de la Scandinavie et morts sous un climat proche de celui du Portugal. 2000 ans plus tard, une période glaciaire s'est installée en quelques décennies. De telles variations brutales sont dues à des perturbations de la circulation océanique.

● Selon une étude réalisée pour le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), 44 lacs glaciaires de l'Himalaya (Népal et Bhoutan) risquent de déborder d'ici cinq à dix ans et d'inonder les vallées, menaçant la vie de dizaines de milliers de personnes.

Selon la même étude, les pertes consécutives aux catastrophes naturelles doublent tous les dix ans : elles pourraient atteindre 150 milliards d'euros par an au cours de la prochaine décennie. Cette évolution pourrait compromettre la rentabilité du secteur des banques et des assurances.

Permis à points

Récompense :

+1 point à **Guy Zuckerman**, président de l'Union Commerciale de Saint Jean de Braye, banlieue d'Orléans : "le tramway, c'est le dynamisme pour un pôle commercial. Le bus guidé, qui n'apporte que les services d'un gros bus, est anti-commercial".

Punitions :

-2 points à **Georges Gruillot**, sénateur du Doubs. Il propose d'achever le programme autoroutier Balladur et d'élargir certaines autoroutes de 3 à 4 voies par sens, "les camions occupant déjà deux voies sur trois". Ce plaidoyer autoroutier est extrait ... d'un rapport sur le projet de canal Saône-Rhin, ex Rhin-Rhône (source : FNE-Infos).

-2 points à **Max Roustan**, maire DL d'Alès. En septembre dernier, il a rappelé la nécessité de prolonger la route à deux fois deux voies Nîmes-Boucoiran jusqu'à Alès. Rien de plus urgent, en effet, que d'élargir les routes dans une région sinistrée par les inondations.



* **Frédéric Delorme**, directeur commercial fret de la SNCF (Les Infos, journal interne de la SNCF, 20 décembre 2002) : "ce qu'on vendait auparavant au client, c'était notre arrière-boutique : wagons isolés, trains entiers ou mixtes. Maintenant, ce qu'on va lui vendre, c'est un déplacement d'un point à un autre". Voilà un bla-bla qui convaincra les chargeurs de confier leur trafic au rail !

* **Jacques Godfrain**, député-maire UMP de Millau, pense que le viaduc, nouvelle tour Eiffel, va apporter un souffle nouveau dans l'esprit millavois, un esprit de conquête. Il déclare avec emphase : "les millavois vont acquérir une nouvelle notoriété dans le monde entier grâce à cet ouvrage exceptionnel. Partout où ils iront, on leur parlera du viaduc, ils vont retrouver la fierté de posséder quelque chose d'unique et cela va les pousser à se dépasser." Les habitants de Garabit sont-ils connus dans le monde entier ?

Quant à l'entreprise Eiffage, elle rappelle que "le chantier est situé dans un espace protégé" et que, "la faune et la flore ne devant pas subir de préjudice irréversible, il n'est pas question, pour ceux qui construisent le viaduc, de s'allonger dans les prés pour organiser un pique-nique improvisé et même de cueillir des fleurs". Nous voilà rassurés !

AHURISSANT

▶ A l'occasion de la "journée sans ma voiture" 2002, la ville d'Argenteuil (Val d'Oise) a proposé une animation originale : l'ouverture de la rue piétonne à la circulation automobile, la vitesse étant limitée à 30 km/h. En raison d'autres "animations" (courses à pied, ...), diverses modifications d'itinéraires et restrictions de services ont été imposées aux lignes d'autobus : certains usagers ont ainsi été déposés à 2 km de la gare et se sont vus proposer une animation ... pédestre. "En ville sans mes bus" !

Christian Noguier, AUT-Argenteuil

MAL DIT

▶ **Claude Viet**, président de Europe Air Poste, compagnie aérienne de La Poste : "pour remplir notre mission de service public qui est d'acheminer le courrier à J+1, nous sommes obligés d'utiliser le transport aérien". Chaque nuit, 6 à 8 millions de lettres transitent par Roissy. M. Viet a la mémoire courte : il y a 30 ans, le courrier prenait le train et arrivait à l'heure ; aujourd'hui il prend l'avion et arrive souvent en retard.

Vocabulaire

- ▶ Tramway sur rails : pléonasmе. Dit-on autobus sur pneus, bicyclette à deux roues, éléphant à trompe ?
- ▶ Tramway sur pneus : expression impropre. Dit-on, pour désigner le tramway : autobus sur rails ?
- ▶ TVR : monorail. Préféré à Nancy et Caen au "tramway sur rails", c'est le "tramway déraillé".

Invention géniale

▶ Selon un journaliste au style approximatif mais plein de bon sens, "le TVR de Nancy est capable de circuler sur un seul rail (sic) en site propre, puis comme un banal autobus au milieu des embouteillages". Le TVR devant rouler à vitesse réduite dans certains "virages dangereux", notre journaliste ajoute : "fallait-il se doter d'un tramway pour le faire avancer à la vitesse d'un piéton ?"

Intermodalité

▶ La RATP et le SMTC de Clermont-Ferrand ont mis sur pied un partenariat visant en particulier à favoriser l'intermodalité, et proclament leur volonté d'être précurseurs en la matière. Mais le "tramway sur pneus" Translohr adopté par le SMTC ne pourra pas rouler sur les voies ferrées de l'agglomération clermontoise ...

Brèves

Michel Delebarre victime d'une injustice ?

Dans une longue lettre adressée à la FNAUT, Michel Delebarre, président PS de la Communauté Urbaine de Dunkerque, se plaint amèrement d'avoir reçu un prix Citron et crie à l'injustice.

Pourtant, six ans après le vote de la loi sur l'air, la collectivité qu'il préside n'a pas adopté de PDU. Un projet a été élaboré sans la moindre participation de la population et, fin 2002, il n'avait même pas été envoyé aux conseillers communautaires pour avis.

M. Delebarre nous reproche cependant d'avoir ignoré les dispositions volontaristes de ce PDU secret ! Confondant "site propre" et tramway, il critique notre "intégrisme technique" alors que nous évoquons les bus bloqués dans les embouteillages.

Sarkozy roule trop vite

Son avion en provenance de Paris avait une demi-heure de retard : le 25-11-02, le ministre de l'Intérieur a roulé à plus de 175 km/h sur l'A9 entre Perpignan et Le Perthus, où il avait rendez-vous avec son homologue espagnol pour l'inauguration d'un centre policier. Malgré le "démenti" du ministre, l'Indépendant de Perpignan a confirmé.

Zones 30

"L'avenir des zones 30 en France, en Italie, en Suisse : diagnostic et propositions". Les actes du colloque organisé récemment par Rue de l'Avenir et DARLY sont disponibles pour 10 euros, frais d'expédition compris. Rue de l'Avenir, 34 rue de l'Eglise, 75015 Paris.

Devenez correspondant de la FNAUT

Vous habitez une agglomération, un département ou un "pays" où aucune association de la FNAUT n'est implantée. Vous pouvez cependant contribuer à l'action de la FNAUT en adhérant et en devenant correspondant de notre fédération. Votre rôle :

- informer la FNAUT des difficultés rencontrées par les usagers des transports et des modes non motorisés ainsi que des risques d'atteinte à l'environnement (par exemple les projets routiers surdimensionnés) ;
- travailler en collaboration avec nos fédérations régionales et représentants régionaux ;
- contribuer aux réflexions et aux propositions de la FNAUT.

Actions en régions

Alsace

● Le CADR (Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler) de Mulhouse déplore la médiocrité et l'éparpillement des quelques kilomètres d'aménagements cyclables dont il a obtenu la création : en l'absence de protection contre l'automobile, la sécurité des cyclistes n'est pas assurée. Les bandes cyclables s'arrêtent avant les intersections, les itinéraires bis par des petites rues sont privilégiés au détriment d'une insertion sur les grands axes. Les projets de la municipalité (tram-train, restructuration du plan de circulation) contiennent des incohérences telles que la création de parkings très proches du centre-ville.

● L'association Piétons 67 et la LCVR du Bas-Rhin ont édité, avec le concours de la communauté urbaine de Strasbourg, une affiche incitant les parents à sensibiliser les enfants aux dangers de la rue.

● Alsace-Nature s'oppose à l'allongement de la piste de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Alsace-Nature plaide par ailleurs pour une relancé du transport de fret par voie d'eau sur les canaux existants : une péniche Freycinet de 350 tonnes remplace 14 poids lourds (voir le bulletin n°47 d'Alsace-Nature, tel 03 88 37 07 58).

● L'association Florirail milite depuis plus de dix ans pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller et son intégration dans la desserte de tram-train de l'agglomération de Mulhouse. Elle vient de publier un dossier (Florirail, 4 rue des Boulangers, 68500 Guebwiller). Selon Pierre Bischoff, président de l'association, "l'intensité de la réflexion est inversement proportionnelle à la longueur de la ligne à moderniser, soit 9 km".

● L'association Thur Ecologie et Transports demande la modification du projet de tram-train de Mulhouse : dans la conception actuelle, les habitants de la vallée de la Thur se rendant à la gare de Mulhouse devraient changer de train à Thann ou subir un chapelet d'arrêts au centre-ville avant d'arriver à la gare.

Assemblée générale

L'assemblée générale 2003 de la FNAUT aura lieu le samedi 29 mars, à partir de 9h30, au 92 bis boulevard du Montparnasse, Paris 14ème (salle du rez de chaussée). Métro Montparnasse, sortie côté lignes 4 et 12. Renseignements au siège. Le matin : activités statutaires ; l'après-midi, débat sur la décentralisation.

Auvergne

● Dans une intervention auprès des présidents des régions concernées, le Coderaïl de Montluçon se préoccupe du futur jumelage des trains de nuit Lyon-Nantes et Lyon-Bordeaux. Il rappelle que cette opération ne doit intervenir qu'après le rétablissement d'une liaison aller-retour de matinée Lyon-Bordeaux par Limoges. Le Coderaïl réclame la rénovation des turbo-trains et la suppression rapide du rebroussement de Saint Sulpice-Laurière, dont l'emprise a été acquise par la SNCF depuis des années.

L'AUT-Auvergne demande que les liaisons de nuit soit labellisées "service nuit", que des autorails remplacent les cars de rabattement lents et inconfortables et que les tarifs ne soient pas augmentés malgré l'allongement kilométrique du trajet après le jumelage des trains de nuit.

Franche-Comté

● L'AUT-Besançon enregistre avec satisfaction la réorganisation récente des réseaux urbain et suburbain de Besançon. Elle demande la poursuite de l'intégration tarifaire, le développement des parkings-relais, la création de nouvelles haltes ferroviaires et l'étude d'un tramway.

● L'association Transport 2000-Dole déplore la rareté des relations ferroviaires entre Dole, Pontarlier et la Suisse, et la mauvaise qualité des correspondances. Un TER quitte Dole à 18h16 alors que le TGV arrive de Paris 4 minutes plus tard. Un train arrive à Dijon à 17h, un TER quitte Dijon pour Chaumont et Reims à 17h03.

● L'Association pour la Promotion des Voies Ferrées du Jura a obtenu, après 5 ans d'efforts, la création d'un nouveau point d'arrêt à Champagnole, à proximité d'un lycée : l'ouvrage a été réalisé en trois mois et n'a coûté que 200 000 euros.

Pays de la Loire

● Commentant les projets de décentralisation du gouvernement lors des Assises des Libertés Locales du Mans, Jean-François Hugu a rappelé la nécessité de maintenir un pouvoir fort de l'Etat en matière d'environnement, et de favoriser un contre-pouvoir associatif face aux élus et à l'administration, souvent trop sensibles aux pressions des lobbies économiques locaux.

● La FNAUT-Pays de la Loire observe avec intérêt la forte fréquentation du service TER par autocar Le Mans-Saumur et propose l'étude de la réouverture de la ligne La Suze-La Flèche.

● Jean Moreau, président de l'AUT-86, a

été reçu par Pierre Figueras, conseiller technique de Dominique Bussereau, au sujet de la réouverture de la ligne Fontenay-Niort.

Picardie

● Daniel Leroy, président de l'association Les Droits du Piéton d'Amiens, défend le tramway sur rails. Il critique l'intérêt manifesté a priori par la municipalité pour le système Translohr : "un trolleybus carrossé tramway, de faible capacité et incapable d'utiliser l'étoile ferroviaire d'Amiens".

Avec pédagogie, Daniel Leroy plaide pour une densification du tissu urbain amiénois, favorable à une meilleure qualité de vie, par urbanisation des friches urbaines et le long des axes existants de transport.

Rhône-Alpes

● Les associations lyonnaises de la FNAUT ont gagné : la ligne du Chemin de Fer de l'Est de Lyon sera réutilisée pour une ligne urbaine de tramway et une liaison Part-Dieu-Saint Exupéry.

● DARLY approuve le projet de densification urbaine Lyon-Confluences. Elle souhaite la desserte de la Presqu'île par le tramway, la réalisation de cheminements cyclables et piétons et le déclassement du tunnel de Fourvière et son affectation pour moitié à une ligne de transport collectif.

● L'association Lyon-Métro souhaite la modernisation rapide du réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais : électrification, matériel TER de grande capacité de préférence au tram-train.

● L'association Lyon-Métro a organisé un débat sur la sécurité dans les tunnels routiers lyonnais, avec la participation de Michel Marec, ancien président du comité de sécurité du tunnel du Mont Blanc.

● L'association Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud a obtenu satisfaction : une deuxième ligne de trolleybus a été créée à Saint Etienne. Gabriel Exbrayat, président de l'ADTLS, a participé aux travaux de certification de la ligne 4 du réseau urbain de Saint Etienne.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 112
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

Immobilisme

Selon une belle formule de Jacques Chirac : "nous nous comportons collectivement comme si nous avions à notre disposition une planète de rechange sur laquelle nous pourrions aller nous installer le moment venu en conservant nos habitudes de vie".

S'il est un domaine où une modification de nos habitudes est indispensable, et urgente, c'est bien celui des déplacements. On comprend donc mal l'attentisme du gouvernement qui tarde à réorienter la politique des transports et semble au contraire cautionner les errements passés (à l'exception notable de la gestion de la sécurité routière).

C'est ainsi qu'après avoir, de manière anachronique, quasiment supprimé les subventions à la mise en oeuvre des PDU, il vient d'augmenter la capacité des traversées routières alpines et pyrénéennes en décidant, coup sur coup, de supprimer l'alternat pour le passage des camions dans le tunnel du Mont Blanc (au mépris de la sécurité) et d'ouvrir le tunnel du Somport à la circulation des camions (sans péage).

Le gouvernement encourage le développement du trafic aérien "à bas prix" en fermant les yeux sur ses coûts écologiques et sur la concurrence déloyale qu'il fait au rail (en 2002, le trafic ferroviaire sur les lignes Paris-Milan, Paris-Genève et Paris-Londres a diminué de 15%). Mais il n'intervient pas quand la pérennité de la liaison ferroviaire Lyon-Bordeaux est menacée.

Plus inquiétant encore : le retard des investissements ferroviaires prévus par les contrats de plan Etat-régions, pourtant essentiels pour rétablir une coexistence satisfaisante entre les trafics TGV, TER et fret. Une note du cabinet du Premier ministre adressée aux préfets au cours de l'été 2002 souligne "le caractère intangible" des crédits destinés à la route et la possibilité "d'ajustements" des crédits ferroviaires.

Des représentants du ministère de l'Economie et des Finances vont même jusqu'à se demander s'il est bien utile d'entretenir 30 000 km de voies ferrées, puisqu'on peut bien réduire les vitesses sur les lignes secondaires.

Conseillons-leur de relire les propos lucides de Jacques Chirac, et d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

Jean Sivardière

L'offensive du lobby routier : début d'une période de régression ?



Les transports collectifs urbains vont-ils connaître une nouvelle période noire ? Le trafic routier de marchandises va-t-il encore se développer au détriment des modes écologiques ? On peut le craindre. Bien qu'il n'existe pas (selon Christian Gérondeau), le lobby routier mène actuellement une campagne idéologique intense, et de plus en plus agressive. Des "experts" posent ouvertement des questions inquiétantes : faut-il encore développer les transports urbains, puisque la clientèle stagne ? faut-il vraiment chercher à réduire la circulation en ville ? faut-il investir sur le rail, puisque le trafic de fret stagne lui aussi ? Il est temps de se mobiliser contre cette offensive anachronique et irresponsable.

Les transports collectifs (TC) urbains vont-ils connaître une nouvelle période noire, analogue à celle des années 1950-1975 qui a vu le démantèlement des réseaux de tramways et de trolleybus ?

L'autobus suffisait bien, aux yeux des penseurs et décideurs de l'époque, pour transporter une clientèle non-motorisée donc captive, les TC étant de plus jugés inadaptables au développement en tache d'huile des périphéries des villes.

A cette triste période succèdera, suite au premier choc pétrolier et à la sensibilisation des citoyens à la pollution, une époque euphorique de remise en cause du tout-voiture, dont les symboles auront été le retour triomphal du tramway et la création des "sites propres".

Mais s'il se fait plus discret, le lobby automobile ne désarme pas. Ainsi Michel Noir, alors maire de Lyon (1989-1995), demande au chef de l'Etat de faire de la priorité aux TC une cause nationale, mais il multiplie les parkings en centre ville et

rogne le réseau de TC de surface, faute d'argent ...

En 1995, la ville de Caen renonce au tramway au profit d'un transport intermédiaire entre l'autobus et le tramway. Le 6 janvier 1995, une journée d'étude rassemble, à Caen, 300 personnalités qui, sauf le représentant de la FNAUT, manifestent un enthousiasme surprenant pour ce système "innovant" baptisé TVR. Chacun glose sur le succès du tramway, mais se plaint de son coût, et s'extasie sur ce petit nouveau censé allier les qualités du tramway à celles de l'autobus, et qui coûtera, affirme-t-on, 40% moins cher que le vrai tram. On connaît la suite, même s'il est difficile d'obtenir des précisions sur le vrai coût du TVR de Nancy et de Caen.

Le tramway attaqué

Le tramway continue quand même sur sa lancée, les PDU issus de la loi sur l'air le préconisent souvent. Mais un doute commence à germer à partir de l'offensive

habile de Caen : le tramway est trop cher, faisons donc du tram au rabais avec les "transports intermédiaires" (qui ne sont que des autobus ou trolleybus, mais bien plus chers qu'eux).

Des voix "autorisées" - universitaires, professionnels dits de haut niveau - expriment dans les médias des doutes sur les avantages et l'efficacité du tramway, puis s'emploient à le dénigrer et à le combattre ouvertement. La palme revient à Michel Carmona, auteur du pamphlet "Tramway, le coût d'une mode" (FNAUT-Infos n°98).

Un autre "universitaire sur pneus", Rémy Prud'homme, ne met pas seulement en cause le tramway, mais aussi les sites propres, le nouveau partage de la voirie, le refus de construire pénétrantes et parkings et toute cette politique de "gribouille" qui va tuer le dynamisme économique urbain. On se croirait revenu 40 ans en arrière.

Comme en 1930 à Paris, ou plus tard en province, le déploiement de la politique pro-automobile commence par une attaque en règle contre le tramway.

Lobby offensif

Il n'y a plus aujourd'hui de réunions professionnelles, de congrès, de colloques, où l'alarme ne retentisse :

- on a beaucoup dépensé pour mettre en place des transports collectifs en site propre (TCSP), notamment des tramways, mais le report modal attendu se fait mal ou pas du tout, et l'automobile progresse ;

- le nouveau partage du temps entre travail, achats et loisirs engendre une mobilité que les TC urbains sont peu aptes à satisfaire à des coûts "acceptables". Les trafics pendulaires vont diminuer au profit de déplacements plus diffus et plus étalés dans le temps.

(A vrai dire, il est surprenant d'entendre des professionnels du transport se lamenter sur cette évolution, alors qu'ils ont expliqué pendant des décennies que ce qui leur coûtait cher, c'était les périodes de pointes, qui obligeaient à mobiliser du matériel et du personnel inutilisés le reste de la journée en semaine, ainsi que les samedis et dimanches.)

Désormais la discrétion du lobby automobile n'est plus de mise. Sa publicité provocatrice pour le Mondial de l'Automobile 2002 montre le centre de Paris traversé par des voies rapides ... et cette publicité est véhiculée par les 4000 autobus de la RATP, qui fait ainsi le jeu de sa concurrente ! A-t-on jamais vu les voitures couvertes d'affiches prônant l'usage des TC, ou suggérant la multiplication des couloirs bus et des lignes de tramway dans Paris ?

Le transport collectif urbain devrait

bénéficier de tous les efforts. Mais l'évolution sur le terrain est tout autre.

- Orléans renonce à une deuxième ligne de tramway au profit d'une ligne de bus guidé sur l'axe est-ouest.

- A Strasbourg le réseau de tramway sera étendu, mais les lignes C, D et E éviteront soigneusement le centre de Neudorf (qui compte 40 000 habitants), la Place du Marché qui concentre la majorité des commerces ne sera pas desservie.

- A Lyon, la ligne forte T3 prévue en tramway (ligne 1 actuelle, la plus chargée du réseau avec plus de 30 000 voyageurs/jour) sera finalement équipée du trolleybus Cristalis articulé sans site propre intégral ni priorité systématique aux carrefours.

Selon Gérard Collomb, nouveau maire depuis mars 2001 : "la circulation est déjà assez compliquée dans la presqu'île pour qu'on y mette un tram. Le tram dans la presqu'île, ce serait le totalitarisme des transports en commun". Quant à la ligne T4, on n'en réalisera que la moitié, pour 2009. Le maire ne dit rien du totalitarisme automobile qui paralyse le trafic des bus et coûte des millions au SYTRAL, mais il geint sur l'endettement et la situation financière catastrophique du SYTRAL.

- A Paris, les efforts du maire et de son adjoint aux transports pour faciliter la rotation des autobus sont sabotés par la Préfecture de Police, par la RATP qui rechigne à renforcer l'offre alors que la demande s'est considérablement accrue, enfin par l'Etat dont la contribution au STIF a diminué de 585 millions d'euros en 2002, et diminuera de 775 millions d'euros en 2003.

- Marseille et Grenoble prévoient l'extension de leur réseau de tram, mais suppriment les trolleybus, non polluants et silencieux, alors qu'une commande groupée avec Lyon et Saint-Etienne aurait diminué le prix des Cristalis. Les deux agglomérations entendent dépenser par ailleurs des centaines de millions d'euros pour des voies routières souterraines.

Cohérence, rigueur de gestion, priorité aux transports collectifs, lutte contre la pollution, protection et amélioration du cadre de vie, où êtes-vous ?

La période qui s'annonce ne sera peut-être pas aussi noire que celle des années 1950-75, car la sensibilité écologique et sociale de la population a évolué, mais elle risque fort d'être grise. Le lobby automobile n'a pas désarmé, il a des moyens et sait flatter l'individualisme et l'égoïsme : à nous de réagir.

Jean-Louis La Rosa

D'après une étude récente de l'OCDE, les hommes politiques tendent à penser que les infrastructures de transport favorisent le développement économique et donc l'emploi. Mais cette croyance n'est pas étayée par l'analyse scientifique : les effets sont faibles, au moins dans les pays développés, et peuvent parfois même être négatifs à l'intérieur d'une région (www1.oecd.org).

Pourtant, selon **Marc Censi**, ancien président UDF de la région Midi-Pyrénées, la mise à deux fois deux voies de la RN 88 Toulouse-Lyon n'est pas seulement un projet routier, elle s'inscrit "dans une perspective novatrice et originale, raisonnable" car "elle permettra que nos pays et nos populations aient de réelles perspectives d'avenir". C'est en effet "l'engagement d'une action cohérente et harmonieuse en faveur des territoires et bassins de vie desservis", c'est l'application du "concept d'itinéraire de développement durable, soutenable et raisonnable" (sic). Pour les défenseurs de l'environnement, le projet reste celui de la "diagonale du fou".

Philippe Douste-Blazy, maire UMP de Toulouse, rassure ses électeurs : "mon objectif n'est pas de faire baisser la circulation des voitures dans le centre mais de favoriser la mobilité urbaine. Je n'appartiens pas à un lobby anti-voitures. J'ai d'ailleurs supprimé la journée sans voitures qu'avait organisée mon prédécesseur."

Didier Migaud, député PS de l'Isère, a réclamé, par une action auprès du conseil d'Etat "en tant que consommateur", le rétablissement de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) flottante, supprimée en juillet dernier. "LA TIPP flottante a pour objectif de mettre fin au reproche fait à l'Etat de s'enrichir via un surplus de recettes de TVA".

Le pétrole est pourtant une denrée qui se raréfie et dont l'approvisionnement est soumis à des aléas politiques. Il est donc normal que le prix des carburants reflète les difficultés d'approvisionnement et soit soumis à des fluctuations importantes.

Il est facile, pour un homme politique, de vouloir faire plaisir à l'automobiliste en demandant à l'Etat d'atténuer sa pression fiscale. Mais le mécanisme de la TIPP flottante, imaginé par le gouvernement Jospin, ferait perdre un milliard d'euros sur 2003 à l'Etat (100 km de TGV, un coût modéré selon M. Migaud) ; il est anti-pédagogique au moment où économiser l'énergie et lutter contre le réchauffement climatique est une nécessité.

Chamonix et Maurienne

Michel Bouvard, député de la Savoie, nous a écrit pour contester l'appréciation portée par la FNAUT sur les élus de Maurienne lors de l'attribution du prix Orange au maire de Chamonix.

"Les élus de Maurienne ne se sont jamais contentés de renvoyer le trafic routier chez le voisin chamoniard, comme vous l'écrivez. Ils demandent simplement une répartition équilibrée des trafics entre les différents itinéraires franco-italiens en acceptant d'en garder la part principale, dans l'attente de la mise en oeuvre des solutions ferroviaires pour lesquelles ils ont été les premiers à militer, bien avant que la catastrophe du tunnel du Mont Blanc, survenue en mars 1999, ne réveille les consciences et n'alerte l'opinion sur la fragilité des échanges à travers les Alpes et le caractère insupportable de l'excès du trafic des camions".

NDLR - Si les élus de Chamonix ont, bien avant mars 1999, combattu le trafic routier, ceux de Maurienne ont-ils vraiment fait autre chose, depuis dix ans, que de le favoriser, pour en arriver aujourd'hui - véritables arroseurs arrosés - à réclamer une répartition démocratique de ses nuisances ? Ils ont appliqué le principe de Michel Barnier : la route d'abord, le rail ensuite. Mais, à force de privilégier la solution de facilité - l'autoroute A43 pour désengorger la RN 6 et plus récemment la réouverture du tunnel du Mont Blanc pour soulager la Maurienne - on ne s'attaque jamais au fond du problème et on se retrouve dans l'impasse, malgré tous les efforts de M. Bouvard pour promouvoir le projet Lyon-Turin et le ferroutage.

Procès scandaleux

Suite à la manifestation organisée le 6 octobre 2001 en Maurienne par un collectif d'une vingtaine d'associations, dont la FNAUT, pour protester contre la croissance du transit routier dans les vallées alpines, Eric Lanoë, président de l'association Réagir (victime de brutalités policières), et Bruno Rebelle, directeur de Greenpeace, ont été interpellés "à titre personnel", ce qui est proprement scandaleux, pour dégradations.

En février dernier, le tribunal d'Albertville les a reconnus coupables d'entrave à la circulation et condamnés à payer 3450 euros correspondant au manque à gagner de la société exploitant l'A43 pendant les deux heures de blocage de l'autoroute. Cette amende sera évidemment assumée par l'ensemble des associations organisatrices, dont les présidents avaient demandé à être inculpés eux aussi.

Haro sur le tramway

Au sein du groupe de réflexion sur "les transports urbains dans quinze ans", réuni par le Commissariat au Plan et comprenant une quarantaine de participants dont Jean-Louis La Rosa qui représente la FNAUT, il faut être prospectif et faire du "brain storming". Mais la sinistrose est de rigueur. Les yeux sont fixés sur les financements. "On va droit dans le mur", entend-on dire et répéter, tant on continue à considérer le TC comme une activité industrielle en soi, avec ses comptes, bilans et ratios financiers, alors qu'il est d'abord un outil d'aménagement urbain et une alternative, avec les modes doux, à l'usage de la voiture, dont la loi sur l'air impose de le réduire sans tarder.

"Réalisme"

Au lieu d'affirmer avec force que les élus doivent mettre leurs actes en accord avec leurs paroles et d'attribuer aux TC les moyens nécessaires, au lieu d'imaginer que les autorités organisatrices de transport, pilotes des PDU, puissent avoir prise sur la circulation et le stationnement des voitures et sur les décisions en matière d'urbanisme, on crie, au nom du "réalisme", haro sur les TCSP, à commencer par le tramway, qui fait figure d'accusé numéro un.

Un expert du Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de Lyon intitule ainsi sa contribution : "l'avenir des TC urbains ne tient-il qu'à un pantographe" ? Il rappelle que 26 villes françaises ont réalisé ou programmé des TCSP (5 mètres, 16 trams, 3 trams sur pneus, 2 tram-trains, 8 sites propres bus), puis il s'interroge sur le bien-fondé de cette prolifération, et conclut qu'il faut séparer la décision de réserver une emprise et le choix du matériel roulant. En clair : un peu de site propre, mais surtout pas de tramway !

Suit un dénigrement systématique du choix du tramway dans le PDU de Lyon pour 4 des 11 lignes fortes prévues. Certes, concède-t-il, les résultats commerciaux se révèlent "pas mauvais" avec 94 000 voyageurs/jour en juin 2002 (et 114 000 en janvier 2003) sur les deux lignes construites, mais, selon lui, le tram a été un mauvais choix qui a polarisé les débats au détriment des vrais problèmes des déplacements dans l'agglomération de Lyon.

Notre penseur s'emploie à expliquer plus généralement que "l'efficacité des réseaux à TCSP a un coût qu'il ne faut pas négliger à long terme : le ratio recettes/dépenses par km est de 45,4% contre 40,0% dans les réseaux sans TCSP, impact positif mais que l'on peut juger limité au regard de l'augmentation des

coûts d'exploitation (21,6%)".

Et le penseur poursuit : "le choix du tramway résulte plus souvent de l'image d'un saut qualitatif dans l'offre, d'un lobbying pressant des fournisseurs, et de la recherche d'un consensus politique entre acteurs, que d'une évaluation de l'adéquation des caractéristiques économiques et techniques du système à la demande attendue". Le coût d'une mode, dirait M. Carmona ...

Un ancien directeur du LET, soutenu par un élu de Rhône-Alpes, explique de son côté que la transformation de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon en deux lignes de tram, l'une suburbaine, l'autre express pour desservir l'aéroport Saint-Exupéry, est une mauvaise décision, inspirée par le mythe du rail, décidément tenace en France. Selon lui, la bonne solution était le bus guidé comme l'O-Bus d'Essen, avec guidage sur un tronc commun puis dispersion dans les localités moins denses sur voirie banalisée. Or l'O-Bus d'Essen ne fonctionne plus depuis cinq ans par manque de fiabilité !

Un élu impertinent

Un élu nantais, un peu impertinent, ose quand même rappeler le succès du tram dans sa ville, et il demande à ceux qui se permettent de dire que le confort d'un bus est égal, voire supérieur à celui d'un tram, s'ils prennent souvent les transports collectifs. Mais rien n'y fait : quand on veut noyer son chien, ...

L'ambiance dans le groupe de travail est si pessimiste sur l'avenir des transports urbains que les rapporteurs ont établi une note de synthèse dont la lecture pourrait laisser croire que le dépôt de bilan des TC est proche. La note cite ainsi une étude du CERTU selon laquelle, dans l'hypothèse d'un faible taux d'occupation d'un bus (11 voyageurs), le coût social du TC est plus élevé par voyageur que le transport par voiture alors que la durée du trajet est deux fois plus élevée. Pourquoi avoir choisi l'hypothèse la moins favorable aux TC ? Parce que l'ambiance du groupe de réflexion est "réaliste".

Mais cette ambiance ne fait que refléter une évolution très inquiétante, observée aussi bien au sein des autorités organisatrices de transport qu'au niveau gouvernemental. Rappelons la suppression de l'aide de l'Etat à la mise en oeuvre des PDU, et le "toilettage" annoncé de la loi SRU qui supprimerait ou altérerait les dispositions concernant l'urbanisme et l'étalement urbain.

Jean-Louis La Rosa

Externalités : les routiers contre-attaquent !

Si le trafic routier de fret continue à se développer au rythme actuel, il mettra en péril notre cadre de vie et notre santé, et notre économie sera asphyxiée par la congestion des infrastructures routières. La Commission Européenne a pris conscience de la nécessité d'infléchir cette course vers la catastrophe. Son Livre Blanc sur les transports propose un rééquilibrage de la route vers les modes moins polluants, en particulier le ferroviaire. Elle préconise notamment que chaque mode paye ses "externalités", c'est à dire ce qu'il coûte réellement à la collectivité.

La route devrait ainsi supporter le coût de la pollution, de l'effet de serre, des accidents (1% du PNB européen à eux seuls), du temps perdu dans les embouteillages et des autres nuisances. L'augmentation des prix qui en résulterait freinerait la mobilité globale du fret et favoriserait le rééquilibrage vers le ferroviaire et la voie d'eau, moins taxés car moins nuisants.

Contre-offensive

La contre-offensive du lobby routier ne s'est pas fait attendre ! Elle s'appuie sur une habile mise à jour d'une étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC). Établissant une distinction entre les voies empruntées par les camions, le CGPC affirme que le transporteur routier paie un peu plus que sa part sur les autoroutes à péage, mais ne la paie pas sur une partie du réseau national non concédé, notamment sur 400 km de sections périurbaines ainsi que sur les réseaux locaux, urbains et ruraux. Le solde étant négatif,

Economie à courte vue

L'économiste lyonnais Alain Bonnafous, dans une intervention récente au CNT dont il est vice-président, préconise que "la taxation ait un niveau suffisant pour dissuader un nouvel investissement, ou pour permettre de le payer."

Appliquer strictement ce raisonnement économique aujourd'hui, alors que, chaque année, on a créé 1200 km d'autoroutes en Europe depuis 30 ans tandis que le réseau ferré était amputé de 600 km, reviendrait à entériner définitivement une discrimination dans les investissements en faveur du transport routier qui n'a pas peu contribué à son écrasante domination du marché.

L'approche économique ne doit pas faire perdre de vue l'objectif politique de rééquilibrage des trafics préconisé par la Commission européenne. Elle ne peut à elle seule fonder les choix d'infrastructure ou de technique modale.

on peut légitimement en conclure que le transport routier de fret ne paie toujours pas ses externalités.

Un membre du CGPC, présentant ces résultats au Conseil National des Transports, les traduit plus finement en deux temps sous forme d'une affirmation péremptoire : "les calculs concluent à la couverture par les poids lourds de leur coût marginal social", immédiatement suivie d'un bémol de taille : "hors zones urbaines." Ce "hors zones urbaines" est d'ailleurs un raccourci saisissant pour désigner aussi des zones périurbaines à trafic dense et certains tronçons de routes nationales très bien équipés et sans péage où se concentrent les poids lourds sur de longues distances, car ils conviennent parfaitement à leur vitesse autorisée, plus réduite que celle de la voiture.

Cette présentation pour le moins "orientée" ouvrirait grand la porte au représentant de la FNTR. Et celui-ci ne s'en est pas privé ! Ne retenant que l'affirmation "les routiers payent leurs coûts" et oubliant volontairement d'ajouter "sauf quand ils ne les paient pas", il déclare généreusement que la profession routière accepte de payer ses externalités, puisqu'elle les paye déjà ! Mais il demande au nom d'une saine concurrence que le ferroviaire, qui ne les paie pas selon lui, soit désormais mis dans l'obligation de les payer !

Des hypothèses douteuses

Voilà une position qui ne manque pas d'aplomb, d'autant plus que l'étude du CGPC permettant d'affirmer que le fret routier paie ses externalités sur autoroute considère la TIPP comme une taxe affectée à la couverture des externalités de la route (voir encadré).

Par ailleurs, cette interprétation très discutable de la TIPP ne tient aucun compte du fait que les taxes sur le gazole ne sont pas harmonisées en Europe et que la capacité des réservoirs des camions permet aujourd'hui de traverser la France avec un plein effectué dans un pays voisin où il est moins taxé. Cela a trois conséquences.

- La France, pays de fort transit européen, supporte les coûts d'infrastructures et de nuisances occasionnées par des camions étrangers sans aucune contrepartie financière.

- Les camionneurs français effectuant du trafic international font le plein avant leur retour et paient d'autant moins leurs externalités.

- Enfin la mise en place inéluctable et souhaitable d'un carburant professionnel européen ne pourra vraisemblablement se faire que sur un niveau moyen de taxation inférieur au niveau français, et l'avenir

verra encore baisser la contribution du transport routier à la couverture de ses externalités.

Par ailleurs, et le CGPC le reconnaît, les résultats des calculs effectués dépendent des valeurs attribuées aux coûts des externalités, et ces valeurs, contestables, ne sont pas les mêmes dans tous les pays de la Communauté.

Assurer notre avenir

Même en admettant qu'elles soient correctement appréciées et que le transport routier paie totalement ses externalités, peut-on laisser se développer au rythme actuel un mode de transport incompatible avec un développement durable ? Le paiement peut-il justifier le droit de polluer ou de mettre en danger notre économie ?

S'il s'avère que le marché, dans un cadre concurrentiel assaini, n'est pas en mesure d'assurer une régulation correcte du système, c'est au pouvoir politique d'intervenir par une discrimination positive en faveur des transports les moins polluants afin de rééquilibrer les parts de marché. A nous de faire pression sur les responsables politiques pour les aider à prendre des décisions certes difficiles, mais seules susceptibles d'assurer notre avenir.

André Laumin



TIPP : impôt ou taxe ?

Longtemps, la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) a été considérée comme un impôt que l'État ne peut par principe affecter à la couverture de telle ou telle charge. C'était en particulier le point de vue d'Alfred Sauvy.

Le rapport Martinand avait évoqué la question, mais n'avait pas tranché. Désormais c'est fait : le CGPC considère que la TIPP est une taxe spécifique qui doit être affectée par l'État à la couverture des coûts du transport routier. Cette interprétation est inadmissible : au moment où la sécurité des approvisionnements pétroliers exige des efforts considérables de défense supportés par l'impôt, la profession routière, par ailleurs intéressée au premier chef par cette sécurité, peut-elle être exonérée de l'effort commun ?

Somport : le fiasco

Le Collectif Somport contre l'axe européen E7 et le CRELOC ont manifesté en janvier contre l'ouverture du tunnel routier du Somport, "seule solution écologiquement propre pour traverser le parc national des Pyrénées", selon une déclaration du ministre de l'Équipement Gilles de Robien faite à deux pas d'une voie ferrée désaffectée depuis 30 ans ...

Cette ouverture est totalement contradictoire avec les exigences de la LOTI et de la Convention Alpine. Les possibilités du rail et de la route n'ont jamais été comparées, les travaux routiers en vallée d'Aspe ont été saucissonnés. Le projet a abouti malgré tous les discours, entendus à droite et à gauche, sur la nécessité d'économiser l'argent public, sur le développement durable et sur la démocratie, et malgré l'exemple de la Maurienne peu à peu transformée en couloir à camions.

Le Collectif Somport et le CRELOC s'efforcent d'obtenir la réouverture rapide de la voie ferrée Pau-Saragosse.



Nancy : le fiasco du TVR

Adversaire dès l'origine de ce système "innovant", l'AUT-Lorraine pose ouvertement la question : que faire aujourd'hui du TVR de Nancy ?

Lors d'une conférence de presse très suivie, elle vient d'estimer nécessaire son abandon au bénéfice du tramway classique sur le même itinéraire raccourci. Plus de deux ans après son lancement, en effet, les nombreux défauts techniques du TVR ne sont pas corrigés, la capacité de ce véhicule routier est trop faible (avec 30 000 voyageurs par jour, il est déjà saturé alors que tous les rabattements prévus par bus n'ont pas été mis en place), ses coûts de maintenance sont très élevés, et manifestement sa longévité sera bien inférieure à celle d'un matériel ferroviaire.

Il est clair que le TVR n'a plus aucun avenir et qu'il bloque la mise en oeuvre du PDU de Nancy. Un bilan financier exhaustif de l'opération TVR et des crédits d'investissements encore disponibles doit être réalisé par un organisme indépendant et rendu public.

Un groupe de pression omniprésent

Désinformation

La voiture propre ? Elle existe déjà, selon le **Quotidien du mondial de l'automobile**, qui affirmait sans gêne en septembre 2002 : "aujourd'hui, pour les véhicules neufs, les constructeurs d'automobiles estiment que la pollution est un problème quasiment réglé". L'article mentionnait de nombreux polluants, mais évitait soigneusement de parler du gaz carbonique, qui participe au dérèglement général du climat.

Mais ne nous inquiétons pas trop vite : le Comité Français des Constructeurs d'Automobiles nous l'affirme, la circulation routière n'est responsable que de 10% des émissions de gaz carbonique produites par l'homme. Bien entendu, aucune source n'est citée.

La réalité est moins réjouissante : d'après les études officiellement reconnues du Centre Interprofessionnel Technique d'Etude de la Pollution Atmosphérique (CITEPA), la route produit 35% du gaz carbonique émis dans les activités humaines (contre 11,7% en 1970 et 19% en 1980), ou encore 28% de l'ensemble des gaz à effet de serre.

Les constructeurs automobiles vantent l'accord passé en 1998 entre l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) et l'Union Européenne (UE). Cet accord prévoit une réduction des émissions de 186 g/km en 1995 à 140 en 2008 pour les véhicules neufs (l'UE avait proposé l'objectif de 120 g/km en 2005).

A 164 g/km en 2001, l'accord peut encore être respecté. Mais l'augmentation constante des déplacements automobiles (+20% entre 1990 et 2000 en passagers*km et +30% en tonnes*km d'après l'ACEA), ainsi que l'augmentation de la puissance des véhicules, des équipements de confort et de sécurité et donc de la masse unitaire, atténuent fortement les progrès accomplis sur les moteurs et les carburants.

Les constructeurs incitent à rouler davantage. Dans une publicité récente de Renault, on voit un couple faire 127 km pour acheter des croissants... Renault offrait alors, pour l'achat d'un véhicule Diesel TDI, 40 000 km de carburant, soit environ un an d'émission de gaz à effet de serre d'un Français.

Quant aux accessoires, l'exemple le plus criant est celui de la climatisation automobile. Inexistante il y a dix ans et désormais vendue pour l'euro symbolique ou montée en série, elle annule quasiment à elle seule l'objectif de l'accord ACEA. En effet la surconsommation par alourdissement du véhicule et consommation d'énergie pour la production de froid est estimée à 7% en

moyenne annuelle. D'autre part un tiers de la masse de frigorigène est perdue par an dans un circuit classique, soit l'équivalent de 420 kg de CO₂, ou d'une surconsommation de 15,5%.

Ainsi, les constructeurs automobiles investissent dans des moteurs plus propres, mais entretiennent une confusion volontaire entre les types de pollution et dépeignent des fortunes publicitaires pour vanter des véhicules surpuissants et climatisés.

Olivier Louchard, Réseau Action Climat

L'UFC défend les automobilistes

Comme Didier Migaud, l'**UFC-Que Choisir** s'inquiète de la hausse du prix des carburants, et exige le rétablissement de la TIPP flottante, afin que les automobilistes ne soient pas "doublement pénalisés" lors des hausses du prix des carburants. Instaurée fin 2000 pour limiter les effets de l'envolée des cours du baril de pétrole, la TIPP flottante a été discrètement supprimée en juillet 2002, ce qui, en 5 mois, aurait rapporté 253 millions d'euros de taxes supplémentaires à l'Etat "au détriment des consommateurs".

L'UFC oublie que tout cadeau fait aux automobilistes prive l'Etat de moyens pour conforter les services publics, à commencer par les transports collectifs.

"Complémentarité"

Christian Julienne, consultant et secrétaire général de la mission Ecoter, affirme, dans un ouvrage récent qu'il n'est pas indispensable d'acheter, que le rail et la route sont totalement complémentaires. "Il est utopique d'espérer une réduction de la circulation automobile et de réduire le transport routier de fret, au mieux le rail contiendra le trafic routier s'il devient compétitif. Il faut donc lancer un grand programme autoroutier pour réduire la pollution et les accidents, et un programme ferroviaire axé sur le TER, le fret et des performances à 200 km/h plutôt que sur le TGV" (comme si l'extension du réseau TGV ne libérait pas le réseau classique pour le TER et le fret).

Voilà donc une "complémentarité" qui entérine la suprématie et l'hégémonie de la route et de l'avion !

De quoi réjouir **Christian Gerondeau**, selon lequel : "pour l'économie nationale, le transport routier est extraordinaire, il permet à nos entreprises de ne pas avoir de stocks. Le transfert vers d'autres modes de transport, ça ne marche pas, c'est pour cela qu'on ne peut faire autrement que d'investir sur la route".

Forum

Pourquoi faire simple ...

En gare de Chamonix, je demande un billet pour Marseille. Le réseau informatique est en panne : contrairement à ses collègues d'autres réseaux européens, le guichetier SNCF ne peut plus faire un billet manuel et me donne un ticket d'accès à remettre au contrôleur. Mais un contrôleur ne peut délivrer que des billets pour l'itinéraire de son train.

Dans le train Chamonix-Saint Gervais, le contrôleur ne peut me faire qu'un billet pour Saint Gervais et y renonce. Dans les trains en correspondance Saint Gervais-Lyon puis Lyon-Marseille, on me délivre successivement (avec courtoisie mais au tarif de bord) un billet pour Lyon puis pour Marseille, pour un total de 48,70 euros. Finalement j'obtiens, à mon arrivée à Marseille, un remboursement correct de 18,70 euros.

Le cuisinier d'un hôtel de Chamonix doit se rendre à Marseille, son patron lui remet un bon pour un aller-retour. Mais le contrôleur ne peut lui faire qu'un billet pour le parcours Saint-Gervais-Lyon. Après de longues palabres entre contrôleurs et services centraux, la solution est trouvée : le cuisinier voyagera sans billet, se verra infliger une contravention, puis une seconde dans le TGV Lyon-Marseille, et les contraventions seront annulées à Marseille en échange du fameux bon.

Félicitations aux agents de la SNCF qui, soumis à des règles absurdes, font preuve de beaucoup de sollicitude pour résoudre au mieux les tracas imposés aux voyageurs.

Jean Gonella, FNAUT-PACA

Inquiétude d'un pendulaire

Les trains TER Saint André le Gaz-Lyon sont à nouveau l'objet d'incidents multiples et de retards importants, et ils sont de plus en plus remplis : les places assises sont rares aux heures de pointe. La région fait un effort financier considérable pour le TER, mais est-il suffisant ? Si un remplacement du matériel roulant est programmé sur dix ans, aucun renforcement des fréquences ne semble prévu.

J-Paul Lhuillier, ADUT, 38 Bourgoin-Jallieu

TGV et train classique

On entend dire que le train Cévenol serait transformé en TER et assuré par un autorail AGC, vers 2004-2005, entre Nîmes et Clermont-Ferrand, où une rupture de charge serait imposée aux voya-

geurs se rendant à Paris. Or le Cévenol est assez bien fréquenté, surtout quand les TGV sont complets : c'est la preuve que le train classique, malgré un temps de parcours nettement plus long, conserve sa pertinence dès lors qu'il est direct et libre d'accès.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Corse : service désastreux, prix exorbitant

Même si on tient compte des caractéristiques du réseau CFC, le train corse présente des carences injustifiables.

Les défauts du matériel Soulé et de son entretien sont nombreux : niveau de bruit intérieur et de vibrations inacceptable, absence de climatisation, salles fumeurs et non fumeurs mal séparées, et infestées par les odeurs des toilettes.

La vitesse commerciale est de 30 km/h. De Corte ou de Bastia, on ne peut arriver à Ajaccio avant 11h10 et à Calvi avant 11h50. Les déplacements professionnels et même domicile-travail (sauf en périphérie de Bastia) sont impossibles. Le tarif de base est nettement plus élevé que celui de la SNCF et la palette des réductions est squelettique, alors que la qualité de service est très inférieure à celle dont on bénéficie sur les voies métriques du continent.

Le train, surpeuplé pendant deux mois l'été et vide le reste de l'année, est considéré en Corse comme une attraction touristique et non comme un moyen de transport : horaires et tarifs sont adaptés aux touristes amateurs de pittoresque, et non aux résidents ou aux vacanciers sans voiture. Le transport des vélos est payant (12,2 euros par vélo et par trajet, plus cher que dans le TGV-Méditerranée et pour un trajet par définition beaucoup plus court !) alors que de l'espace est toujours disponible dans le mini-fourgon : ainsi on accueille les automobilistes qui délaissent leur véhicule une fois dans l'année et on dissuade les usagers non motorisés du rail.

Xavier Braud, 39 Saint Jean d'Etreux

Silence !

J'ai utilisé l'été dernier plusieurs autocars des lignes régulières de Vendée. A chaque fois, j'ai constaté que les chauffeurs mettaient la radio à tue-tête sans consulter les voyageurs. Ce manque de respect pour leurs clients est inadmissible : sur des affrètements, des accords à l'amiable permettent de résoudre ce problème.

Yves Bérard, 75 Paris

Sécurité routière

Nouveau langage

Le chef de l'Etat, le Premier ministre et le ministre de l'Intérieur ont utilisé les mots "assassins" et "barbares" pour désigner ceux qui, sur la route, tuent des innocents. C'est un langage nouveau en totale opposition avec la langue de bois et l'hypocrisie pratiquée jusqu'à ce jour par les politiques. Plus de 10% des conducteurs mettent chaque jour en péril la vie des autres par des infractions graves : il faut donc, en dissimulant les radars, casser le jeu du "pas vu, pas pris" des chauffards.

Michel Oppein, FNAUT-Bourgogne

Mise en oeuvre ?

Ne nous laissons pas impressionner par les discours des Tartuffe qui trouvent le projet gouvernemental trop répressif. 8000 tués par an : parler de bilan guerrier n'est pas exagéré. Il n'est pas possible de se résigner à la poursuite du massacre routier alors qu'il existe tant de solutions complémentaires pour le réduire, et qu'elles ont réussi chez nos voisins européens.

On a souvent observé un décalage entre le contenu des lois et leur mise en oeuvre : le gouvernement sera jugé sur la concrétisation de son programme.

Michel Brétagnol

Limiter les vitesses

Trop souvent l'aménagement des routes par les DDE a donné aux conducteurs l'impression trompeuse qu'on peut y rouler à vive allure sans danger. En ville, il faut généraliser le 30 km/h, au moins dans les zones les plus denses et celles où vivent les enfants et les personnes âgées : le 50 km/h, trop souvent mal respecté, reste dangereux pour les piétons et les cyclistes.

Pierre Graziano, président de l'AFVAC

Accidents du travail

La route est la première cause des accidents mortels du travail. Comme pour l'alcoolisme et le tabagisme, les partenaires sociaux doivent donc s'impliquer davantage dans la lutte contre l'insécurité routière. Le cadre de l'entreprise est favorable à l'éducation de ceux dont le cyclomoteur, la moto, la voiture ou le camion est l'outil de travail, ou qui utilisent une voiture pour leurs déplacements professionnels sans pour autant être des conducteurs professionnels.

Jean Tostain

Permis à points

Punitions :

⊖ **-1 point au préfet de la Loire-Atlantique.** L'invitation à une récente réunion de la Commission d'Elaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère indiquait les facilités de parking, réservés et gratuits, devant la préfecture, à 150 m du tramway.

⊖ **-2 points au Conseil général du Bas-Rhin.** La brochure de présentation des "1ères assises internationales pour maîtriser l'effet de serre" qu'il a organisées en octobre 2002 comportait un plan d'accès sur lequel ne figuraient que des autoroutes.

Publicité mensongère

La direction SNCF du TGV-Est se vante, dans une plaquette publicitaire intitulée "TGV-Est européen : une nouvelle modernité", de proposer "une coordination étroite entre TGV et transports locaux et régionaux". Nouvelle modernité des gares campagnardes de Bezannes, Issoncourt et Cheminot ?



✳ **France TGV**, revue branchée distribuée en 1ère classe dans le TGV, pose, dans son numéro d'octobre 2002, la question que toute la France se pose : "faut-il avoir un 4x4 à Paris ? Très tendance, ce genre de véhicule dédié à Dame Nature pourrait séduire les Verts. C'est beau, élégant, chic, discret, c'est une façon comme une autre de faire la loi à l'Etoile et sur le périph".

✳ **Francis Pérugini**, président de la CCI Nice-Côte d'Azur. Ce nouveau Pompidou affirme sans rire : "il ne fallait pas laisser se développer les périphéries en rejetant vers l'extérieur commerces et cinémas par manque de parkings. Nos villes n'ont pas été structurées au fil des ans pour accepter la voiture, qui est pourtant indispensable à la vie quotidienne. Comme l'a clairement démontré (sic) l'ingénieur général des Ponts et Chaussées Blanchet, le développement des transports en commun ne pourra répondre à la croissance des besoins de déplacements. L'annulation de l'A8 bis a été une **erreur historique**".

✳ **Robert Grossmann**, président UMP de la Communauté urbaine de Strasbourg : "l'arrêt de la ligne nouvelle du TGV-Est à Baudrecourt, en Lorraine, est une **humiliation pour les contribuables alsaciens**". Un kilomètre de plus, la LGV atteignait l'Alsace et l'humiliation disparaissait !

BIEN DIT

▶ **Gilles Dansart**, rédacteur en chef de Rail et Transports : "il ne faut pas essayer à tout prix de faire du réseau routier secondaire, à coût d'aménagements très coûteux, des pseudo-autoroutes : plus on y roulera vite parce que la route est belle, plus l'impondérable, inévitable sur ce réseau, y aura des conséquences dramatiques".

▶ **André Tameza**, délégué général du groupe de pression pour la réalisation de la Route des Estuaires : "l'axe des estuaires est à peine achevé qu'apparaissent de nouveaux problèmes avec la saturation des périphériques de Rennes, Nantes et Bordeaux. A l'entrée de Rennes, le trafic atteint 25 000 véhicules par jour, dont 17% de camions". Plus on fait de routes, plus il faut en faire ...

Toubon récidiviste

Ancien député RPR de Paris et ancien garde des Sceaux, Jacques Toubon a été de nouveau verbalisé à Paris après avoir grillé un feu rouge et a de nouveau pris à partie les policiers. En novembre dernier, il s'était fait prendre circulant dans un couloir de bus, le téléphone portable à l'oreille. Faut-il enfermer cet énergumène trop pressé pour qu'il se calme un peu ?

Couloir "protégé"

En juin dernier, entre 15h et 15h30, un observateur de l'AUT-Ile de France a vu passer sur le site "protégé" du boulevard Sébastopol des bus, des taxis, 40 vélos, mais aussi 33 voitures, 58 motos ou cyclomoteurs ... et pas une seule patrouille de police à l'horizon.

Le TER au prix du TGV ?

Selon Alain Le Vern, président PS de la Haute Normandie, la réouverture de la ligne directe Le Havre-Fécamp (22 km sont à refaire) coûterait 300 millions d'euros. Quand on lui fait remarquer que ce prix, au km, est celui de la LGV Méditerranée, il affirme citer le Conseil général de la Seine Maritime qui, lui, évalue l'investissement à 88 millions d'euros, ce qui est encore 4 fois plus cher au km que la rénovation de la ligne Orléans-Chartres.

Alors que la ligne Le Havre-Rolleville voit passer 1300 voyageurs par jour, Alain Le Vern affirme que le trafic n'est que de 27 000 voyageurs en 6 mois (au lieu de 156 000). Si on s'en étonne, il répond : "nous ne comptons pas les voyageurs payant avec le titre intermodal".

Michel Paya, AURVAL

Brèves

Voyageur inconnu

Lors du renouvellement récent du conseil d'administration de la SNCF, le siège de représentant des voyageurs, déte- nu par la FNAUT depuis sa création en 1983, a été attribué à Jacques Maillot, ancien PDG de la société Nouvelles Frontières. Cette nomination inattendue, qui a suscité une protestation unanime des associations de consommateurs, est contraire à l'esprit de la LOTI : le repré- sentant des voyageurs doit être le porte- parole de tous les voyageurs, et pas seule- ment des hommes d'affaires, et être en relation directe avec un mouvement asso- ciatif présent sur le terrain.

La SNCF passe au pneu

La SNCF propose à ses "grands voya- geurs" 20% de réduction sur un voyage en Orient Express. Elle est moins bien inspi- rée quand elle leur propose de piloter une Porsche 911 sur un circuit : "offrez-vous des sensations uniques", deux heures pour 163 euros, ou une demi-journée pour 304 euros. Pendant ce temps, le gouvernement cherche à calmer les conducteurs ...

Une précision sur les PN

Sur les 3000 passages à niveau disparus entre 1992 et 1996, 300 l'ont été par créa- tion d'ouvrages d'art ou déviations rou- tières, mais la disparition du plus grand nombre a accompagné des suppressions de lignes.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Vélo et sécurité routière

La Fédération des Usagers de la Bicyclette organise le 11 avril prochain à Dijon sa 5ème journée d'étude, sur le thème "vélo et sécurité routière" : les risques et les solutions.

Programme et bulletin d'inscription : tél 03 88 75 71 90, fax 03 88 36 84 65, courriel fubicy@fubicy.org.

Actes du congrès de Lyon

Le dossier comprend le texte de la motion générale ; les interventions du président de la FNAUT, du représentant du ministre, de nos invités experts ou militants associatifs ; un compte-rendu du débat sur les grandes infrastructures ; les prix Orange et Citron ; les rapports des trois rencontres thématiques ; un bilan des activités juridiques de la FNAUT, une revue de presse.

Ce document de 28 pages peut être commandé au siège de la FNAUT au prix de 6 euros, envoi compris.

Actions en régions

Bourgogne

● L'Association Icaunaise des Usagers des Transports proteste à nouveau auprès de la direction régionale de la SNCF contre les retards trop fréquents des trains Sens-Paris. Henry Blachas, président de l'AIDUT, souligne l'exaspération des usagers, qui commencent à refuser de présenter leur billet au contrôleur. Il cite l'exemple d'un salarié contractuel dont le salaire a été amputé de 110 euros par son employeur pour retards.

● **Michel Oppéin, représentant de la FNAUT dans la Nièvre, a obtenu que les lycéens du Val de Nièvre soient réintégréés dans les cars des lignes régulières :** certains d'entre eux, libres à 10h, devaient attendre 17h pour reprendre un car scolaire ou payer 4 euros pour prendre un car régulier circulant souvent à vide.

Centre

● L'Association pour le Développement du Transport Collectif en Touraine critique le projet de PDU de Tours : la couverture très esthétique du document ne présente que des modes doux, mais le projet est à forte dominante routière (l'autoroute A10 bis, une rocade pompidolienne baptisée boulevard d'accessibilité, des parkings centraux). Une première ligne de transport en site propre est vaguement prévue pour 2008, et la technique envisagée n'est pas précisée alors que le tram-train peut seul valoriser une étoile ferroviaire remarquable. Piétons et cyclistes sont ignorés : pas de passerelles sur les fleuves, et rien n'est dit du stationnement sauvage (3500 places illicites contre 2600 payantes aujourd'hui dans le centre).

● A l'invitation de l'Association pour le Développement des Transports Collectifs d'Orléans, 250 personnes ont assisté à une conférence sur le tramway donnée par Gérard Guyon, qui a démontré que le coût à long terme d'un tramway n'est pas plus élevé que celui d'un bus guidé, pour une capacité (350 personnes contre 120), une qualité de service (site propre intégral) et une longévité bien supérieures. Selon Didier Grimault, "le bus guidé consomme autant qu'un char d'assaut". Peu après la réunion, qui a eu un gros impact auprès du public et des élus, le maire d'Orléans a annoncé le report du projet de bus guidé Civis "pour raison financière".

Lorraine

● L'association des usagers de la ligne SNCF Châlons-Verdun-Jarny réclame la remise en service du raccordement de

Saint Hilaire au Temple permettant des relations directes Verdun-Reims évitant Châlons. Elle souhaite le maintien des gares de proximité, avec des rabattements par autocar, et demande un positionnement intelligent des gares Meuse et Lorraine du TGV-Est, à Bannoncourt et Vandières.

L'Organisme Régional de Transport Ferroviaire se préoccupe lui aussi de l'avenir de la ligne 5 Châlons-Hagondange, souhaite de meilleures relations Verdun-Nancy/Metz et souligne l'intérêt de la ligne 5 pour le fret.

● L'AUT-Lorraine a rappelé qu'"une gare du TGV-Est à Louigny serait une erreur historique, seul un positionnement à Vandières est un choix intelligent" : l'AUT propose de n'y réaliser que des investissements minimaux pour limiter les coûts ou même, pour ne pas retarder la mise en service du TGV-Est, d'y prendre des mesures conservatoires et de lancer une DUP complémentaire en vue d'une réalisation ultérieure.

● L'AUTERLOR déplore le manque d'information dont souffrent les usagers du TER : "à Metz, un groupe de travail cheminots-usagers a été créé, les résultats ont été immédiats, il faut étendre cette démarche". L'association propose de supprimer les places fumeurs pour gagner de la place.

Poitou-Charentes

● A la demande de l'association pour le désenclavement du nord de la Haute Vienne et du Montmorillonais et de l'AUTC-Poitou Charentes, la ligne 3 du réseau urbain de Poitiers a été prolongée jusqu'à la gare de Mignaloux-Nouaill, afin de permettre l'accès au CHU et à l'université depuis Limoges et Montmorillon sans passer par la gare de Poitiers. Les deux associations réclament aujourd'hui que les horaires des trains et des bus soient harmonisés ...

● L'AUTC et l'AFAC Poitou-Charentes demandent le rétablissement de trains Quimper-Bordeaux-Marseille et Rennes-Bordeaux, bien adaptés aux déplacements familiaux, et le renforcement des relations TER La Rochelle-Nantes et La Rochelle-Bordeaux.

● L'association EPINETTE a dénoncé le refus de la municipalité d'Angoulême de s'associer à la journée sans voiture. Elle a organisé une exposition photographique sur "les méfaits de la voiture en ville", distribué de faux PV sur les voitures mal garées près des écoles, et sensibilisé les élèves du primaire à la pratique du vélo en ville.

Epinette bataille aussi pour obtenir l'aménagement de la Coulée verte, un itinéraire cyclable longeant la Charente de Nersac à Saint Yrieix en traversant Angoulême, et qui n'est actuellement qu'un mauvais chemin caillouteux et boueux.

Provence Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA déplore la transformation d'une des trois lignes de trolleybus de Marseille en ligne d'autobus : le trolleybus est un intermédiaire indispensable entre le bus et le tramway, plus confortable que le bus et bien adapté aux lignes en rampes. Elle approuve les projets ambitieux de tramway (3 lignes, 22 km) mais déplore l'absence de volonté des élus marseillais face à l'invasion automobile et leur demande de préparer dès maintenant l'introduction du tramway en faisant respecter dès maintenant les couloirs réservés aux bus.

L'association regrette que le tram-train n'ait pas été envisagé pour la desserte de la ligne Marseille-Aubagne-La Ciotat, ce qui aurait permis la réouverture des antennes de La Bouilladisse et de La Ciotat-Ville. Elle critique la "modernisation" de la desserte Marseille-Aix, très en retrait du projet de 1982 : "la pérennisation de la pagaille actuelle est garantie". Elle réclame qu'une des voies de l'autoroute Est de Marseille soit réservée aux autocars et aux voitures transportant au moins quatre personnes.

● Le GECP et la FNAUT-PACA appuient le projet de réouverture de la ligne Digne-Saint Auban permettant des liaisons Digne-Marseille, Digne-Grenoble, une liaison Digne-Avignon Courtine en correspondance avec le TGV et, grâce à un 3ème rail, un débouché des CP dans le val de Durance et le rétablissement de la liaison Alpazur Genève-Nice.

● L'association hyéroise pour le développement ferroviaire propose de prolonger le futur tramway toulonnais de La Garde vers Hyères par le Pradet et Carqueiranne à travers une zone littorale saturée en période estivale.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 113
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

Un audit anachronique

Dès la publication de l'audit financier des projets d'infrastructures de transport par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances, les grands élus régionaux ont réagi avec vivacité, chacun défendant égoïstement son projet favori, et protestant parce qu'il ne figurait pas en tête du palmarès. A les entendre, telle région est oubliée, telle autre sacrifiée, voire humiliée ou rayée de la carte.

Pour la plupart, ces élus sont également parlementaires. Mais lequel s'est inquiété de l'intérêt national, c'est-à-dire de l'aménagement de l'ensemble du territoire national, du poids écrasant des projets routiers sélectionnés et de la protection de l'environnement global ?

Quant au ministre Gilles de Robien, pour qui cet audit aux conclusions pourtant anachroniques est "un excellent document", il refuse d'admettre que, pour l'essentiel, l'équipement routier et aéroportuaire de notre pays doit être considéré comme achevé. Son seul souci est le financement de ce fatras incohérent de projets : il manque 15 milliards d'euros d'ici 2020 pour que "la France puisse rester une plateforme d'accueil et de rayonnement".

Les idées de 1960 pour résoudre les problèmes de 2020 ! Véritable régression intellectuelle, cet audit constitue un triste résumé des errements de la politique française des transports.

- Fuite en avant dans les infrastructures. Au lieu d'analyser les besoins de mobilité, on extrapole les tendances passées, comme s'il s'agissait de données de la nature alors qu'elles sont largement conditionnées par la sous-tarifification et par l'offre renouvelée d'infrastructures.

- Manque de volonté politique dès qu'il s'agit de développer les alternatives à la route. Après les discours creux sur la "complémentarité rail-route", c'est "le rail complément (très modeste) de la route".

- Sous-estimation systématique et irresponsable des paramètres écologiques : risque pétrolier, atteintes à la santé dues à la pollution de l'air et au bruit dans les villes et les vallées étroites, impact des infrastructures routières sur l'étalement urbain, dérèglement climatique, ...

Développement durable : on continue comme avant, et pourvu que ça dure !

Jean Sivardière

Notre Dame des Landes, Toulouse : les autres aéroports inutiles



Photo : J.-B. Lugadet

Transférer les aéroports de Nantes et Toulouse à la campagne pour faire face à leur saturation annoncée et soulager leurs riverains ? Simple déplacement de nuisances qui pourraient être réduites sur place et solution de facilité face à la congestion, cette fausse bonne idée est basée sur les mêmes erreurs et illusions que celle d'un troisième aéroport parisien : prévisions de trafic délirantes, croyance à l'impact économique miraculeux des dessertes aériennes, sous-estimation systématique des possibilités alternatives du rail. La FNAUT refuse cette fuite en avant : il y a mieux à faire de l'argent public que d'offrir de nouvelles capacités d'accueil à l'avion au moment où on parle de "développement durable" et de lutte contre le changement climatique.

Le trafic va doubler : c'est le leitmotiv de tous les promoteurs de grands projets routiers ou aéroportuaires. Après le 3ème aéroport parisien, ce "canal Rhin-Rhône des airs" qui a aujourd'hui du plomb dans l'ail après avoir été doctement déclaré "inéluçtable", la Direction Générale de l'Aviation Civile ressort cet argument un peu léger pour préconiser la construction de nouveaux aéroports en province.

Ainsi, à Nantes, le trafic continuera, selon la DGAC, à augmenter de 5% par an - la diminution observée suite aux attentats du 11 septembre n'étant qu'un "accident" - et passera de 2 millions de passagers en 2000 (soit 42 000 mouvements d'avions) à 3 millions en 2010 et plus de 4 millions en 2020. Or la capacité de l'aéroport actuel de Château-Bougon, coincé entre l'agglomération et la réserve naturelle du lac de Grand Lieu, est limitée à 3 millions de passagers : la saturation est donc proche. Et c'est démontré !

Par ailleurs les nuisances aériennes sont

fortes à Nantes : l'aéroport n'est distant que de 7 km du centre -ville et, par vent d'ouest dominant, les avions doivent survoler la ville.

Il convient donc "d'anticiper sur les besoins de déplacements induits par l'activité économique et touristique du Grand Ouest" : l'Etat est moins pressé d'anticiper dans le domaine des transports urbains ou ferroviaires et y laisse au contraire les retards s'accumuler. En clair, un nouvel aéroport situé à Notre Dame des Landes, au nord de Nantes, est déclaré à son tour "inéluçtable".

Saturation ?

Une fois de plus, le débat est faussé. Un seul site a été envisagé. Aucune contre-expertise des prévisions de trafic de la DGAC (de simples extrapolations des tendances observées depuis dix ans) n'a été menée avant l'ouverture du débat. Aucune alternative n'a été recherchée : meilleure utilisation des aéroports existants ou inves-

tissements ferroviaires.

Examinons le trafic de l'aéroport de Nantes en 2000. Les liaisons avec Paris (Roissy) représentent seulement 15% des passagers et 7% des vols. Les liaisons avec les autres aéroports de province - principalement Lyon, Nice, Marseille et Toulouse - représentent 38% des passagers et 36% des vols, les liaisons avec les capitales européennes - Bruxelles et Londres - 9% des passagers et 8% des vols. Les liaisons avec les DOM-TOM sont marginales : 2% des passagers et 0,4% des vols. Les charters "vacances" représentent 29% des passagers et 7% des vols.

L'emport est faible à Nantes : 44 passagers par vol en moyenne (90 à Paris, 140 à Londres), et seulement 29 pour les liaisons province-province et 34 pour les liaisons européennes.

La saturation annoncée n'a rien d'évident. La mise en service du TGV Nantes-Paris en 1989 a provoqué la disparition de la liaison aérienne Nantes-Orly. L'extension du réseau TGV (contournement du Mans de Connerré à Sablé et "barreau sud" francilien entre Massy et Valenton) n'aura donc plus d'effet spectaculaire : elle peut cependant enrayer la croissance du trafic aérien Nantes-Roissy (accès au nord de Paris ou transit à Roissy) et freiner celle des trafics avec Lyon et Bruxelles.

Quant aux trafics province-province et européen, la faiblesse actuelle de l'emport montre qu'une augmentation du trafic ne s'accompagnera pas nécessairement de celle du nombre des vols.

Enfin on peut sans doute, malgré la proximité de sites "Seveso", utiliser l'aéroport de Saint Nazaire, bien équipé et aussi facile à desservir par le rail que celui de Nantes, voire, pour les charters, les autres aéroports du Grand Ouest.

Transfert de nuisances

Une augmentation modérée du trafic sur l'aéroport actuel de Nantes n'est pas fatalement synonyme d'augmentation des nuisances, comme le montre l'exemple de l'aéroport d'Amsterdam.

D'autre part un transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes n'est pas synonyme de disparition des nuisances. Environ 50 000 habitants subiraient ce transfert, car les élus ont laissé s'urbaniser peu à peu la zone nord de Nantes malgré la perspective de la construction de l'aéroport (les terrains, 1200 hectares, ont pourtant été réservés depuis 30 ans).

Aux nuisances aériennes s'ajouteraient les nuisances routières : un barreau autoroutier reliant les voies express Nantes-Rennes et Nantes-Vannes est prévu, et le

projet de nouvel aéroport permet de plus à certains élus de justifier un superpériphérique et un nouveau pont routier sur la Loire. Quant à la voie ferrée directe Nantes-Rennes desservant l'aéroport, elle ne verrait jamais le jour faute de rentabilité : ni Roissy, avec Paris, ni Saint Exupéry, avec Lyon, ne disposent encore d'une liaison ferroviaire correcte.

Enfin, situé à seulement 20 km du centre de Nantes, l'aéroport induirait une urbanisation continue. Or on connaît aujourd'hui les dangers et les coûts de ce type d'urbanisation, et la nécessité de redensifier les zones urbaines est peu à peu admise.

Un aéroport inutile

La mise en service du nouvel aéroport induirait, affirme la DGAC, 500 000 passagers supplémentaires par an. Il est permis d'en douter sérieusement. L'aéroport serait trop loin de Rennes (80 km), et plus encore des autres agglomérations du grand Ouest, pour être attractif hors de l'agglomération nantaise. A titre de comparaison, l'aéroport de Miribel, situé à 60 km de Montréal, une agglomération bien plus peuplée que Rennes, n'accueille plus que des vols charters.

Il n'y aura d'autre part jamais assez de passagers dans le Grand Ouest pour remplir un vol quotidien Nantes-New York, sans parler de Rio ou Hong Kong : même une liaison avec New York n'a pu être maintenue à Lyon-Saint Exupéry. Il est déjà bien téméraire d'affirmer qu'il y aura à Nantes "des vols directs pour Amsterdam, Francfort, Madrid et la plupart des grandes capitales européennes", alors que des liaisons entre Nantes et Milan ou Düsseldorf ont déjà été tentées sans succès et qu'Air France vient de suspendre sa liaison Nantes-Bruxelles.

En définitive, la construction du nouvel aéroport ne serait qu'un vaste gaspillage d'espace rural périurbain et d'argent public (on parle de 450 millions d'euros sans les accès) : elle ne provoquerait qu'un transfert d'activités et de nuisances du sud-ouest au nord de Nantes.

Au lieu de rêver d'un nouvel "aéroport international", "projet structurant", "chance historique pour le Grand Ouest et "modèle d'environnement", les responsables économiques et politiques de Nantes feraient mieux de concentrer leurs efforts sur la rénovation des lignes ferroviaires régionales et interrégionales et d'inciter l'Etat à accélérer l'extension du réseau TGV. Le Grand Ouest et l'environnement ont davantage à y gagner.

Gérard Gautier, Jean Bernard Lugadet

Selon **Pierre Méhaignerie**, député-maire UMP de Vitry, Rennes a raté l'implantation d'un centre de recherche Motorola au profit de Saclay, au sud de Paris, faute d'un grand aéroport. Il oublie que 5000 emplois de haute technologie vont être créés à Crolles, près de Grenoble, malgré un aéroport insignifiant.

Pour **André Trillard**, président du conseil général de Loire-Atlantique, les choses sont claires : "pour la route, c'est une 4 voies en limite du futur aéroport ; pour le train, je songe à une navette entre l'aéroport et la gare de Savenay. Restons pragmatiques : évitons de nous lancer dans des barreaux TGV aussi coûteux que l'aéroport". Le dossier officiel du débat public le confirme : "le trafic potentiel ne permet pas, selon les données actuelles, d'envisager, à un niveau économique acceptable, une desserte ferroviaire et le raccordement au réseau existant".

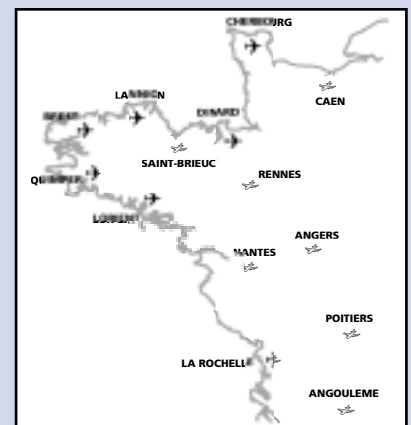
Jean-Luc Harousseau, président de la région Pays de la Loire, considère que le nouvel aéroport "est essentiel pour le développement du Grand Ouest". Il dit précisément la même chose du TGV-Ouest et du "barreau sud". Le problème, c'est que l'Etat ne financera pas les trois ...

Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes, défend avec grandiloquence l'aéroport de Notre Dame des Landes et l'avenir de Nantes, "cette ville du grand large qui n'a de cesse de s'ouvrir au monde".

L'Union Démocratique Bretonne, favorable au projet "pour des raisons économiques et écologiques" (sic) affirme que "la région ne doit pas être le cul-de-sac de l'Europe, il nous faut rapidement un site ayant une vocation internationale et intercontinentale".

Alexandre Mazzorana, élu nantais PRG, est un visionnaire : "pourquoi ne pas imaginer demain des vols New-York-Varsovie via Nantes ?"

Edouard Landrain, député de Loire-Atlantique, en veut aux écologistes hostiles au projet : "ils déplacent le problème pour faire le procès du monde entier et promouvoir les cavernes".



Un "3ème aéroport" en province ?

Dans son dernier rapport annuel, la Cour des Comptes estime que les aéroports parisiens existants disposent de fortes réserves de capacité, que le plafonnement "électoral" de leur fréquentation doit être abandonné, et que la construction d'un troisième aéroport, bien plus coûteuse qu'un traitement sérieux des nuisances subies par les riverains, ne serait qu'un vaste gaspillage.

Gilles de Robien a déjà remis en cause l'engagement stupide de Jean-Claude Gayssot pour Roissy (moins de 55 millions de passagers par an, comme si le bruit dépendait du nombre des passagers et non de celui des avions). De son côté, Aéroports de Paris envisage d'optimiser l'utilisation de ses pistes par les compagnies grâce à une tarification plus élevée aux heures de pointe.

On s'oriente donc vers l'abandon du troisième aéroport. Dans ce contexte, outre la réduction nécessaire, et possible, des nuisances à trafic constant, il faut enrayer la croissance du trafic lui-même.

Une hypothèse souvent évoquée est le report d'une partie du trafic sur des aéroports de province - Lyon, Nantes et Toulouse - ayant vocation à devenir des "hubs" pour les vols à longue distance (20% des utilisateurs de Roissy sont en transit). Séduisant sur la carte, ce "rééquilibrage Paris-province" est peu réaliste.

- Aucun aéroport de province, sauf peut-être Lyon-Saint Exupéry à terme, situé au coeur d'une zone dense et accessible aisément par TGV, ne peut agrandir suffisamment sa zone de chalandise pour atteindre la masse critique nécessaire, même pour des vols vers les USA. La France comptant de nombreuses villes moyennes éloignées les une des autres, le transit par Paris restera inévitable pour les provinciaux.

- Les compagnies aériennes classiques, affaiblies par la concurrence des compagnies à bas prix, seront amenées, pour conserver leur rentabilité, à maintenir, voire à renforcer, leurs systèmes de hubs, en particulier Air France à Roissy.

- Quant à proposer des vols intercontinentaux depuis des aéroports de province aux passagers parisiens, on imagine mal ces derniers accepter de faire un détour de 400 km en TGV.

La maîtrise du trafic aérien à Paris passe donc d'une part par un rôle accru du rail pour concurrencer les vols court-courriers, d'autre part par une tarification, économique et écologique, équitable du transport aérien : taxation du kérosène et écotaxe. C'est cette perspective que les associations de riverains de Roissy devraient soutenir en priorité.

Yves Egal, Jean Sivardière

Un nouvel aéroport à Toulouse ?

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est le cinquième en France : 5,3 millions de passagers et 100 000 mouvements d'avions en 2002, dont 85 000 mouvements commerciaux. Il n'est situé qu'à 6 km du centre de Toulouse, et les élus ont laissé s'urbaniser son voisinage : aujourd'hui, ses nuisances gênent fortement ses 100 à 150 000 riverains.

Deux clients de Blagnac sur trois au moins sont des passagers à destination de Paris et disposent d'un vrai pont aérien (50 AR par jour soit 42% des vols) : deux sur trois vont à Orly et, parmi ceux qui vont à Roissy, un sur trois seulement est en transit. 30% effectuent des vols vers des villes de province (32% des vols) et métropoles d'Europe occidentale (26% des vols) sur des appareils de faible capacité (moins de 50 places). Une tentative de liaison régulière Toulouse-Chicago a échoué.

La capacité de Blagnac sera portée à 8,5 millions de passagers en 2007 mais ne pourra jamais dépasser 12-15 millions. Or on en prévoit 10 millions en 2015 (soit 150 000 mouvements d'avions), auxquels pourraient s'ajouter 100 000 tonnes de fret.

L'Etat préconise donc la construction d'un nouvel aéroport, présenté bien entendu comme indispensable au développement économique régional, qui serait implanté à 30 voire 50 km de Toulouse pour un coût évalué à un milliard d'euros, et pourrait accueillir 20 millions de passagers par an. L'aéroport existant serait réservé, à terme, aux vols d'essai d'Airbus et aux vols privés.

La localisation précise du nouvel aéroport fera l'objet d'un débat public en 2004. 8 sites sont à l'étude, dont certains actuellement plantés en vignobles, et seuls des accès autoroutiers sont envisagés : une forte opposition locale s'est déjà manifestée, soutenue par Pierre Izard, président PS du conseil général de la Haute Garonne.

Toulouse ou Agen ?

Certains élus, en particulier Martin Malvy, président PS de la région Midi-Pyrénées, plaident pour un "grand aéroport du Sud-Ouest" situé à Tonneins près d'Agen, à mi-chemin de Bordeaux et Toulouse, accessible depuis ces deux villes en 30 minutes par TGV et susceptible d'accueillir un "hub international". Mais l'idée semble écartée aujourd'hui, car les zones de chalandise des aéroports de Bordeaux et Toulouse sont bien distinctes et très concentrées autour des deux métropoles : ainsi 80% des passagers à Blagnac sont des toulousains, ce qui est logique car Toulouse concentre une large part de la population de la région Midi-Pyrénées.

Avion ou TGV ?

Le projet de nouvel aéroport a relancé l'hypothèse d'une liaison TGV Paris-Toulouse en 3h06, au lieu de 5h08 au mieux aujourd'hui, perspective d'autant plus plausible que la liaison Paris-Bordeaux sur ligne nouvelle intégrale pourrait être opérationnelle en 2012-2015.

Aujourd'hui la part du train sur le marché train + avion n'est que de 18% : elle pourrait passer à 65% et décongestionner durablement l'aéroport existant, si on se réfère à l'impact du TGV sur les liaisons Paris-Grenoble, Paris-Méditerranée ou Lille-Lyon. Le TGV pourrait aussi concurrencer sérieusement l'avion sur les liaisons entre Toulouse et Montpellier, Marseille, Nice ou Lyon.

Cependant, selon les conclusions inévitables mais bien peu crédibles d'une étude d'Aéroports de Paris, l'avion conserverait encore 46% du marché sur la liaison Paris-Toulouse, et le TGV ne ferait pas diminuer pas significativement le trafic aérien à Toulouse, en raison de la croissance démographique de l'aire toulousaine et du développement du trafic sur les autres liaisons intérieures et européennes : tous les arguments sont bons pour "justifier" le nouvel aéroport !

Alain Berthoumieu, FNAUT Midi-Pyrénées

Selon les **Amis de la Terre Midi Pyrénées**, qui refusent toute fuite en avant dans l'aérien et réclament le TGV, "il faut maîtriser le trafic aérien comme il faut maîtriser le trafic routier".

L'Union Midi-Pyrénées Nature et Environnement s'oppose elle aussi au lobby aéronautique toulousain : "après avoir exporté leurs déchets vers les zones rurales, les grandes villes veulent y exporter leurs nuisances sonores".

Le saviez-vous ?

■ Pour effectuer un aller-retour de plus de 500 km, 58% des Européens optent pour l'automobile, 34% pour l'avion et 23% pour le train.

■ 1,8% des vacanciers utilisent l'avion pour se déplacer, 13,1% le train et les autres l'automobile.

■ D'après l'Association du Transport Aérien International, le trafic du fret aérien triplera d'ici 2020 : la flotte mondiale d'avions-cargos devrait passer de 1775 à 3078 appareils.

Annulations de fermetures de lignes par les tribunaux

A l'heure du développement durable et du rééquilibrage rail-route, la "réserve" des 4000 km de lignes ferroviaires actuellement inexploitées constitue un patrimoine précieux qu'il convient de ne pas dilapider. Souvent en effet, ces lignes peuvent retrouver une utilité ferroviaire (FNAUT-Infos n°109).

Les décisions ou projets de réouvertures, souvent poussés par nos associations, sont maintenant nombreux : Cannes-Grasse pour une desserte urbaine, La Cluse-Bellegarde pour le TGV Paris-Genève, ou encore Pau-Canfranc ou Athus-Longwy pour créer des itinéraires fret doublant des axes saturés. Citons aussi Orléans-Chartres, Nantes-Chateaubriant et Fontenay-Niort.

Pourtant la contraction du réseau ferroviaire se poursuit : déclassements et ventes des emprises par RFF atteignent un niveau record de l'ordre de 400 km par an. Inquiète de ce véritable "bradage", la FNAUT a décidé de réagir en saisissant les tribunaux administratifs à propos de huit lignes dont le potentiel semble évident, la SNCF elle-même s'opposant souvent à la fermeture.

Les premiers jugements intervenus nous sont favorables. Le tribunal de Rouen a annulé les fermetures des lignes (Paris)-Serqueux-Dieppe et Dieppe-Fécamp (intéressantes pour les voyageurs) et le tribunal de Limoges a annulé la fermeture de La Courtine-Ussel (intéressante pour le transport du bois).

Les tribunaux ont retenu deux motifs d'illégalité. Le premier est la consultation irrégulière des collectivités locales par RFF. Le tribunal de Limoges rappelle que c'est l'assemblée élue qui doit émettre un avis, impliquant un débat démocratique et contradictoire, et non pas un fonctionnaire en charge des projets routiers, donc intéressé au rachat de la voie ferrée. Le tribunal de Rouen, lui, rappelle qu'une étude d'impact économique et sociale est nécessaire avant toute fermeture de ligne, afin notamment de vérifier l'absence de perspective de renouveau ferroviaire, étude qui n'est jamais réalisée par RFF.

Les succès obtenus à Limoges et à Rouen nous incitent à poursuivre notre action et à déposer des recours contre les fermetures de cinq lignes (décrets d'octobre et décembre 2002), en particulier celle de Briouze-Bagnoles de l'Orne, dont certaines ont fait l'objet d'avis défavorables de la SNCF.

A noter la décision de RFF de faire appel contre le jugement du tribunal de Rouen : manifestement, RFF est déterminé à poursuivre sa politique systématique

et irréfléchie de fermetures et déclassements à la sauvette, sans se soumettre à la logique d'une évaluation socio-économique, et à céder à la pression d'élus locaux à courte vue qui souhaitent récupérer des emprises ferroviaires pour faciliter des projets routiers. La FNAUT est ouverte au dialogue avec RFF mais se voit contrainte de poursuivre dans la voie judiciaire.

Xavier Braud

La FNAUT intervient dans l'affaire du Paris-Vienne

Comme son statut d'association agréée de consommateurs le lui permet, la FNAUT s'est constituée partie civile dans le cadre du dossier d'information relatif à l'incendie survenu dans le train Paris-Münich-Vienne, au cours de la nuit du 5 au 6 novembre 2002, juste avant son passage à la gare de Nancy, et dans lequel 12 voyageurs ont été tués et 8 blessés. Pour défendre les intérêts des voyageurs, la FNAUT s'est adressée au cabinet d'avocats parisien RBM2L auquel elle avait déjà fait appel pour se constituer partie civile dans l'affaire de la catastrophe du tunnel du Mont Blanc.

Par cette démarche, qui ne se substitue pas aux actions engagées éventuellement par les victimes ou leurs familles, la FNAUT entend connaître les causes précises de l'incendie et de sa propagation et les moyens qui devront être mis en oeuvre pour éviter la reproduction d'une telle catastrophe.

Il ne s'agit évidemment pas pour la FNAUT de faire le procès du transport ferroviaire, qui est de loin le mode de transport terrestre le plus sûr, ou d'accabler les compagnies ferroviaires, que ce soit la SNCF responsable de la circulation du train concerné ou la DB propriétaire de la voiture où s'est déclaré l'incendie.

La FNAUT souhaite au contraire manifester son intérêt pour le transport par train de nuit, qui doit être développé pour constituer, avec le TGV, une alternative crédible au transport aérien court-courrier. Toute crainte relative à la sécurité doit donc disparaître.

Comme l'a signalé la Vie du Rail, contrairement aux avions, les voitures-lits internationales ne sont pas équipées de détecteurs de fumée pour la bonne raison qu'il est autorisé d'y fumer. En Suède, les voitures-lits et couchettes sont entièrement non-fumeurs et équipées de détecteurs. Un rapport du ministère de l'Équipement a confirmé qu'il reste beaucoup à faire pour améliorer la sécurité des trains de nuit.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT

● La FNAUT a proposé un fonctionnement plus démocratique de la Commission Nationale du Débat Public : le dossier soumis au débat ne doit pas être élaboré seulement par le maître d'ouvrage et les associations doivent participer à la préparation des débats.

● La FNAUT a protesté contre la suppression de l'alternat au tunnel du Mont Blanc, qui va augmenter l'insécurité et offrir une capacité nouvelle au transit routier à travers les Alpes. François Grosjean, Pierre Loridon et Jean Friedrich l'ont représentée lors d'une manifestation organisée par l'ARSMB contre "le non-sens du double sens".

● Gabriel Exbrayat, François Jeannin, André Gandy et Bernard Thierry ont participé aux ateliers transport des assises territoriales de l'environnement qui se sont tenues à Lyon en février.

● Jean Sivardière a rencontré Michel Leboeuf, responsable des infrastructures à la direction générale Clientèles de la SNCF, et Gérard Nicaud, responsable du service auto-train. Il a donné, à Grenoble, une conférence sur la politique des transports et participé à un débat sur l'avenir du rail dans le sillon alpin. Il a présenté le point de vue de la FNAUT sur le transport transalpin de fret aux militants de la Frapna Savoie.

● Michel Delmotte représente la FNAUT au Comité de suivi de la politique nationale du vélo. Daniel Leroy a été renommé membre du Conseil National de la Vie Associative.

● Max Mondon et Jean-Marie Tisseuil participent aux groupes de travail sur les transports mis en place par la Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre pour préparer le Plan Climat 2003.

● Simone Bigorgne et Marc Debrincat ont présenté les activités de la FNAUT au député Luc Chatel, chargé d'une mission parlementaire sur les associations de consommateurs.

● Jean Sivardière a défendu les thèses de la FNAUT lors de la journée parlementaire sur les infrastructures de transport à l'horizon 2020.

Colloque FNAUT-CERTU sur le péage urbain

L'expérience en cours à Londres relance la réflexion sur le péage urbain. Fausse bonne idée ou outil du développement durable ? Après Singapour et Londres, bientôt les villes françaises ?

Une journée-débat sur ce thème est proposée conjointement par la FNAUT et le CERTU le mardi 14 octobre 2003 à Lyon (ENTPE, Vaulx-en-Velin).

Organisée dans le cadre du "club mobilité" du CERTU, cette journée à ne pas manquer sera l'occasion d'un dialogue entre experts, associatifs et élus.

Nantes-Poitiers-Limoges par le train ?

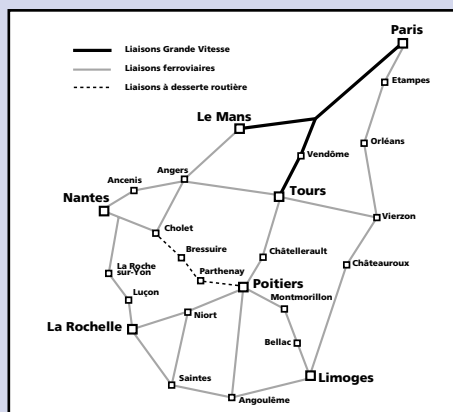
Le trajet Nantes-Poitiers peut s'effectuer en 3h15 par autocar : départ 17h35, arrivée 20h50. Par le train, la seule possibilité non dissuasive (2h42 de trajet) consiste à utiliser le TGV en passant par Saint Pierre des Corps : départ 13h04, arrivée 15h46 (la SNCF ne propose que le passage par Paris, en 4h15). Par train classique, le trajet dure 4h23 ; en passant par La Rochelle, environ 4h30.

Quant au trajet Nantes-Limoges, il s'effectue, en passant par Paris, en 5h52 au mieux ; ou, en passant par La Rochelle, en 6h53 au mieux (contre 5h10 autrefois en passant par Parthenay).

Cette situation lamentable a suscité, de longue date, des interventions de la FNAUT-Pays de la Loire, de l'AUTC-Poitou-Charentes et de l'association pour le désenclavement du nord de la Haute Vienne et du Montmorillonnais.

Début 1998, les régions Poitou-Charentes et Limousin ont lancé une étude sur la relation Poitiers-Limoges "dans une optique intermodale". Mais les préférences routières de la région Poitou-Charentes sont bien connues, la région Limousin n'étant pas elle-même fanatique du rail. La modernisation de la ligne Poitiers-Limoges, permettant de gagner 30 minutes, a cependant été inscrite dans les contrats de plan.

Mais la région Poitou-Charentes exige aujourd'hui la responsabilité de la gestion de la partie de la ligne située sur son territoire, actuellement exercée par le Limousin, et bloque la réalisation des travaux, alors que les crédits sont disponibles, tant que la SNCF n'aura pas établi le partage des charges et recettes de la ligne entre les deux régions. Et la SNCF, qui n'a pas peur du ridicule, prétend avoir besoin de 3 années pour effectuer ce travail ...



Autre sujet de préoccupation : la préservation de la ligne (Nantes)-Cholet-Bressuire-Parthenay-Poitiers qui, avant sa fermeture, était parcourue en 2h55 avec 3 arrêts et, après modernisation pourrait l'être aujourd'hui en 2h. Entre Cholet et Bressuire, il est envisagé de transformer la plate-forme en voie verte. L'AUTC a demandé à RFF de la préserver au départ de Poitiers lors de la construction du TGV-Aquitaine.

Mauricette Ringuet, Jean Boutet

Préserver les emprises ferroviaires

Passéisme ?

La protection des emprises ferroviaires est un sujet sérieux, dont des gens sérieux se sont préoccupés dans un passé récent (voir ci-dessous). L'action juridique lancée par la FNAUT a été bien comprise et accueillie par les médias, Le Monde lui a même consacré une demi-page en février dernier.

Le 24 janvier 2001, le conseil d'administration de la SNCF a émis, à l'unanimité, un avis défavorable à la proposition de fermeture et de retranchement d'une section de la ligne Serqueux-Dieppe, faisant valoir "des perspectives de trafic liées au développement économique du secteur de Dieppe et les besoins recensés en termes de constitution d'itinéraires alternatifs permettant notamment de décongestionner à la fois la région parisienne et le nord de l'agglomération de Rouen". Cet avis n'a pas été pris en compte par RFF.

Hubert Du Mesnil, alors directeur des Transports Terrestres, avait pourtant observé que "cette section de ligne constitue l'exemple même d'infrastructure qu'il apparaît inopportun de retrancher du réseau national".

Le 26-09-1990, le conseil avait examiné le déclassement de la ligne Caen-Flers. Alors administrateur, Jean Sivardière avait obtenu son abandon. Il avait été appuyé par Claude Gressier, alors directeur des Transports Terrestres.

En 1975, la société des engins Matra a réalisé pour la DATAR une étude sur "les utilisations possibles du patrimoine ferroviaire", problème "rendu d'actualité par la pénurie possible des ressources énergétiques". Selon Matra, "les infrastructures désaffectées, mais récupérables, présentent l'avantage incontestable d'avoir été réalisées avant l'ère de l'expansion rapide des grandes villes et de constituer des percées les suivantes.

- Réactivation ou réouverture de dessertes suburbaines et intégration du rail, dont "le rôle d'organisateur de l'espace" était souligné, dans les réseaux de transports urbains (région parisienne, Lille, Rouen, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Lyon, Marseille). La mise au point d'un "matériel compatible" (on dirait aujourd'hui tram-train) était souhaitée.

- Exploitation simplifiée de lignes desservant des zones rurales et des zones touristiques denses.

- Préservation, à toutes fins utiles, des trouées de communication constituées par les lignes inutilisées.

Déjà en 1974

La région Pays de la Loire veut rouvrir les lignes Nantes-Châteaubriant et Fontenay le Comte-Niort : la sauvegarde de l'emprise de l'ancienne ligne de Sablé à Châteaubriant par Château-Gontier et Segré apparaît donc au public comme une démarche cohérente.

Mais revenons un peu en arrière. Le 17 mai 1974, le conseil municipal de Château-Gontier, alors dirigé par le futur ministre des Finances Jean Arthuis, adoptait à l'unanimité un vœu qui garde toute sa pertinence.

"La liaison par autocar avec Sablé est manifestement insuffisante. La récente crise énergétique accentue l'éloignement de Paris, qui constitue un obstacle majeur au maintien et au développement de l'activité économique de notre région, où la situation de l'emploi est toujours préoccupante".

Une génération plus tard, le contexte géographique et économique n'a pas changé. Les contraintes environnementales et énergétiques sont toujours présentes et ne pourront que s'accroître.

Fabrice Eymon, FNAUT-Pays de la Loire

Déception

Le décret "Bussereau" du 7 mars 2003 définit les nouvelles règles d'utilisation du réseau ferré national par les opérateurs. Accessoirement, il modifie les procédures de fermeture et de retranchement des lignes ferroviaires, mais il ne remet pas à plat l'ensemble disparate et confus des textes précédents et n'inclut aucune de nos propositions, malgré les assurances données par son cabinet (souhaitée par la FNAUT, la consultation des associations d'usagers figurait déjà dans la loi "Démocratie de proximité" adoptée le 27 février 2002 sous le gouvernement Jospin).

Plus question d'étude d'impact, de motivation et de publicité de la décision, d'enquête publique ou encore d'encadrement par des conditions de fond. Le décret comporte même un recul, clairement signé RFF : alors que les textes antérieurs prévoyaient la consultation des localités desservies, seules les localités "dont le territoire est traversé par la ligne en cause" seront dorénavant consultées, ce qui élimine en particulier les villes têtes de lignes.

Ainsi, si on s'en tient à ce décret, on pourra encore fermer et déclasser des lignes sans évaluation socio-économique et sans transparence, alors qu'une enquête publique est nécessaire pour pouvoir aliéner quelques dizaines de mètres d'un simple chemin rural ...

Xavier Braud

Train et autocar

Le Conseil général des Bouches du Rhône a refondu son réseau routier, regroupé les autocaristes, modernisé le parc, introduit une tarification unique et attractive, et instauré un service cadencé, à fort débit aux heures de pointe (un car toutes les 5 minutes), sur les principales lignes de son réseau reliant Marseille à Aix, Aubagne, Vitrolles et La Ciotat, ainsi que sur Salon-Aix. La clientèle a augmenté de 20 à 30%.

Certaines de ces lignes sont en concurrence directe avec les liaisons TER modernisées à grands frais par la région PACA. Mais la clientèle des navettes routières déclare souvent être découragée par les tarifs plus élevés de la SNCF, et surtout par les dysfonctionnements multiples et répétitifs dont les trains sont l'objet.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Patrimoine ferroviaire

Si une ancienne plate-forme ferroviaire, par exemple Annecy-Albertville, a été transformée en voie piétonne ou cyclable, cette transformation, qui a permis la préservation intégrale de l'emprise, doit être réversible car de nouvelles opportunités de dessertes ferroviaires peuvent apparaître. Ainsi le futur tram-train Mulhouse-Kruth pourrait avoir une antenne vers Sewen.

Bernard Poirrez, 90 Rougemont le Château

Monorail

Le tramway sur pneus a un ancêtre, le monorail Larmanjat, expérimenté à la fin du 19ème siècle. Un fiasco technique en raison de l'usure rapide des pistes de roulement et de l'inconfort du matériel : l'exploitation commerciale dura moins de deux ans. Pourquoi vouloir, aujourd'hui encore, cumuler les inconvénients des véhicules ferroviaires et routiers ? Le bus à guidage optique (le système français Civis ou le système néerlandais Phileas) est sans doute un moindre mal.

Xavier Lavaud, 33 Bordeaux

Concurrence train-avion

Le TGV Paris-Genève est fortement concurrencé par la liaison aérienne à bas prix Easy-Jet. Mais pourquoi la SNCF limite-t-elle l'accès de son TGV par une pratique de contingentement des tarifs réduits pour le moins décourageante ? Un ami titulaire des cartes Senior et Grand Voyageur s'est vu récemment refuser, quatre semaines avant son départ, une réduction de 50% en 2ème classe : on lui a

offert seulement une réduction de 25%, ou une réduction de 50% en 1ère. Cette solution était la plus avantageuse, mais encore trop chère par rapport à l'avion.

Les CFF se plaignent des méthodes commerciales de la SNCF, qui copie celles des compagnies aériennes : "l'annonce d'un nombre limité de places à bas prix, souvent déjà vendues quand le voyageur en demande, peut nuire à l'image du rail car le voyageur suisse désire des prix clairs. Lorsque les CFF vendent des places à prix réduits, l'information est alors transparente et correcte".

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

La virgule d'Avignon

La navette routière circulant entre les gares d'Avignon-ville et Avignon -TGV est digne d'un pays sous-développé : il lui faut parfois 45 minutes pour parcourir 3 km. Pendant le festival, les TGV spéciaux venant de Paris sont rabattus de la LGV sur la ligne classique à La Palud pour que les voyageurs accèdent plus rapidement à la gare centrale !

Il est clair que le positionnement de la gare TGV est aberrant (la LGV croise la ligne classique à un km plus au sud, mais sans connexion possible). Cela n'a pas empêché les élus UMP du Vaucluse de proposer (mais sans succès) la suppression des crédits prévus pour la liaison ferrée entre les deux gares, la fameuse virgule.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Productivité SNCF

Dans son journal interne Les Infos du 16-12-02, la SNCF indique qu'un wagon de fret a effectué en moyenne 21 allers et retours en 2001 : son objectif est de 25 allers et retours en 2005. Imagine-t-on un transporteur routier qui ferait rouler son camion tous les 15 jours ?

En 2001, une locomotive fret a roulé en moyenne 3h40 utiles par jour (objectif 2005 : 4h36). Et pourtant, chaque année, des milliers de trains de fret sont calés faute de ... locomotives.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Information tronquée

Suite aux intempéries qui ont affecté, début janvier, le fonctionnement des autoroutes et des aéroports, le ministre Gilles de Robien a piqué une grosse colère et a ordonné une enquête. Il a cependant oublié de signaler, ce qui était son rôle, que tous les trains avaient circulé normalement pendant cette période.

Jean-Claude Hugueny, 75 Paris

Aéroports de province : le grand gaspillage

"Trop nombreux, trop coûteux, souvent inutiles" : ainsi titre l'Expansion à propos des "aéroports de province qui engloutissent les aides publiques".

Pour chaque aéroport accueillant plus de 10 000 passagers commerciaux, le mensuel économique a calculé le coût par passager pour la collectivité, en divisant le montant des subventions de fonctionnement (2001) et d'investissement (moyenne sur les années 1998 à 2001), moins les impôts et taxes versés par l'aéroport concerné en 2001, par le nombre de passagers en 2001.

Sur 58 aéroports hors DOM-TOM, seuls 10 rapportent au moins un peu à la collectivité : Calvi (3,41 euros par passager), Paris (Orly + Roissy) (1,45), Ajaccio (0,62), Figari (0,49), Quimper (0,47), Toulouse (0,46), Bordeaux (0,43), Nîmes (0,28), Marseille (0,10) et Biarritz (0,02). Tous les autres sont déficitaires, en particulier Epinal, Angers, Angoulême, Saint Briec, Cherbourg, Agen, Dijon, Brive, Dole, Bergerac, Aurillac, Rodez, Deauville et Lannion (entre 67,47 et 10,42 euros).

Même de "grands" aéroports sont subventionnés : Clermont-Ferrand (3,64 euros), Rennes (3,21), Strasbourg (2,98), Mulhouse (2,19), Montpellier (0,62), Nantes (0,42), Toulon (0,40), Lille (0,34), et même Nice (0,07) et Lyon (0,04).

Trop nombreux ou inutiles

Il n'est pas anormal que des aéroports soient subventionnés s'ils assurent un rôle d'aménagement du territoire. Mais les aéroports sont trop nombreux : 8 en Bretagne, dont un seul est rentable (Quimper) ; 5 en Normandie, tous déficitaires. L'arrivée du TGV en a rendu beaucoup d'autres inutiles : Angers, Angoulême, Saint Etienne, Avignon, ... On en construit de nouveaux à Limoges et à Brive, distants de 100 km.

Cette situation catastrophique n'empêche pas les gestionnaires, chambres de commerce le plus souvent, de réclamer à cor et à cri des aides supplémentaires aux collectivités locales. A Saint Etienne et à Angoulême, on rénove à grands frais les pistes et les bâtiments malgré la baisse du trafic ... Toujours au nom de l'argument : "sans aéroport, les entreprises ne viendront pas s'installer dans la région". Argument fallacieux comme le démontre l'Expansion, qui met en doute l'objectivité des études : "on peut supprimer les lignes commerciales déficitaires, seule l'aviation d'affaires privée intéresse les chefs d'entreprises".

L'arrivée des compagnies "à bas prix" a relancé quelques aéroports (Carcassonne, Poitiers), mais les collectivités doivent passer à la caisse pour les attirer, parfois de manière éphémère ...

Permis à points

Récompense :

⊕ **+2 points à la SNCF.** Depuis un an, la liaison routière entre la gare TGV de Haute Picardie et Amiens/Saint Quentin est assurée par des autocars de grand confort et accessibles aux voyageurs en fauteuil roulant.

Punitions :

⊖ **-10 points à Christian Estrosi,** député UMP des Alpes Maritimes. Il est à l'origine d'un amendement à la loi sur la sécurité routière, adopté par la commission des Lois à l'Assemblée Nationale mais refusé par le gouvernement, relevant la vitesse autorisée à 150 km/h sur les autoroutes à trois voies.

⊖ **-3 points à Sophie Jozan,** porte-parole de la droite à Nantes : "les automobilistes vivent un vrai cauchemar. La municipalité a mis en place une politique dogmatique de brimades systématiques. Priorité aux TC oui, mais sans opposition à la voiture !" L'augmentation du nombre des voitures étant "inévitabile", elle propose de remettre les grandes artères urbaines à 2 fois 2 voies, de créer des passages souterrains à certains carrefours, d'élargir le périphérique à 2 fois 3 voies ... et de créer des pistes cyclables. "Le but est de laisser à chacun le choix du mode de transport le plus pratique pour lui" : et si on pensait aux autres ?

Bêtisier

⊗ **Denis Batard et Jean-François Gendron,** responsables de la CCI de Nantes. Afin de "permettre aux citoyens consommateurs de se rendre à Nantes en automobile", ils vont créer un "observatoire de la circulation" et proposent de mettre en place des "alternatives au transport collectif", accusé d'occuper trop d'espace au sol.

⊗ **Dino Cinieri,** député-maire de Firminy (42) : "la RN 88 élargie à deux fois deux voies doit être autre chose qu'un ruban d'asphalte : un véritable canal d'irrigation des zones traversées. Il faut concilier moyen de communication et développement de la nature". Il faut tout développer, même la nature !

⊗ **Patrice Joppé,** président du MEDEF de l'Isère : "je dénonce la flagrante volonté de dissuader la voiture sur Grenoble. Sur certains axes, la priorité est donnée aux bus ! Et comment concilier les horaires de plus en plus mouvants des salariés avec ceux, stricts, des transports publics ? Le tram ? C'est une idéologie, un instrument technique dépassé, datant d'un siècle".

BIEN DIT

▸ **Hubert Haenel,** sénateur UMP du Haut Rhin : "Bruxelles a pris le problème à l'envers. Avant de libéraliser, il aurait fallu définir une véritable politique des transports". En Allemagne, la libéralisation ne s'est traduite par aucune progression de la part de marché du rail.

▸ **Dominique Lautrette,** maire de Mardié, commune de l'agglomération d'Orléans, qui a voté pour le tramway sur rails : "le bus guidé ne fait que répondre à la demande actuelle et n'a rien d'innovant. Les élus sont là pour penser aux générations futures".

CONTRASTE

▸ **Jean-Jacques Lasserre,** président UDF du conseil général des Pyrénées Atlantiques, veut transférer les crédits prévus au CPER pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc sur l'aménagement de la RN134 en aval du tunnel du Somport.

▸ **Michel Vauzelle,** président PS de la région PACA, sait ce qu'il veut : "ceux qui auraient la mauvaise idée de remettre en cause des projets ferroviaires au profit de projets routiers me trouveront sur leur chemin".



Manque de transparence

Les vitres des trains Paris-Bâle sont devenues de plus en plus opaques au cours de l'hiver. Il semble qu'aucun atelier de la SNCF n'ait pu prendre en charge un nettoyage régulier.

Que faire du TVR ?

Nous avons recueilli diverses suggestions auprès de nos spécialistes : lui mettre des ailes et l'appeler avion-bus ; lui ajouter un deuxième rail et lui mettre des roues en acier pour en faire un vrai tramway ; lui enlever son monorail pour en faire un trolleybus.

Brèves

Visite mal choisie

Lors d'un déplacement en Mayenne, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, a visité l'entreprise de transports routiers Ambroise Bouvier sur la suggestion du député UMP Yannick Favennec. La CFDT s'en est étonnée : loin d'être une vitrine sociale, cette entreprise "dynamique" a été condamnée plusieurs fois pour non-paiement d'heures travaillées et non-respect des temps de conduite des chauffeurs.

Téléphoner au volant ?

Téléphoner au volant est désormais interdit et coûte 35 euros d'amende et deux points du permis de conduire. Le décret du 31 mars 2003 ne concerne que l'usage d'un téléphone tenu à la main : rien n'est dit du kit "mains libres". Le problème de l'inattention liée aux conversations téléphoniques au volant n'est donc pas réglé.

Camions à Chamonix

L'intensité du trafic routier est le principal obstacle au classement par l'UNESCO de la vallée de Chamonix au patrimoine mondial de l'humanité.

La suppression de l'alternat au tunnel de Mont Blanc et les investissements sur la route d'accès (90 millions d'euros seront dépensés) ne pourront qu'attirer les camionneurs passant aujourd'hui par la Suisse et voulant éviter de payer la taxe sur les camions (RPLP) : le trafic est déjà passé à 800 camions par jour, dont 200 seulement passaient auparavant par le Fréjus. Le trafic en Maurienne ne diminuera pas.

Le 19-02-03, sur la rampe d'accès au tunnel, un camion a fini sa course contre le mémorial des familles des victimes de l'accident du 19 mars 1999.

Rectificatif

Epinglé un peu sévèrement dans FNAUT-Infos n°111 pour avoir refusé de s'associer à la semaine de la sécurité routière, M. Hubert Pouquet, vice-président du conseil général de la Loire chargé de la voirie, nous précise que le préfet proposait seulement d'installer, sur les points accidentogènes, des figurines représentant les 75 tués du département en 2002. Des actions analogues ont été menées dans d'autres départements sans impact perceptible. M. Pouquet nous signale par ailleurs qu'en dix ans, le conseil général de la Loire a transformé 100 carrefours en giratoires et requalifié 150 km de traversées d'agglomération : le nombre des accidents a été divisé par 3 aux carrefours et 5 aux traversées.

Actions en régions

Alsace

● Jean Dreyer, FNAUT-Alsace, et Michel Dubromel, Alsace-Nature, ont été auditionnés par le CESR d'Alsace sur la densification urbaine et sur la préservation des anciennes voies ferrées (SNCF, mines de potasse), dont ils ont demandé un inventaire.

● A Strasbourg, l'ASTUS apprécie la qualité de service des transports collectifs et la mise en place de la vidéosurveillance, mais critique le manque de capacité (pas assez de véhicules, trop de pannes), l'équipement insuffisant des stations de tramway et la hausse des tarifs, dont l'association souhaite par ailleurs la simplification.

1 Thur Ecologie et Transports a porté plainte contre la SNCF pour suppression d'un train TER, fréquenté par plus de 150 voyageurs, qui circulait entre Mulhouse et la vallée de la Thur.

● L'association Florirail a organisé un voyage d'étude des transports publics à Bâle : 45 personnes y ont participé et ont pu découvrir l'efficacité du système suisse de transport. L'association pour la Promotion de la ligne Colmar-Metzeral a organisé un voyage analogue à Karlsruhe.

Aquitaine

● L'association Trans'CUB a interrogé 160 usagers pris aux arrêts des bus : un supplément de 15 km de couloirs réservés est plébiscité par 91% d'entre eux, et 85% souhaitent un matériel plus confortable. Le même questionnaire a été envoyé à 800 élus de la Communauté Urbaine : 70 seulement ont répondu, dans le même sens que les usagers. L'association dénonce le réseau à deux vitesses qui se met en place à Bordeaux (200 000 habitants bien desservis par le tramway et 400 000 défavorisés usagers d'un réseau de bus de faible qualité) et déplore que les décideurs politiques n'aient pas plus de courage pour réduire l'espace urbain occupé par l'automobile au bénéfice des bus et des vélos.

● Le COBARTEC dénonce la pénurie de transport collectif entre Arcachon et Bordeaux, responsable de la congestion du réseau routier. Il réclame des boxes à vélos dans les gares et une billetterie unique train + bus. Membre du Conseil de développement du bassin d'Arcachon, agglomération de plus de 100 000 habitants, son président Jean-Claude Duhart déplore l'insuffisance de la desserte par la SNCF-grandes lignes et souhaite une liaison TGV quotidienne.

● Le CRELOC s'étonne que le devis de réouverture de la ligne Pau-Canfranc soit passé brutalement de 550 millions de francs (étude Systra) à 300 millions d'euros

(étude RFF), et que ce triplement de l'estimation ait été rendu publique juste avant l'ouverture du tunnel routier du Somport, comme pour démontrer que la route est inéluctable ! Le CRELOC demande une contre-expertise.

Basse Normandie

● Depuis le 15-12-02, suite à l'amélioration des correspondances obtenue par l'ADPCR, il est possible de gagner presque 2 h sur le trajet Brest-Caen.

● L'association Réseau Vert de Basse Normandie a été reçue par Pierre Figueras, conseiller de Dominique Bussereau : elle a réclamé la préservation intégrale de l'emprise de la ligne Caen-Flers, menacée par des élus locaux qui ont reçu l'accord du ministre. La FNAUT a fortement appuyé cette démarche.

Ile de France

● Le Mouvement de Défense de la Bicyclette a entrepris une action pour obtenir le prolongement des itinéraires cyclables parisiens au-delà du périphérique, vers les 29 communes limitrophes de Paris. Le but est de permettre aux cyclistes de ces communes d'accéder au centre de Paris. Le jury du prix du Vélo d'Or a décerné une mention au MDB pour l'ensemble de ses actions.

● L'Association des Usagers des Transports de Vélizy (ASUTRANS) s'étonne que le projet de tramway Chatillon-Vélizy-Viroflay présenté par le STIF ne comporte pas une option tramway sur rails. Elle critique certains aspects du tracé envisagé dans Vélizy.

● **Le comité des usagers du RER B a obtenu le rétablissement de 3 trains Paris-Orsay entre 17h et 20h.**

Midi-Pyrénées

● Consulté par RFF, Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, a réclamé la modernisation des voies ferrées classiques, très en retard sur celle du réseau routier, en particulier de Toulouse vers Auch et vers Albi (doublement de la voie). Il a proposé la construction d'une rocade ferroviaire est de Toulouse, dont la gare est en voie de saturation.

● L'association TARSLY pour la promotion du rail sur l'axe Toulouse-Lyon demande que la ligne Rodez-Séverac le Château, qui sera coupée pendant 8 mois en raison des travaux routiers prévus sur la RN 88 parallèle, soit modernisée elle aussi (la vitesse des autorails est limitée à 75 km/h et il n'existe pas de point de croisement).

Provence Alpes Côte d'Azur

● L'Association des Amis du Rail azuréen regrette l'intérêt porté par le gouvernement à un nouveau tunnel routier de Tende, au détriment de la modernisation du tunnel actuel et de la liaison ferroviaire Nice-Breil. L'association suggère la création de nouvelles haltes TER dans la gare fret de Cannes et dans la banlieue de Nice.

● L'association Aboutir a protesté contre le report de l'interdiction faite aux camions de plus de 26 tonnes d'emprunter le col du Montgenèvre, qui devait entrer en application fin janvier 2003 à la demande des élus et des associations, et dont le tourisme devait être le premier bénéficiaire.

Rhône-Alpes

● L'association Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud (ADTLS) proteste contre l'introduction de la montée obligatoire par l'avant dans les trolleybus de la ligne 3 : "l'exploitant se simplifie la vie, mais on observe des retards, jusqu'à 9 minutes, le confort des usagers est dégradé et le chauffeur ne peut surveiller les valideurs situés derrière lui".

● L'ADTC de Grenoble critique la suppression des trois dernières lignes de trolleybus du réseau malgré les avantages évidents du trolleybus : silence et propreté, confort, longévité.

L'ADTC déplore par ailleurs que les élus aient décidé des aménagements de capacité, au détriment d'une piste cyclable et des derniers espaces verts de la ville, sur une voirie parallèle à la future 3ème ligne de tramway, afin de limiter la perturbation de la circulation pendant les travaux : il fallait au contraire profiter de l'occasion pour inciter les automobilistes à changer de comportement en facilitant l'usage du bus et du vélo par des mesures promotionnelles.

L'ADTC est défavorable à la gratuité des transports, qu'elle estime dévalorisante pour le transport public (à Grenoble, les demandeurs d'emploi ont droit à une carte trimestrielle pour 4,5 euros).

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 114

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

Rapport de la DATAR

L'audit sans imagination du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances n'était qu'une fuite en avant affligeante dans le tout-routier : le degré zéro de la réflexion. L'étude de la DATAR sur les infrastructures de transport développe une vision et une stratégie plus sensées.

La DATAR refuse "le scénario de l'inacceptable" : "on ne peut prolonger les tendances passées, sauf à aboutir à des blocages et des situations intolérables".

Estimant que "la politique des transports ne se réduit pas à l'offre infrastructurelle", elle met en avant la nécessité de mieux entretenir et exploiter les infrastructures existantes. Elle émet quelques doutes sur les perspectives de doublement du trafic, admises sans esprit critique par les "auditeurs". Elle insiste sur l'urgence de répondre au défi climatique en transférant du trafic routier sur le rail et la voie d'eau. Elle refuse que la France devienne "un simple pays de transit", met en garde contre les effets pervers des rocades routières urbaines, se préoccupe d'aménagement du territoire et d'ouverture sur l'Europe, s'inquiète de la dette ferroviaire et propose des mécanismes intéressants de financement des infrastructures.

Mais son "scénario de l'inaccessible" reste une vision floue, sans dates ni chiffres, la préoccupation économique l'emportant largement sur celle de l'environnement.

En pratique, les experts de la DATAR recommandent la magistrale Ecofret mais ne remettent pas en cause les projets routiers sur l'axe nord-sud retenus dans l'audit. Certes ils ignorent le troisième aéroport parisien, ils recommandent la desserte TGV de Toulouse et de la Côte d'Azur et la jonction Est-Ouest par Orly, mais ils préconisent de nouveaux aéroports en province. Ils ne se posent pas de question sur le coût exorbitant du canal Seine-Nord, mais s'interrogent encore sur la poursuite du projet fret "Lyon-Turin" !

Il reste aujourd'hui à bâtir un scénario vraiment basé sur les contraintes environnementales : ce pourrait être le travail du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, demeuré totalement silencieux sur le thème pourtant fondamental du transport.

Jean Sivardière

Décentralisation : atouts et risques pour les transports collectifs



Routes nationales : un transfert contestable

La relance du mouvement de décentralisation est-elle pertinente dans le secteur des transports ? S'appuyant sur la réussite de la régionalisation ferroviaire, la FNAUT approuve le transfert de nouvelles compétences aux collectivités territoriales, ainsi que la possibilité d'expérimenter, qui facilitera diverses évolutions souhaitables. Mais la décentralisation doit se traduire par un renforcement du rôle des agglomérations et des régions, mieux adaptées que les départements pour gérer l'économie et la mobilité d'aujourd'hui. Elle doit être complétée par un renouveau de la démocratie participative. Enfin l'Etat doit l'accompagner par une péréquation des ressources des collectivités territoriales et un encadrement efficace de leurs initiatives.

La relance de la décentralisation aura à terme une influence très profonde. C'est le "grand chantier" du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin, qui a mis en avant un double objectif :

- réformer l'Etat, le recentrer sur ses responsabilités régaliennes, en transférant aux collectivités territoriales toutes les compétences qu'elles peuvent assumer mieux que lui, selon le principe "fédéraliste" de subsidiarité déjà appliqué pour les lycées et le TER ;

- renforcer l'efficacité économique de ces collectivités en leur accordant une plus large autonomie (elles assurent déjà 71% de l'investissement public).

Les élus eux-mêmes, à droite comme à gauche, réclament à l'Etat de nouvelles responsabilités, en particulier dans le secteur des transports, et leurs motivations sont variées.

- Les uns souhaitent seulement pouvoir accélérer la réalisation de certaines infrastructures, qu'il s'agisse de routes natio-

nales (en Poitou-Charentes et Picardie) ou de TGV (en Aquitaine), en participant plus activement à leur définition et à leur financement.

- D'autres élus souhaitent donner davantage de cohérence à leur politique en expérimentant de nouvelles possibilités réglementaires.

Expérimenter

Des élus régionaux envisagent ainsi de pouvoir choisir librement l'exploitant des services TER, contribuer au développement du transport de fret par le rail ou la voie d'eau, ou encore gérer plus directement certains équipements ne présentant pas un intérêt national : les ports maritimes et fluviaux et les aéroports, aujourd'hui confiés le plus souvent aux Chambres de Commerce et d'Industrie dans le cadre de concessions accordées par l'Etat ou les collectivités. Le rôle d'autorité concédante des régions serait renforcé : elles pourraient choisir l'exploitant, CCI



Décentralisation

ou sociétés privées ; l'Etat conserverait la responsabilité de la sécurité et de la sûreté.

Les régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes souhaitent pouvoir gérer l'exploitation de la ligne Rennes-Nantes-Bordeaux selon une démarche de "pluri-régionalisation".

Les élus du GART critiquent les contraintes de la loi SRU.

- Ils souhaitent que les autorités organisatrices de transport urbain puissent adapter aux situations locales son article 123 relatif aux réductions tarifaires dues aux personnes en situation précaire.

- Ils demandent la décentralisation de la gestion du stationnement sur voirie : ils veulent pouvoir fixer le montant des amendes, en assurer le recouvrement et en affecter le produit au financement des modes alternatifs à l'automobile.

Le maire de Lyon envisage d'expérimenter le péage urbain. Le CESR d'Ile de France souhaite une augmentation régionale de la TIPP. On pourrait aussi expérimenter une modulation de la taxe d'habitation sur le taux de motorisation des ménages, une taxe sur les parkings des entreprises, une récupération des plus-values foncières induites par les investissements de transport collectif.

La FNAUT prend acte avec intérêt de cette volonté d'expérimenter, mais exprime des réserves sur la mise en oeuvre de la décentralisation.

Simplifier

L'empilement actuel des institutions est coûteux et contre-productif. Une répartition plus rationnelle des responsabilités des collectivités territoriales, mieux adaptée à leur échelle géographique et aux réalités économiques, est indispensable dans le domaine des déplacements et de l'aménagement du territoire. Une telle clarification est souhaitable pour que les décisions soient plus faciles à prendre par les élus et plus transparentes pour le citoyen.

- L'intercommunalité doit être développée. Les grandes voiries, le stationnement, le réseau cyclable, les transports collectifs et la politique d'urbanisme dépassent le cadre communal et doivent être gérés par une institution intercommunale unique, élargie au bassin de vie. A noter que le ministre Nicolas Sarkozy envisage le transfert de certains pouvoirs de police de la commune à l'agglomération.

- Le département, créé il y a 200 ans, est aujourd'hui un cadre géographique mal adapté à l'organisation des transports collectifs en raison de l'extension des agglomérations et de l'apparition de nouvelles formes d'organisation économique et de mobilité (réseaux de villes, déplacements

pendulaires à longue distance) : le Grand Lyon empiète sur trois départements, la liaison routière Verdun-Metz traverse trois départements !

Les lignes périurbaines de cars doivent être intégrées aux réseaux urbains et gérées par les agglomérations,

Les lignes interurbaines régulières doivent être intégrées aux réseaux TER et gérées par les régions, afin d'éviter des phénomènes de concurrence entre train et autocar, et au contraire de renforcer leur complémentarité.

Dans ce schéma, les départements pourraient conserver la gestion des transports scolaires et des lignes rurales.

- De même que les agglomérations doivent gérer simultanément tous les modes de déplacements et l'urbanisme, les régions, dès lors que l'aménagement du territoire est de leur compétence, doivent gérer l'ensemble des infrastructures de transport, en dehors de celles qui structurent le territoire national et doivent rester de la compétence de l'Etat : autoroutes, grandes routes nationales, voies ferrées et voies navigables principales, grands ports et aéroports.

Démocratiser

Un ancien président du conseil général de la Nièvre a décidé, un beau jour, d'exclure les scolaires des autocars réguliers : il a fallu plusieurs années à la FNAUT pour faire rapporter cette décision stupide. Aujourd'hui, c'est la présidente de Poitou-Charentes qui bloque arbitrairement la modernisation de la ligne Poitiers-Limoges.

Si les élus disposent de davantage de poids, comme c'est déjà le cas dans le domaine urbain, un renforcement de la démocratie est indispensable pour éviter la multiplication des féodalités régionales et des élus-roitelets et l'extension des comportements clientélistes, et favoriser au contraire la transparence, le dialogue et le débat.

- Les assemblées intercommunales doivent être élues au suffrage direct.

- Jérôme Rivière, député UMP des Alpes Maritimes, a suggéré une séparation des pouvoirs législatif et exécutif dans les assemblées locales.

- Le cumul des "grands" mandats exécutifs locaux et des mandats nationaux ou européens doit être strictement interdit, afin d'éviter une concentration excessive des pouvoirs politiques, aux allures parfois féodales (le gouvernement vient au contraire de rendre compatible le mandat de député européen avec un mandat exécutif local).

- Le mouvement associatif doit bénéfi-

Régionalisation ferroviaire : une réussite mais des effets pervers

La régionalisation ferroviaire est un succès. Les élus, de droite comme de gauche ou écologistes, se sont emparés rapidement des responsabilités offertes par l'Etat, et la nouvelle proximité entre décideurs et usagers a facilité la prise en compte des besoins de la population.

Le trafic régional a fortement augmenté suite à l'introduction de matériels plus performants, au renforcement des fréquences, aux modernisations de gares, à la création de tarifs réduits pour les salariés et les étudiants, aux efforts d'information et d'intermodalité avec les services urbains.

Alors qu'il y avait un risque sérieux de transferts sur route massifs, on assiste au contraire à quelques réouvertures de lignes. Devenue simple prestataire de services, la SNCF s'est adaptée. L'Etat a accepté d'augmenter sa contribution au transport ferroviaire régional avant le transfert de compétence aux régions.

Certes, le succès n'est pas uniforme. Certaines régions - Languedoc-Roussillon, Auvergne, Haute Normandie - n'ont pas la fibre ferroviaire et s'engagent peu. Les instances de concertation (comités de lignes, ...) permettent aux usagers de s'exprimer, mais seulement dans les régions qui les ont mises en place. Cependant, globalement, le pari semble gagné.

Des disparités dans la qualité des services et la tarification ont vu le jour. C'était déjà le cas pour les transports urbains et pour les transports départementaux, réguliers ou scolaires, et il serait exagéré de parler de balkanisation ferroviaire. On voit cependant apparaître des effets pervers.

- L'information sur le TER (services, tarifs) d'une région est difficile à obtenir depuis les autres régions.

- L'exploitation de nombreuses lignes interrégionales se dégrade ou ne s'améliore pas : Caen-Rouen, Caen-Rennes, Lyon-Bordeaux. Sauf exception (Centre et Pays de la Loire), les régions adjacentes s'ignorent. Comme le dit Guy Fontenelle, président de l'ADPCR, "la solution ne passe pas par l'agrandissement de la taille des régions, mais par leur capacité de travailler ensemble dans une logique de réseau". La SNCF profite de la régionalisation pour se désengager de certaines dessertes Corail déficitaires en les "refilant" aux régions (Reims-Dijon, Caen-Tours).

La disparité des ressources financières des régions n'a pas d'impact évident sur le développement du TER. Toutes les régions sont riches, même le Limousin, quand il s'agit de financer les routes, et rien ne les empêche d'en consacrer davantage au rail.

La réforme Raffarin

Réuni en Congrès le 17 mars, le Parlement a adopté une révision de la Constitution sur la décentralisation, qui rapproche l'organisation politique de la France de celle de ses voisins européens. En voici les principes directeurs.

- **“L'organisation de la France est décentralisée”** : c'est la fin d'une longue tradition jacobine.

- La Constitution reconnaît l'existence des collectivités “territoriales” (et non plus locales) : **les régions deviennent des collectivités à part entière.**

- Sans être nommé explicitement, **le principe de subsidiarité est introduit** : “les collectivités ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en oeuvre à leur échelon”.

- Les transferts de compétences seront accompagnés du **transfert des ressources** auparavant consacrées par l'Etat à l'exercice de ces compétences.

- **Le droit à l'expérimentation est reconnu aux collectivités**, qui pourront “déroger aux dispositions législatives ou réglementaires qui régissent l'exercice de leurs compétences pour un objet et une durée limités”.

- **L'autonomie financière des collectivités est affirmée** : “les recettes fiscales et autres ressources propres des collectivités représentent, pour chaque catégorie de collectivités, une part déterminante de l'ensemble de leurs ressources”.

- Il est prévu “**des dispositifs de péréquation** destinés à favoriser l'égalité entre les collectivités”.

- De nouveaux outils de démocratie directe sont introduits : **référendum d'initiative locale décisionnel, droit de pétition des administrés.**

D'ici 2004, diverses lois organiques et ordinaires préciseront les principes adoptés, les premières applications concrètes interviendront en 2005.

Le Premier ministre a donc introduit des innovations décisives mais les limites de sa réforme, qui n'a pas suscité l'enthousiasme populaire, apparaissent clairement :

- l'empilement des structures politico-administratives, coûteux pour la collectivité, est conservé ; le rôle des départements, qui récupèrent de nombreuses compétences, est renforcé ; les agglomérations sont presque oubliées ;

- l'Etat ne prend aucun engagement sur la péréquation des ressources ;

- l'avancée démocratique est timide (le cumul des mandats est maintenu, les élus intercommunaux ne sont pas désignés au suffrage direct, le référendum d'initiative populaire est écarté).

cier de fonds publics au même titre que les partis et syndicats, et obtenir des moyens d'expression dans les médias.

- Toutes les instances de concertation prévues par les textes législatifs doivent fonctionner correctement. La présence des associations doit être renforcée dans les conseils économiques et sociaux régionaux. Les associations doivent être systématiquement associées à l'élaboration, à la discussion et au suivi des décisions concernant les services publics et le cadre de vie.

- Il faut introduire de nouvelles procédures de démocratie participative : référendum local décisionnel à l'initiative des élus, droit de pétition donnant aux électeurs la possibilité de faire délibérer les élus sur le sujet de leur choix, référendum d'initiative populaire.

Repenser le rôle de l'Etat

Dès lors qu'il transfère de nouvelles responsabilités aux collectivités territoriale, l'Etat doit leur donner les moyens de les assumer. Le gouvernement a déjà décidé de reverser une partie de la TIPP aux régions. Chaque région pourra moduler le montant de sa part de TIPP.

Si l'Etat fait moins, il doit faire mieux, c'est-à-dire réguler et introduire de la cohérence face aux risques de balkanisation. Il doit avoir une politique des transports lisible par les élus et les citoyens. Dans le secteur des transports, il doit en particulier créer une direction unifiée des

infrastructures au ministère de l'Equipement pour assurer la cohérence intermodale des grands investissements nationaux et régionaux. En ce qui concerne l'exploitation du rail, il doit veiller au maintien d'une logique de réseau, négligée par la SNCF.

Enfin l'Etat doit imposer une péréquation efficace des ressources régionales (les inégalités régionales ont augmenté depuis vingt ans).

A droite comme à gauche, le processus de décentralisation suscite des réticences. Robert Savy, président PS du Limousin, y voit un désengagement de l'Etat. Pour Jean François-Poncet, sénateur UMP du Lot-et-Garonne, “la décentralisation ne rimerait avec aménagement du territoire que si elle est accompagnée d'une réelle péréquation et ne décharge pas l'Etat de ses responsabilités d'aménageur”. Le député PS Didier Migaud, décidément très soucieux des automobilistes, craint une augmentation du prix des carburants si la TIPP est modulable régionalement. André Rossinot, maire UMP de Nancy, s'inquiète d'un poids excessif des régions.

La décentralisation est une chance à saisir : on l'a vérifié avec le TER, elle peut permettre des expérimentations et faciliter ainsi des évolutions nécessaires. Mais elle présente aussi des risques sérieux d'effets pervers auxquels la FNAUT sera très attentive.

Jean Sivardière

Routes nationales : un transfert dangereux

Le transfert des routes nationales aux départements (20 000 km sur 37 000, et 30 000 agents des DDE) pose un double problème.

- On a vérifié, à propos des lycées et du TER, que la dévolution d'une nouvelle compétence à une collectivité territoriale amène celle-ci à abonder les sommes dépensées antérieurement par l'Etat. On s'en réjouit pour les lycées et le TER. Mais on connaît le goût déraisonnable des élus locaux pour les investissements routiers, largement responsable de l'actuelle hégémonie monstrueuse de la route. Et ce goût risque de s'accuser car, le maillage autoroutier arrivant à sa fin, les élus s'intéressent maintenant aux routes nationales pour faire face à une croissance du trafic censée favoriser le développement local. Gérard Longuet, président UMP de la Lorraine, affirmait récemment que, si on confiait les routes nationales aux régions, comme cela était prévu initialement, il devrait “y mettre de sa poche”.

- Si on confie les ports et aéroports aux régions, pourquoi confier les routes nationales aux départements et non aux

régions ? A l'évidence, le puissant lobby départemental l'a emporté. Les départements seront donc incités à gaspiller encore plus pour les routes (le choix de la TIPP comme ressource transférée n'est pas neutre). La montée des impôts locaux étant de plus en plus mal acceptée, les crédits destinés aux transports collectifs en souffriront. Et les investissements routiers supplémentaires des départements concurrenceront les investissements ferroviaires des régions.

Face à cette dérive possible, l'Etat doit assurer une cohérence entre les investissements des régions et des départements, et avec les plans de nos voisins européens. D'après Christian Poncelet, président UMP du Sénat, un schéma national routier devrait encadrer l'action des collectivités territoriales. Un tel schéma devrait être débattu démocratiquement dans les instances nationales après consultation des collectivités territoriales et des associations, puis décliné dans le cadre des contrats de plan. C'est dans ce cadre qu'un rééquilibrage rail-route pourrait intervenir.

Jean-Paul Jacquot

La transalpine ferroviaire fret : un projet à intégrer dans une politique volontariste et cohérente

Le projet "Lyon-Turin" a fait l'objet d'un débat difficile au sein de la FNAUT (FNAUT-Infos n°107 et 112). Des militants de toutes les régions y ont participé. La FNAUT estime que le projet doit être poursuivi malgré les conclusions défavorables de l'audit du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances, mais que ses objectifs et ses conditions de réalisation doivent être clarifiés.

Le trafic routier de fret à travers les Alpes du Nord est actuellement d'environ 30 millions de tonnes par an, soit le triple du trafic ferroviaire. Il en résulte une situation insupportable à Chamonix, à Chambéry, en Maurienne, à Briançon et sur les itinéraires affluents : insécurité, bruit et pollution de l'air.

Le projet de transalpine ferroviaire fret ne peut donc être abordé dans la logique purement technique et financière de l'audit. **Il ne s'agit pas de prévoir si les ouvrages routiers et ferroviaires existants seront saturés en 2015 ou en 2025. Il s'agit de transférer, volontairement, rapidement et massivement, le trafic routier sur le rail.** Tel est pour la FNAUT l'objectif prioritaire.

Dans cette perspective, la transalpine fret semble indispensable à terme. Il convient donc d'en préparer soigneusement la mise en oeuvre dans le cadre d'une politique cohérente, afin d'en assurer la réussite future.

1. La priorité fret du projet de liaison transalpine doit être réaffirmée explicitement par les pouvoirs publics.

Il faut poursuivre les études de tracé (acheminement du fret d'Ambérieu et Lyon à Montmélian, cohérence avec le projet de contournement fret Est de Lyon) et les études géologiques (perçement des galeries de reconnaissance).

Restera à déterminer l'ordre souhaitable de réalisation des deux éléments du projet, tunnel de base et ligne d'approche Ambérieu-Maurienne.

La LGV Lyon-Chambéry pourrait jouer un rôle intéressant pour les relations internationales, nationales et régionales à grande vitesse (Lyon-Chambéry en 40 minutes, le train devenant compétitif avec l'autoroute). Cependant elle est manifestement moins urgente que d'autres projets analogues (Languedoc, Aquitaine-Toulouse, ou même Côte d'Azur) : si sa réalisation est effectivement indispensable et urgente pour assurer la fluidité du trafic de fret sur les lignes classiques, cela doit être démontré explicitement.

2. Au-delà de la modernisation de la ligne "historique" Ambérieu-Modane et des progrès nécessaires de l'exploitation ferroviaire (utilisation généralisée de machines interopérables), **il faut accélérer les investissements décidés ou envisagés sur les lignes classiques.**

La réouverture de la ligne du Haut Bugey (pour les TGV Paris-Genève) et l'électrification de la ligne du sillon alpin (pour permettre le passage par Grenoble des trains de fret en provenance ou à destination de la vallée du Rhône et éviter ainsi leur passage par Lyon) présentent un intérêt crucial pour éviter la saturation de la ligne historique entre Ambérieu et Montmélian. Ces opérations doivent bénéficier d'une procédure d'urgence. La réouverture de la ligne du Sud-Léman apporterait un complément utile de capacité ferroviaire entre la France et l'Italie.

3. Il faut rejeter les investissements routiers directement concurrents, en termes de crédits et de trafic, de la transalpine ferroviaire fret : A48 Ambérieu-Bourgoin, qui faciliterait l'accès des camions à l'A43 et au tunnel routier du Fréjus, contournement autoroutier de Chambéry, prolongement de l'autoroute A51 de Sisteron vers l'Italie. A court terme, il faut réglementer strictement le trafic routier.

4. Une taxe sur le transport routier de fret, qui n'assume pas ses coûts écologiques, doit rapidement être instaurée, à l'image de la RPLP suisse (voir FNAUT-Infos n°107), et à un niveau susceptible de corriger la sous-tarification routière et d'assurer la rentabilité des investissements ferroviaires.

Cette taxe doit concerner en priorité le transit international, et son produit doit être affecté pour l'essentiel au développement des alternatives à la route - rail et fluvio-maritime. C'est la condition pour que la transalpine fret ne se réalise pas au détriment des investissements ferroviaires nécessaires dans les autres régions françaises et de l'exploitation du TER dans la région Rhône-Alpes.

5. Enfin un débat public sur les transports à travers les Alpes franco-italiennes, du Léman aux Alpes Maritimes, doit être organisé rapidement comme cela avait été promis par le gouvernement précédent. Un tel débat devrait permettre à tous les acteurs de s'exprimer et déboucher sur la définition d'un plan global et cohérent de maîtrise du transport routier.

Audit : une approche inadaptée

S'interroger sur la date de saturation probable des ouvrages routiers et ferroviaires franco-italiens, comme l'ont fait le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances, est un angle de réflexion complètement inadapté au problème posé alors qu'il paraît s'imposer au bon sens.

Tout gestionnaire d'une infrastructure s'interroge logiquement sur les réserves de capacité dont il dispose, et sur les risques de formation de goulets d'étranglement, avant de lancer de nouveaux investissements. Mais cette règle doit être abandonnée dès lors que les enjeux du problème ne sont plus seulement financiers.

Or, si on estime que l'avenir environnemental de la planète doit l'emporter sur les intérêts économiques à court terme, le fret ferroviaire doit être favorisé de manière très volontariste. A moins d'être partisan du "après moi, le déluge", mais alors il faut avoir l'honnêteté de le dire.

D'autre part, l'angle de réflexion retenu par les auditeurs favorise inévitablement la route, car l'investissement routier est bien plus souple et tronçonnable que l'investissement ferroviaire. Toute prévision de trafic est aléatoire. Le financier et le politique sans vision à long terme privilégieront toujours le risque minimum et la souplesse offerts par la route. Et plus on mouline du routier à court terme, plus le ferroviaire est enterré dans d'éternelles études.

*Eric Brucker, Collectif Opposants à l'A51
(voir le site <http://www.ferroutage.info>)*

Deux poids, deux mesures

En deux ans et demi, la "route Airbus" à grand gabarit, 240 km entre Langon et Toulouse, aura été déclarée d'intérêt national, financée pour 170 millions d'euros et réalisée selon une procédure d'urgence approuvée par le Parlement, y compris quelques aménagements annexes servant d'alibi écologique : palmiers et piste cyclable.

Quel contraste avec l'amélioration de la liaison TGV Paris-Genève ! Il aura fallu 10 ans pour qu'un projet aberrant de LGV Mâcon-Genève, traversant le sud du Jura, soit enfin abandonné en 1999 au bénéfice de la réhabilitation de la ligne classique Bourg-en-Bresse-Bellegarde : 35 km à électrifier de Bourg à La Cluse et 29 km à rouvrir et à moderniser de La Cluse à Bellegarde. Ces travaux très rentables feront gagner 30 minutes et ne coûteront que 231 millions d'euros, mais ne seront terminés, si tout va bien, que fin 2006.

Pierre Loridon, FNAUT-Bellegarde

Le coin du cycliste

Train + vélo en Allemagne

DB Rent, une filiale de la Deutsche Bahn qui gère déjà des voitures de location, se lance dans la location de vélos : elle vient d'installer 2000 vélos près des principales gares et des principaux carrefours de Berlin. Un simple coup de téléphone suffit au voyageur pour réserver un vélo. Exemple à suivre ...

Vélo-caddie à Copenhague

Trois Danois sur quatre possèdent un vélo, et un sur trois est un cycliste quotidien. Les touristes arrivant à Copenhague peuvent louer l'un des 2000 vélos mis à leur disposition aussi simplement qu'on emprunte un caddie dans un supermarché : on glisse une pièce de 20 couronnes (soit 2,67 euros) dans un antivol intégré au vélo, et on la récupère quand on rend l'engin.

Fiscalité et pollution

En France, les réductions d'impôts des ménages qui déclarent leurs déplacements domicile-travail aux frais réels sont proportionnelles à la distance parcourue et à la puissance de la voiture : cette règle encourage la périurbanisation. En Bavière, c'est l'inverse : un salarié a droit à une réduction fiscale de 36 euros par km (40 euros si sa distance domicile-travail est supérieure à 20 km) quel que soit son mode de transport. Comme le remarque la Fubicy, un salarié bavarois est donc payé pour aller travailler s'il se déplace à vélo, d'autant que des réductions d'impôts sont aussi accordées aux cyclistes pour l'achat et l'entretien de leur véhicule. De telles réductions existent aussi en Belgique, aux Pays-Bas et au Canada.

3ème raid de la Trans-européenne

L'association CyclotransEurope organise un raid Paris-Tours du 6 au 15 juillet 2003. Ce voyage permettra de faire connaître la proposition de véloroute trans-européenne Saint-Jacques de Compostelle - Paris - Moscou par des rencontres avec les acteurs locaux. Randonnée autonome sans véhicule, retour en train. Départ de Notre Dame le 6 juillet à 14 h. Etapes de 50 km en majorité sur routes calmes et voies de randonnées. Itinéraire : Sénart, vallées de la Seine et du Loing, canal d'Orléans, Val de Loire (projet de véloroute La Loire à vélo).

Inscription auprès de Cyclotrans Europe, 114 rue du Château, 75014 Paris. Courriel : transeuropeenne@free.fr

SNCF : nouvelle gamme tarifaire

La conjoncture économique et politique, ainsi que la concurrence des compagnies aériennes à bas coût, inquiètent la SNCF qui perd des clients sur certaines liaisons, en particulier sur les trains grandes lignes. Elle a donc décidé de réagir vite et fort en proposant une nouvelle gamme tarifaire. Voici quelques observations, étayées par les premières réactions des voyageurs.

Parmi les nouveautés, la carte "Escapades" destinée aux 26-59 ans était promise et attendue depuis un an. Elle complète la série des cartes existantes pour les jeunes et les seniors. Son coût, 99 euros par an, apparaît cependant dissuasif, d'autant qu'elle ne procure que 25 % de réduction et impose de passer la nuit du samedi à l'extérieur du domicile. La SNCF veut en faire une carte pour les week-ends, et surtout empêcher qu'elle soit utilisée pour les trajets professionnels. Trouvera-t-elle un public à ce prix ?

Autre nouveauté : les tarifs "Prem's", pour lesquels la SNCF lance une campagne de publicité, concurrencent directement les vols à bas coût. Plus le billet est acheté en avance (de 60 à 14 jours avant le départ), plus la réduction est importante : valable en seconde classe et hors période de superpointe, il est proposé à partir de 30 euros en TGV, 25 en Corail et 45 en train de nuit.

Un prix Prem's unique est proposé, quel que soit le trajet, en cas d'achat par Minitel ou Internet ou dans les agences en ligne : 25 euros en TGV, 20 en Corail et 40 en train de nuit.

Sur les 500 trajets proposés au tarif

Prem's (300 en TGV, 120 en Corail et 80 en train de nuit), aucun ne concerne le réseau Nord ou la Bretagne. La réservation au moins deux semaines à l'avance et l'impossibilité d'échanger ou de se faire rembourser, à quelque moment que ce soit, son billet risque de donner du travail supplémentaire à notre chargée de médiation !

Les offres "dernière minute" sont une aubaine pour les voyageurs improvisateurs et un peu aventuriers. Mais elles sont réservées aux internautes, au moins 50 % des clients potentiels n'y auront donc pas accès.

Enfin la SNCF propose dorénavant le **billet électronique** : la possibilité offerte au voyageur de fabriquer un billet (nommatif et non falsifiable) et de le tirer sur son imprimante après paiement en ligne, puis de le présenter au contrôleur avec sa pièce d'identité, est jugée très positivement et connaît déjà un vif succès.

Selon Guillaume Pépy, l'économie réalisée lors d'une vente par Internet permet de rétrocéder 5 euros au client.

Le revers de la nouvelle grille, c'est d'abord la suppression des billets J30 et J8, qui eux étaient échangeables jusqu'à 4 jours avant le départ, avec une décote importante. Mais la critique générale porte sur l'empilement des tarifs. La SNCF avait réussi à simplifier sa grille sous la pression des associations : à nouveau elle la complexifie. L'usager fréquent finira par s'y retrouver, mais l'occasionnel, lui, risque d'être durablement perdu dans ce labyrinthe, alors que c'est surtout cette clientèle que la SNCF cherchait à séduire.

Simone Bigorne

La gamme tarifaire SNCF au 14 mai 2003

Pour quel voyage ? Pour qui ?	Anticipé (jusqu'à 14 jours avant départ)	A tout moment	De découverte	A la dernière minute
Les enfants de 4 à 12 ans	Nouveauté	<u>Carte enfant +</u> -25% garantis ou -50 %*	<u>Découverte Enfant +</u> -25 %*	Nouveauté
Les jeunes de 12 à 25 ans		<u>Carte 12-25</u> -25 % garantis ou -50 %*	<u>Découverte 12-25</u> -25 %*	
Les adultes de 26 à 59 ans	Tarif PREM'S	Nouveauté	<u>Découverte à deux</u> -25 %*	Offres Dernière Minute** sur internet
Les Seniors à partir de 60 ans		<u>Carte EscapadeS</u> -25 % garantis sur tous les trajets incluant un week-end <u>Carte Senior</u> -25 % garantis ou -50 %*	<u>Découverte Séjour</u> -25 %*	
	A partir de* : 25 € TGV 20 € Corail 40 € Corail nuit			-50 % sur 50 trajets renouvelés chaque semaine
	sur 500 trajets !			Billet imprimé possible
	Billet imprimé possible			Billet imprimé possible

* selon les disponibilités, et hors période de super pointe (vendredis après-midi et dimanches soir des grands week-ends).
** sous réserve de disponibilité.

Voir les détails sur le site voyages-sncf.com

Forum

Qualité de service

Le train TER Saint Egrève-Grenoble de 7h20 est parfois constitué de trois rames, ce qui permet des conditions de voyage décentes. Mais, sans parler des retards fréquents, il arrive souvent qu'il ne comporte qu'une rame : bien qu'ayant acquitté son titre de transport, le voyageur est alors traité comme du bétail. Quelle distorsion entre l'image moderniste vendue par la région et la réalité du terrain ! Où est l'alternative attendue à la saturation routière ?

Philippe Trystram, 38 Saint Egrève

(Explications de la SNCF : travaux de voie, accidents et suicides aux passages à niveau, actes de malveillance, dysfonctionnements à répétition des autorails modernes achetés par la région)

Le délai d'attente sur la ligne directe Grand Voyageurs peut atteindre 3 à 4 minutes. Puis un disque débite à toute vitesse ses instructions pour la commande des billets : comment font les mal-entendants ?

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Suite à un changement de billet, j'ai dû voyager, de Bordeaux à Paris, dans une voiture TGV 2ème classe fumeurs dans laquelle tous les fumeurs du train sont venus fumer. Pour échapper à l'air irrespirable de ce fumoir, je suis restée dans la voiture-bar.

Mme Szymborski, 91 Palaiseau

Trains-blocs

La mise en service des "Trains-blocs" entraîne des contraintes qui vont à l'encontre de la souplesse d'utilisation du train : la RESA est obligatoire, comme sur les TGV, alors qu'elle devrait être seulement conseillée.

Cette conception très "parisienne" privilégie les dessertes linéaires sur l'effet réseau, elle fait fi des voyageurs qui effectuent des parcours intermédiaires, tels que Nevers-Vichy ou Moulins-Clermont, ou empruntent ces trains par correspondance. La contrainte tarifaire éloignera un certain nombre de "clients", même parisiens !

Jean Favre, ADTCP-Chambéry

Côte d'Azur enclavée

Contrairement aux idées reçues, la desserte ferroviaire de Nice n'est pas satisfaisante. Les relations TGV avec Paris (5 par jour), Lille (1) et Bruxelles (1), le plus souvent à supplément et parfois complètes plusieurs semaines à l'avance, doivent être

renforcées.

Les relations directes pour Hendaye, Strasbourg, Grenoble et la Haute Savoie ont disparu et les correspondances sont mal organisées. Le TGV Marseille-Lyon-Nantes part de Marseille et Lyon dix minutes avant l'arrivée du premier TGV parti de Nice, et la correspondance à Lyon vers la Franche Comté et l'Alsace n'est donnée qu'avec un battement de 12 minutes, insuffisant même si le TGV de Nice est à l'heure. Si on veut se rendre plus tard dans la journée à Strasbourg, on ne peut éviter une attente très désagréable de 2h30 à Lyon.

Jacques Dautrevaux, 06 Saint André

Trains de nuit

J'ai passé une mauvaise nuit entre Bordeaux et Lorient : ligne sinueuse, voie médiocre, arrêts fréquents, changement très matinal à Nantes. La prochaine fois, ayant besoin d'une voiture sur place et faute d'un train assez rapide, je choisirai l'avion jusqu'à Nantes puis un long trajet terminal sur la route.

Bien qu'ayant apprécié le confort d'un single entre Bordeaux et Toulon, je m'interroge sur l'efficacité énergétique de ce voyage : au plus 16 voyageurs dans une voiture entièrement aménagée en compartiments single.

Xavier Lavaud, 33 Bordeaux

Le train de nuit direct Chambéry-Rome a été supprimé fin 2002. Il faut donc changer deux fois au moins pour aller de Grenoble à Rome. C'est un pas de plus dans la détérioration des liaisons entre Grenoble et les pays européens voisins, après la suppression il y a une dizaine d'années du Talgo Genève-Grenoble-Barcelone.

Jacques Villain, 38 Saint Egrève

Trains interdits

Comme on le constate en Lorraine, la SNCF semble dorénavant vouloir limiter plus fortement l'accès des trains de grandes lignes aux usagers du TER. Aucune information véritable n'a été faite à ce sujet, mais les PV pleuvent. La lisibilité des trains accessibles est déficiente : périodes d'accès et conditions tarifaires sont obscures.

Une telle limitation est-elle opportune alors que le parc TER est notoirement insuffisant, que la fréquence des dessertes TER ne correspond pas aux besoins, et qu'on prétend favoriser l'usage du train pour désengorger les routes et limiter la pollution ?

Claude Guilloux, président d'AUTERLOR

Convention entre la SNCF et les consommateurs

La SNCF a signé avec 16 associations nationales de consommateurs, dont la FNAUT, une convention - première du genre signée en Europe par un exploitant ferroviaire - par laquelle elle s'engage à respecter un certain nombre d'attentes des voyageurs en matière de qualité de service : information en temps réel, aide en situation perturbée, horaire garanti, ...

Cette convention, qui sera affichée dans les gares, définit aussi les devoirs des voyageurs : respect des autres voyageurs, du personnel et des règles de sécurité.

Le texte sera révisé dès 2004. Dans cette optique, la FNAUT prépare un cahier plus complet de revendications des voyageurs : vos suggestions seront les bienvenues.

Air France et ses clients

La FNAUT a demandé à plusieurs reprises à Air France de mettre en place une instance de médiation analogue à celle de la SNCF : en cas de litige persistant entre la compagnie et un client, l'appel à un médiateur permettrait de trouver une solution à l'amiable.

Cependant notre demande a été rejetée par Air France, qui nous a simplement transmis les coordonnées de deux agents travaillant auprès de son service clientèle, en vue de traiter les requêtes de nos adhérents.

Malheureusement, ces deux correspondants n'assurent pas le suivi des dossiers que nous leur transmettons : ils se contentent de redistribuer nos dossiers aux services clientèles régionaux, en fonction de certains critères géographiques. Il en résulte des délais de réponse exorbitants (parfois plus de 6 mois), voir même une absence totale de réponse. Les réponses sont souvent envoyées directement aux usagers, et la FNAUT n'en est pas informée.

Air France affirme traiter ses clients avec le plus grand respect, mais son système actuel de traitement des litiges doit impérativement être amélioré.

En revanche, les dossiers transmis par la FNAUT aux autres compagnies aériennes sont généralement bien pris en considération malgré l'absence de correspondants attitrés au sein de ces compagnies, et nous arrivons à obtenir des résultats satisfaisants dans des délais raisonnables, inférieurs à un mois en moyenne.

Ainsi, suite à nos interventions, Swissair a accordé 900 euros à des voyageurs victimes de la surréservation sur un vol à destination de Miami, Alitalia a versé 475 euros à une adhérente dont le bagage avait été égaré entre Moscou et Paris, et Air Lib a offert un avoir de 340 euros à deux voyageurs ayant subi un retard d'une journée.

Laurence Vernay, service juridique de la FNAUT

Permis à points

Récompenses :

+1 point au conducteur du "Train Bleu" Paris-Nice qui, en janvier dernier, a refusé de prendre le départ alors que plusieurs voitures n'étaient ni chauffées ni éclairées. Après le remplacement de quelques fusibles défectueux, le train a pu partir avec 20 minutes de retard qui ont été rattrapées.

+2 points aux chauffeurs de bus de Nice. A l'initiative de la CGT, ils ont répondu à la stupide campagne anti-tramway des commerçants du centre-ville de Nice, qui dénonçaient "un projet insensé et inutile".

+3 points à la société des transports routiers Bonfils, de Baume-les-Dames (Doubs), qui impose une limitation permanente à 80 km/h sur route nationale à l'ensemble de ses chauffeurs. Les disques sont contrôlés chaque soir, et les chauffeurs qui ont respecté les consignes touchent une prime.

Punitions :

-2 points à Serge Grouard, maire UMP d'Orléans. Lors de la fête foraine du Parc des expositions, des voitures stationnent sur la piste cyclable de la rue Tabart, mais il refuse de verbaliser : "la fête ne dure que trois semaines, ce n'est pas bien grave".

-2 points à Denis Colombier, ancien président d'une association de commerçants d'Orléans : "il faudrait arrêter d'octroyer la priorité absolue au tramway, il peut bien perdre 2 minutes pour que les voitures se sortent des bouchons de fin de journée".



Bêtisier

Joseph Caillaud, président de l'Association Citoyenne des Populations concernées par l'Aéroport de Notre Dame des Landes : "un aéroport international est nécessaire. On ne peut pas dire : on n'en veut pas chez nous, mettez-le chez le voisin". Puis, sans transition et sans rire, il propose d'implanter l'aéroport un peu plus au nord, à Châteaubriant ou à Redon, pour y créer des emplois.

Sélection

A l'occasion d'une campagne d'abattage de platanes, peupliers et acacias, la ville de Lyon a fait savoir que ces arbres seraient remplacés par des essences "sélectionnées pour leur résistance à la pollution". L'association DARLY suggère que les habitants de l'agglomération lyonnaise soient sélectionnés suivant le même critère.

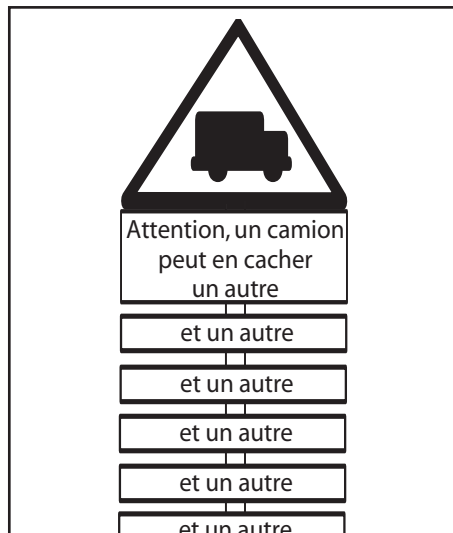
BIEN DIT

Yves Crozet, directeur du laboratoire d'Economie des Transports de Lyon : "affecter le produit de la TIPP aux routes, comme le souhaitent certains, ce serait comme si les taxes sur le tabac servaient à soutenir la profession des buralistes. La TIPP est faite pour financer les coûts externes de la route".

Robert Kandel, directeur du Laboratoire de Météorologie Dynamique de l'Ecole Polytechnique : "le développement sur la base des énergies fossiles ne peut constituer un développement durable. Nous n'avons pas le droit de prendre des risques pour les générations à venir en matière de climat".

MAL DIT

Daniel Hoeffel, président UMP de l'Association des Maires de France : "le renforcement de la démocratie locale est louable, mais ne faisons rien qui puisse affaiblir l'autorité des élus locaux". Certains élus ont décidément très peur de perdre leur pouvoir absolu !



"Sur de bons rails" ?

Selon le Syndicat Mixte des Transports en Commun de Caen, "le tramway de Caen est aujourd'hui réellement sur de bons rails". Mieux aurait valu qu'il soit sur deux bons rails.

Dix jours plus tard après ce satisfecit, la moitié du parc a été immobilisée par une panne du système électronique.

Réouverture contestée

Une association refuse la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne (13) : les riverains seraient soumis au bruit et les automobilistes bloqués aux passages à niveau. Mais que les habitants non motorisés se rassurent : l'association n'est pas opposée au maintien du train touristique.

Brèves

Vroum, vroum

Après avoir vu le film Taxi 3 du cinéaste Serge Krawczyk (qui montre un bolide roulant à 298 km/h), et bu une bouteille de whisky avec sa petite amie, un jeune habitant de Lunéville s'est livré à un rodéo dans les rues de Metz : sans permis, sans assurance, avec 1,66 gramme d'alcool par litre de sang, il a fini sa course contre un mur, heureusement sans faire de victime (Est Républicain, 18 février 2003).

A la conquête du rail

Le 4*4 permet à l'automobiliste de s'affranchir, en ville, des bordures de trottoirs et autres casse-vitesse, et de s'égayer en week-end dans les pâturages autrefois réservés aux bergers et randonneurs.

Il offre dorénavant des distractions plus originales. Dans la nuit du 14-10-2002, un automobiliste provençal, arrivant à un passage à niveau, a eu l'idée d'emprunter la voie ferrée Cavaillon-Pertuis. Son véhicule n'ayant pas résisté aux traverses et au ballast, son conducteur partit chercher de l'aide. C'est alors que survint un train de fret qui réduisit le 4*4 à l'état d'épave (FNAUT-PACA).

Nouveau canal ?

Un canal pourrait prochainement relier la Vienne au Clain, entre Saint Martin la Rivière et Chasseneuil du Poitou. Considéré comme une alternative à une déviation de la RN 147, le projet a été mis à l'étude par le ministère de l'Équipement. Les camions qui encombrant la rocade de Poitiers seraient transportés sur des barges à la descente ; en sens inverse, les barges seraient halées par des baudets du Poitou. Cette première expérience de pénichoroutage serait subventionnée par Bruxelles (Nouvelle République, 01-04-03).

Un lobby efficace

Après la première guerre mondiale, les Alsaciens souhaitèrent une relation directe avec la Lorraine à travers les Vosges et obtinrent le percement, dans les années 1925-30, du tunnel de Sainte Marie aux Mines qu'un ancien directeur de la SNCF devait offrir à la route.

Plus au sud, le percement d'un deuxième tunnel, de 6,6 km sous le col de Bussang entre Saint Maurice sur Moselle et Felling, fut entrepris quelques années plus tard et presque terminé. Mais, sous la pression des transporteurs routiers, les travaux furent abandonnés : les élus qui soutenaient les routiers firent courir le bruit que la roche était trop dure ...

André Eulry, 88 Mirecourt

Actions en régions

Auvergne

● L'AUT-Auvergne estime que la première ligne de TCSP de Clermont-Ferrand ne doit pas desservir la gare SNCF afin d'éviter un détour dissuasif pour les usagers des quartiers nord se rendant au centre-ville. Elle estime en revanche que le pôle intermodal de la gare mérite une desserte par une véritable deuxième ligne de TCSP : LEO 2000, simple autobus théoriquement guidé, non intégralement en site propre et sans priorité aux carrefours, n'offre pas les performances suffisantes. L'AUT s'inquiète du choix du système Translohr pour la première ligne : fiabilité non démontrée, gabarit étroit donc capacité modeste et peu de places assises. Elle souhaite une desserte de l'ouest par la voie ferrée Clermont-Durtol (une 3ème ligne de TCSP obtenue à moindres frais) et la création de nouvelles haltes ferroviaires. Elle s'oppose au projet de boulevard sud-ouest, nouvel aspirateur à voitures vers l'ouest.

Basse Normandie

● L'ADPCR s'inquiète de la future desserte ferroviaire du Mont Saint Michel. Il est prévu un parking de 4000 places à 2,5 km du Mont, d'où les automobilistes pourront emprunter des navettes sur pneus pour se rendre au Mont. Les usagers du train devraient traverser le parking à pied sur une distance dissuasive de 500 m, entre le terminus de la voie ferrée arrivant de Pontorson et le point d'embarquement des navettes. L'ADPCR refuse qu'on abandonne le Mont à la seule automobile.

Bourgogne

● L'association Rail Vaux d'Yonne a été créée en 1995 à la suite des menaces qui pesaient sur les lignes du Morvan. Elle a protesté récemment contre la suppression du guichet voyageurs en gare de Corbigny, dont elle avait obtenu la réouverture en 2000 : les voyageurs se rendant au-delà de Clamecy devront dorénavant acheter deux titres de transport. L'association réclame la possibilité d'un aller-retour Clamecy-Auxerre dans la demi-journée et la réorganisation de la desserte des localités voisines de Clamecy par taxis TER, ainsi que le maintien de la relation ferroviaire hebdomadaire directe Corbigny-Paris et l'adaptation des horaires. Elle préconise la réouverture de la ligne Clamecy-Nevers.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France s'inquiète du retard considérable pris par les tangentes ferroviaires (Sartrouville-Noisy le

Sec, Achères-Massy et Massy-Corbeil), qui doivent utiliser des infrastructures existantes sur 95% de leur tracé et dont le principe figurait dans le Schéma Directeur de ... 1965.

L'AUT rappelle l'urgence d'un raccordement (non prévu au contrat de plan) de la ligne 14 Meteor à une branche de la ligne 13, surchargée.

L'AUT est intervenue pour que l'emprise de la Petite Ceinture soit préservée à la gare de Rungis.

● L'Association de l'Ourcq des Usagers des Transports intervient auprès des trois régions Ile de France, Champagne-Ardenne et Picardie pour obtenir l'électrification de la ligne Meaux-Reims et l'amélioration des dessertes Paris-Château-Thierry.

● Le Groupement des associations de l'Ouest Parisien (GALOP) réclame une expertise, indépendante de Cofiroute, de la sécurité dans le futur tunnel Est de l'A86 (2m de hauteur).

● Le GUT 77 poursuit ses interventions pour une amélioration de la régularité des trains, de l'intermodalité et de la sécurité des voyageurs. A la suite de deux accidents mortels survenus sur des traversées piétonnes des voies, il a recensé 27 gares sans passerelle ni passage souterrain et réclame la mise en place de pictogrammes lumineux et des annonces sonores lors du passage des trains sans arrêt.

● L'association Cyclo-trans-Europe, promotrice de la véloroute Moscou-Paris-Saint Jacques de Compostelle, a reçu le soutien de la mairie de Paris, qui s'est engagée à assurer une jonction de qualité entre l'entrée parisienne nord par le canal de l'Ourcq et la sortie sud qui longera la Seine.

Languedoc-Roussillon

● L'ADTC-34 conteste le PDU de Montpellier en raison de nombreuses irrégularités de fond et de forme. Par l'intermédiaire de son avocate Corinne Lepage, elle a adressé au président de la Communauté d'Agglomération un recours gracieux suite aux réserves émises par la commission d'enquête publique.

Pays de la Loire

● La FNAUT Pays de la Loire a obtenu, en septembre 2001, la réouverture toute l'année de la ligne Nantes-Pornic. La fréquentation étant encourageante, elle demande maintenant une modernisation de l'infrastructure afin d'augmenter les vitesses.

L'association a organisé, à Clisson, une réunion-débat sur la valorisation de l'étoi-

le ferroviaire nantaise : elle souhaite une gestion par une autorité politique unique.

● La FNAUT Pays de la Loire a participé à un débat sur la concurrence train-avion organisé par l'IUT de Quimper. Avec l'ANDE, Place au vélo et les Amis de la Terre, elle a organisé à la faculté des Lettres de Nantes une réunion publique sur le thème "quels transports pour les étudiants ?"

● Comme la FNAUT Pays de la Loire, l'ANDE combat l'aéroport de Notre Dame des Landes et dénonce la desserte prévue, uniquement routière, et les risques d'étalement urbain.

Picardie

● L'Atelier Transport d'Amiens, qui rassemble diverses associations dont Les Droits du Piéton et la FNAUT-Picardie, a déposé un recours contre le PDU, catalogue de bonnes intentions qui ne respecte pas les objectifs fixés par la loi sur l'air. Adopté avec retard et sans concertation, le PDU ne prévoit aucune réduction de la circulation automobile et donne au contraire une priorité écrasante aux investissements de voiries et de parkings. Le vélo est presque oublié. Le projet de TCSP n'est qu'un effet d'annonce et rien n'est prévu pour valoriser l'étoile ferroviaire locale.

Provence Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA s'interroge sur la pertinence de la ligne routière Gap-Nice exploitée par la SCAL et sa cohérence avec les autres services de transport. Elle regrette qu'on dépense 206 millions d'euros sur la RN 202 alors que la RN 85, bien aménagée, constitue un meilleur accès à la Côte d'Azur depuis le nord et que les Chemins de fer de Provence, sur un itinéraire parallèle, attendent les 8,7 millions promis par l'Etat.

● L'Association des Amis du Rail Azuréen s'est inquiétée de l'accident survenu le 27-01-03 sur la ligne à voie unique Nice-Coni et a réclamé une amélioration rapide de la sécurité.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 115
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  Pernety

tél : 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

La ville en panne

Le gouvernement se préoccupe activement des transports interurbains de personnes et de marchandises. Autoroutes, TGV, aéroports : les ministres Gilles de Robien et Dominique Bussereau s'expriment souvent sur ces thèmes, "rassurent les élus" inquiets pour leur région et étudient de nouvelles possibilités de financement. Un grand débat a même été organisé au Parlement en mai et juin.

Mais pour la ville, le gouvernement est en panne d'ambition et de projet, et son silence est assourdissant.

Le processus de décentralisation oublie quasiment les agglomérations, où vivent pourtant 80% des français. En Ile de France, la régionalisation des transports semble remise en cause. L'audit des grandes infrastructures a ignoré les projets de transports collectifs urbains.

Pas un ministre pour déplorer le retard affligeant d'équipement des villes françaises en la matière, pour s'inquiéter de la dégradation des conditions de vie qui en résulte pour les citoyens, pour rechercher de nouvelles sources de financement, pour se préoccuper des progrès alarmants de l'étalement urbain.

Bien au contraire, une des premières décisions du gouvernement a été la quasi-suppression des subventions prévues en 2003 pour la mise en oeuvre des plans de déplacements urbains : ces subventions sont passées de 90 millions d'euros à 23 puis, après "régulation budgétaire", à 16,5.

Quant aux projets de transports en site propre, ils sont menacés par le blocage des crédits de l'Etat, les subventions étant passées de 114 millions d'euros (loi de finances 2003) à 80, alors que le GART en réclamait 180 !

Enfin certaines dispositions de la loi SRU, susceptibles de lutter contre le mitage des périphéries urbaines, ont été remises en cause (Le Monde du 4-02-03).

Selon le Conseil Economique et Social d'Ile de France, "il faudrait doubler l'effort financier pour les transports collectifs franciliens afin de répondre aux besoins de mobilité des populations et des entreprises". Les besoins sont du même ordre en province.

Est-ce le moment d'engloutir des fortunes dans la construction d'autoroutes et d'aéroports inutiles ?

Jean-Louis La Rosa

Ouvrir la ville et la campagne aux piétons et aux cyclistes

Pour inciter les citoyens à choisir les modes non-motorisés pour leurs trajets de proximité, et pacifier ainsi la vie urbaine, un réaménagement systématique de la voirie et une lutte sérieuse contre le fléau du stationnement sauvage sont indispensables, à Paris comme dans les villes de province. L'amnésie stupide des comportements inciviques doit disparaître. La création de véloroutes et voies vertes doit prolonger l'effort de reconquête de la voirie urbaine.



Photo : MDB

Paris : une erreur historique

La reconquête de la rue parisienne au profit des piétons, des modes légers et des transports publics ne pourra se faire en quelques mois ou années : l'automobile a su créer une dépendance forte en colonisant et en structurant l'espace urbain. C'est pourquoi des opérations comme Paris-plage et la journée "sans voitures" sont utiles. Ajoutant leurs effets à ceux des couloirs réservés élargis, des projets de quartiers verts et autres axes civilisés, elles enrichissent le débat sur la place acceptable de la voiture.

C'est surtout l'opération Paris-plage qui a frappé l'opinion. Avant son lancement, seule une minorité osait rêver de reconquête permanente des berges de la Seine. Lorsqu'elle s'est terminée en 2002, la minorité était devenue foule. On s'étonne que ce site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité soit dédié à l'automobile : ne convient-il pas de le libérer à titre définitif, valorisant ainsi son inestimable richesse ?

Au début des années 70, le projet pompidolien de Voie express rive gauche avait également entraîné un débat, à l'issue

duquel une majorité de parisiens s'était accordée à condamner les autoroutes ou voies express radiales, et à prôner la dissuasion de l'entrée des voitures dans Paris. Aujourd'hui, qui regrette la Voie express rive gauche et la radiale Vercingétorix ?

La Voie express rive droite, qui dévalorise le même patrimoine et induit les mêmes nuisances, est une erreur historique qu'il faut réparer. Elle n'a servi à rien, pas même à libérer les quais hauts. Paris est plus embouteillé aujourd'hui qu'avant sa construction !

Nous donnons acte à la Ville de Paris de la détermination qu'elle montre à réorienter la politique des déplacements. Nous comprenons d'autant moins certains manquements. Pourquoi avoir mis au placard le projet de réhabilitation de la place de la Concorde ? Pourquoi le tramway des Maréchaux, dont nous approuvons le principe, maintient-il deux fois deux voies pour les voitures, rendant ainsi vaine toute idée de réhabilitation de la "ceinture verte" ?

Jean Macheras, AUT-Ile de France

Les zones 30 en France et chez nos voisins

Une journée de réflexion organisée par Rue de l'Avenir et DARLY a été l'occasion, en octobre 2002, de faire le point sur les zones 30 en France et dans les pays voisins (actes disponibles à Rue de l'Avenir, 34 rue de l'Eglise, 75015, 10 euros port compris).

On sait qu'une zone 30 est un ensemble de rues où les fonctions urbaines (habitat, commerce, enseignement, loisirs) sont privilégiées par rapport à la circulation automobile.

Les zones 30 ont été créées par un décret de 1990, qui a par ailleurs instauré la limitation de vitesse à 50 km/h en ville au lieu de 60 auparavant. En 1992, le CERTU a publié un guide pour la création des zones 30, il pilote un observatoire national des zones 30 et prépare aujourd'hui un document répertoriant les exemples réussis.

Des zones 30 peuvent être implantées dans des zones dites résidentielles, mais il est plus urgent d'en créer dans les quartiers où l'on trouve une densité importante de commerces de proximité, et sur les abords élargis des écoles.

La longueur d'une zone 30 peut aller de 200 m à 2 km. Parmi les aménagements spécifiques d'une zone 30, on peut citer les pincements de voie pour marquer les entrées de la zone, les ralentisseurs (coussins, plateaux, avancées de trottoirs), le rétrécissement de la chaussée, la réorganisation du stationnement, le rétablissement de la priorité à droite (voir FNAUT-Infos n°95 et 98).

Frilosité

Les zones 30 sont encore peu nombreuses en France : environ 2000, contre 30 000 en Allemagne. Elles ne sont pas toujours bien réalisées : on se contente souvent de panneaux indicateurs. Elles sont trop limitées, car on ne veut pas y inclure des voies assurant du trafic de transit. On n'y fait pas disparaître les Stop et Cédez-le-passage, certaines rues passantes y conservent donc la priorité.

A ces défauts s'ajoute la frilosité des techniciens et élus, qui ne peuvent pas s'inspirer d'exemples bien conçus, ou qui trouvent l'aménagement des zones 30 trop coûteux et les dépenses pour les routes plus utiles.

La multiplication des zones 30 est pourtant un outil efficace pour requalifier l'espace urbain. La prise en compte globale d'un quartier donne de meilleurs résultats que la simple recherche de la sécurité à partir des données de l'accidentologie, qui est la démarche habituelle. Peu d'élus ont compris que ce type de projet peut mobili-

ser l'opinion et être l'objet d'une concertation fructueuse. Cependant une évolution favorable est en vue :

- on redécouvre les coussins, qui sont moins chers que les plateaux et ne ralentissent pas les autobus ;

- sur les voies artérielles, on voit apparaître des sections à 30 km/h équipées de coussins, ce qui était impensable il n'y a pas si longtemps ;

- certains PDU recommandent la généralisation des zones 30 ;

- enfin les associations sont plus nombreuses à préconiser l'apaisement de la circulation dans les quartiers.

Des formules variées

En France, les seules formules normalisées d'aménagement de voirie sont les zones piétonnes et les zones 30.

En Belgique, les zones 30 ne sont pas codifiées mais, à Bruxelles, les associations souhaitent que, de quartier en quartier, les zones 30 recouvrent la ville. Elles préconisent la formule adoptée à Graz, en Autriche : 30 km/h comme règle, 50 km/h sur les artères.

En Suisse, romande et alémanique, les zones 30 sont nombreuses. Des associations réclament et obtiennent aujourd'hui des "zones de rencontre" dans les secteurs résidentiels : la vitesse y est réduite à 20 km/h.

En Italie, les zones 30 n'ont pas encore de statut officiel, mais d'autres formules voient le jour : "l'île environnementale" dans les secteurs où le patrimoine doit être sauvegardé, et surtout la "zone à trafic limité" destinée aux centres-villes. La vitesse est limitée à 30 km/h, l'accès automobile est réservé aux résidents et aux "opératifs" (taxis, médecins, livreurs), à certaines heures ou en permanence. On y roule beaucoup à vélo, et les dispositifs de protection contre le stationnement sauvage y ont disparu, ce qui est bénéfique sur le plan esthétique.

Jacques Hennebert, Rue de l'Avenir



Zones 30 : un panneau ne suffit pas.

Tout le centre-ville en zone 30 ?

La formule de la zone 30 n'est peut-être pas la panacée, mais elle améliore la sécurité et permet de réduire le bruit de la circulation, l'agressivité entre les usagers de l'espace public et le stress.

En Suède, la limitation de la vitesse à 30 km/h au lieu de 50 dans les zones scolaires ou à forte densité piétonnière a réduit de 70% le nombre des victimes d'accidents de la circulation.

Les zones 30 tardent à se généraliser en France, car les municipalités estiment leur mise en place trop coûteuse. Pourquoi, alors, selon la suggestion de l'architecte-urbaniste Lydia Bonanomi, ne pas mettre tout le centre-ville en zone 30, par simple changement de la réglementation de la vitesse et des panneaux indicateurs ? L'essai a été fait à Graz, ville autrichienne de 250 000 habitants : plus personne n'a voulu revenir en arrière.

Jean Delmas, Droits du Piéton, Nice

Piétons mécontents

- A Strasbourg, Piétons 67 critique la police qui refuse de verbaliser le stationnement sauvage et réclame des refuges centraux pour faciliter la traversée des avenues. L'association s'inquiète de la forte proportion des automobilistes, environ 10%, qui circulent sans permis de conduire.

- A Nancy, l'association Les Droits des Piétons a du pain sur la planche : pas de zones piétonnes, une circulation intense dans les rues étroites du centre-ville, des trottoirs envahis par les voitures et des agents verbalisateurs de bonne volonté mais trop peu nombreux.

- A Nantes, l'ANDE est satisfaite de la réorganisation de la police municipale de Nantes et de la lutte contre le stationnement illégal qui se met enfin en place. Elle estime cependant que les sanctions ne doivent pas concerner que le stationnement impayé, mais viser en priorité le stationnement gênant, et elle réclame le bornage des trottoirs.

- A Lyon, l'association Les Droits des Piétons est intervenue auprès des députés du Rhône pour réclamer une majoration significative du montant des amendes pour infractions au Code de la Route. Ce montant est le seul prix "public" qui est resté stable en 13 ans : la dernière majoration remonte au 10 juillet 1989 ! Le faible montant des amendes explique l'indiscipline croissante des automobilistes en matière de stationnement impayé, gênant ou dangereux : il est bien plus élevé chez nos voisins européens.

Selon le Club des Villes Cyclables, le vélo reste sous-estimé comme outil des politiques publiques que le gouvernement vient d'engager : santé publique, sécurité routière et développement durable. Le CVC propose une loi cadre qui fixerait des objectifs nationaux quantifiés (10% des déplacements urbains seront effectués en vélo dans dix ans), comme en Allemagne et en Norvège, et la nomination d'un délégué interministériel chargé de la politique nationale du vélo et de la coordination des initiatives locales.

Cyclistes méprisés

Certains ralentisseurs pavés et bandes rugueuses ne ralentissent guère les voitures mais gênent les cyclistes. Le passage au vert de certains feux tricolores n'est déclenché que par les voitures. Des infractions telles que le stationnement des voitures et la circulation des motos sur les bandes cyclables, les queues de poisson ou les dépassements sans respecter l'écart réglementaire (1 mètre en ville) sont rarement sanctionnées. Si on veut vraiment développer l'écomobilité, il faut tenir compte des exigences des cyclistes : sécurité notamment aux carrefours, itinéraires directs, confort du roulement.

Didier Grosjean, ADTC-Massy

Du bassin de la Villette à la Seine, les berges du canal Saint Denis peuvent être aménagées en itinéraire cyclable : les cyclistes parisiens réclament depuis longtemps une telle sortie vers le nord-ouest de l'Île de France. L'étude de ce projet a malheureusement été confiée à un cabinet d'urbanistes qui considèrent le vélo comme une activité ludique et non comme un moyen de déplacement, et qui ignorent le projet national de véloroute Paris-Normandie.

Nos brillants urbanistes veulent transformer les berges du canal en parc à jeux pour les bambins et, par référence au passé industriel de zones riveraines, ils veulent traiter les abords des écluses avec des pavés ronds !

Jean-Pierre Lerosey, AUT-Plaine commune

Le saviez-vous ?

D'après une étude danoise, faire 20 minutes de vélo par jour diminue par deux les risques cardio-vasculaires.

En France, un accident de la circulation sur trois a lieu en ville ou en périphérie urbaine ; la moitié des cyclistes tués le sont en agglomération ; un piéton tué sur trois l'est sur un passage piétons.

Depuis deux ans, aucun enfant et aucun cycliste n'a été tué dans un accident de la circulation à Genève.

Le vélo urbain, c'est sérieux

Ferrare, ville modèle

Alors que le vélo reste un mode de déplacement marginal dans la plupart des villes françaises, il assure jusqu'à 30% des déplacements mécanisés dans certaines villes telles que Fribourg en Brisgau, Copenhague ou Amsterdam. Le cas analogue des villes italiennes - Ferrare, Parme, Ravenne - est moins connu mais tout aussi remarquable.

En 1999, la Direction Générale Environnement de la Commission Européenne a publié un document intitulé "Ville pour le vélo, ville pour l'avenir", dans lequel Ferrare est présentée comme le modèle à suivre : le taux d'utilisation du vélo y dépasse 30% depuis 1991, et les élus cherchent encore à y encourager la mobilité cyclable !

Après avoir créé un "Bureau Vélo et Mobilité Durable", la ville vient d'introduire un "BiciPlan" dans son "plan de trafic urbain". Le centre historique de la ville est considéré comme une unité urbanistique homogène où la priorité est donnée à une intégration forte de la composante cyclable dans la circulation. L'objectif fondamental de réduction des risques d'accident aux points de conflit s'est traduit par des équipements de modération de la vitesse et de séparation des différents types de circulation.

Le plan prévoit la création de 7 pistes cyclables rayonnant du centre vers les quartiers périphériques, deux sont déjà en service. De plus, un boulevard périphérique cyclable entourant le centre historique a été réalisé, et les points de jonction avec le réseau interne sont en phase d'élevation par rapport au niveau de la route : cet aménagement assure la continuité du parcours cyclable et joue le rôle de modérateur de vitesse pour la circulation automobile.



Vélo électrique

NewRide est une campagne de promotion du vélo et du scooter électriques lancée en 2001 par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) dans le cadre du programme Suisse-Energie. A Zürich, l'encouragement à l'achat de deux roues électriques a donné de bons résultats. Les résidents qui désirent s'acheter un tel véhicule se voient offrir des rabais pouvant aller jusqu'à 1000 FS. La ville a aussi organisé des séances de promotion et d'essai de ces engins.

De manière cohérente, la ville de Neuchâtel soutient les transports publics, le "car sharing" (voiture partagée), les vélos "biologiques" et les vélos et scooters électriques.

En Suisse, il existe déjà un réseau de 350 revendeurs de cycles électriques.

Casque obligatoire ?

En France, pendant ce temps, une stupide campagne pour le port obligatoire du casque par les cyclistes, lancée par le Comité Français d'Education à la Santé, est reprise dans une proposition de loi par deux députés PS peu clairvoyants, Jean-Paul Bacquet et Sylvie Andrieux-Baquet. La FUBicy et le MDB ont réagi avec vivacité.

Les cyclotouristes et les cyclosportifs, surtout s'ils se déplacent en peloton, ont intérêt à porter un casque qui les protège en cas de chute ou de collision avec un obstacle fixe, car ils roulent souvent à vive allure (en cas de collision avec une voiture rapide, le casque ne sert pas à grand chose). Le cas des cyclistes urbains est différent :

- leur vitesse est modérée et les blessures graves à la tête sont très rares ;
- la pratique quotidienne du vélo doit être encouragée et non compliquée par le port obligatoire d'un accessoire encombrant et peu esthétique ("l'obligation" de l'antivol suffit).

Plus fondamentalement, vouloir imposer le port obligatoire du casque (et pourquoi pas, comme le dit un militant cycliste, celui de deux genouillères, d'une cote de mailles, voire d'un scaphandre blindé), est profondément antipédagogique : c'est refuser de remettre en cause le comportement agressif de l'automobiliste, qui doit au contraire être incité à respecter les usagers les plus vulnérables de la rue en roulant lentement et avec courtoisie. A Amsterdam ou à Ferrare, piétons et cyclistes n'ont pas de casque : les aménagements de voirie suffisent à les protéger.

Jean Sivardière

Retour sur l'amnistie

Au cours de l'année qui a précédé la dernière élection présidentielle, la FNAUT a, comme d'autres associations, combattu vigoureusement la perspective de l'amnistie en raison de ses effets pervers bien connus. Le Parlement a finalement adopté une loi d'amnistie beaucoup moins laxiste que la précédente. En 1995, des infractions graves au Code de la route avaient été effacées ; en 2002, aucune infraction mettant en danger la vie d'autrui ne l'a été.

Le progrès est évident, et sans doute irréversible. Cependant, malgré tous les discours électoraux sur la "tolérance zéro" ou la nécessité de "restaurer l'autorité de l'Etat", des infractions difficilement acceptables ont été effacées :

- le stationnement sur pistes et bandes cyclables (le stationnement dangereux était pourtant officiellement exclu du champ de l'amnistie ...)

- le stationnement gênant pour les piétons, handicapés moteurs ou visuels, usagers des bus, livreurs et autres citoyens sans doute moins importants, aux yeux de nos députés et sénateurs, que les automobilistes indisciplinés ;

- le stationnement abusif sur les places payantes, une forme de fraude coûteuse pour les collectivités et qui génère aussi du stationnement gênant ;

- la fraude dans les transports publics, le vandalisme et les incivilités à l'égard des usagers et personnels.

"La der des der" ?

Au cours du débat sur le projet de loi d'amnistie, divers parlementaires, hostiles ou parfois même favorables au projet présenté par le gouvernement en conformité avec les promesses du Chef de l'Etat, ont évoqué la nécessité, ou la possibilité, d'en finir avec cette tradition anachronique et nocive relative à des comportements de fraude et d'incivisme que les pouvoirs publics combattent avec les plus grandes difficultés en temps normal, mais encouragent en période pré-électorale avant de se déconsidérer en les effaçant.

Selon Guy Fischer, sénateur PC du Rhône : "l'amnistie doit être recentrée sur son objet social, la réconciliation nationale, qui ne peut s'appuyer sur l'incivisme. L'amnistie des contraventions de police est une pratique détestable". Patrice Gélard, sénateur UMP de Seine Maritime, ajoute : "la dénaturation de la loi d'amnistie découle du fait que 90% des amnistiés sont des contrevenants qui, pour la plupart, ont mal garé leur véhicule ; la situation a empiré d'amnistie en amnistie".

Mais comment faire pour que l'amnistie 2002 soit "la der des der" ? C'est dès

aujourd'hui, et non à la veille de la prochaine élection présidentielle, que le problème doit être étudié et résolu. Faute de quoi, avec l'instauration du quinquennat, c'est dorénavant tous les cinq ans que la perspective d'une amnistie perturbera stupidement les efforts déployés par ailleurs pour lutter contre les comportements indisciplinés et pacifier la vie urbaine.

Réviser la Constitution ?

Une révision de l'article 34 de la Constitution semble indispensable. Mais comment la provoquer ? et comment séparer amnistie politique et amnistie électorale des contraventions ? La première doit subsister pour permettre une réconciliation nationale à la suite d'éventuels événements politiques ou sociaux graves ; la seconde, démagogique, doit au contraire disparaître.

N'ayant pas les compétences nécessaires pour faire une proposition précise, nous avons interrogé une vingtaine de parlementaires, en particulier les présidents des groupes de députés.

Peu de réponses nous sont parvenues. Hervé Morin (UDF) et François Hollande (PS) rappellent leur hostilité à l'amnistie et "restent sensibles à nos préoccupations", mais ... oublient soigneusement de répondre à la question posée.

Jean-Christophe Lagarde, député UDF de Bobigny, estime qu'une révision de la Constitution n'est pas souhaitable, "la loi n'ayant pas à remplacer la morale" (faut-il supprimer toutes les lois ?), et que c'est l'évolution des mentalités qui fera évoluer l'amnistie, comme cela s'est passé pour la sécurité routière. Selon Robert Badinter, sénateur PS des Hauts de Seine, il est illusoire d'espérer que les parlementaires renoncent à une partie de leur pouvoir. Thierry Mariani, député UMP du Vaucluse, est au contraire prêt à soutenir une proposition de loi visant à supprimer l'amnistie électorale.

Le sénateur Patrice Gélard, avec lequel nous avons eu un entretien très intéressant, pense qu'une révision de la Constitution est peu vraisemblable mais nous a conseillé de soumettre le problème au ministre de l'Intérieur. Celui-ci nous a renvoyé au Garde des Sceaux, dont nous avons rencontré le chef de cabinet Françoise Thoreau, qui s'est montrée attentive à nos arguments mais n'a pas encore donné suite.

Manifestement, le thème de l'amnistie ne passionne aujourd'hui ni le gouvernement, ni les parlementaires, ni les médias. Nous poursuivons cependant nos interventions malgré les difficultés rencontrées.

Jean Sivardière

Manifestation à Paris : "J'en ai pour deux minutes"

La lutte contre la criminalité routière est devenue une grande cause nationale. Il faut s'en réjouir. Mais les incivilités routières qui pourrissent notre vie quotidienne continuent d'être tolérées dans toutes les villes françaises, en premier le stationnement sauvage.

Le samedi 18 janvier 2003, à Paris, les cyclistes, les piétons, les rollers et les personnes en fauteuil roulant ont fait patienter les automobilistes "juste pour deux minutes". Cette action spectaculaire était une protestation contre les stationnements abusifs sur les voies de bus, les trottoirs, les voies cyclables, les passages piétons, les places de parking réservées aux personnes handicapées (GIG-GIC). Même si elles sont de courte durée, ces pratiques sont pénalisantes car répétées des milliers de fois.

Le stationnement illicite provoque une gêne permanente : perturbation des trajets des piétons et des cyclistes, retards et irrégularité des bus. Il représente dans de nombreux cas un véritable danger pour les piétons qui se voient obligés de descendre des trottoirs et marcher sur la chaussée, les cyclistes qui doivent faire des écarts et zigzaguer entre les parties libres et occupées des pistes cyclables.

L'objectif de la manifestation était d'interpeller le Préfet de police dont la passivité face au stationnement sauvage ne peut plus durer. La manifestation était organisée par Réseau Vert, le Mouvement de Défense de la Bicyclette, Mobile en Ville, la Ligue Contre la Violence Routière, le Roller Squad Institut, l'Association des Usagers des Transports, Vélo XVetVII.

Eric Marchandise, Réseau Ver



Amnistie et transports publics

Les responsables de la SNCF comme ceux du réseau urbain lillois ont évoqué explicitement l'amnistie pour expliquer l'augmentation de la fraude observée en 2002. Ceux du réseau urbain de Creil considèrent que l'amnistie a aussi favorisé le vandalisme et les incivilités à l'égard des conducteurs de bus.

Véloroutes et voies vertes



L'action des associations

Les associations cyclistes ont un rôle d'information et d'animation (édition de guides, sites internet) et proposent des véloroutes. La Transeuropéenne Saint-Jacques-de-Compostelle-Paris-Moscou est défendue par l'association Cyclotrans-Europe. La véloroute Nantes-Budapest par La Loire à vélo, les canaux du Centre et de la Saône au Rhin, est portée par l'AF3V. La véloroute des deux mers, longeant le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne, est défendue par l'association Vélo Toulouse. L'AF3V a apporté des compléments au schéma initial des véloroutes et en prépare l'actualisation en fonction de l'avancement des projets et des potentialités constatées sur le terrain.

Randonnées pour cyclistes et rollers parisiens

Ce guide réalisé par les associations Provélo et CyclotransEurope décrit 25 parcours cyclables sur voies vertes (dont certains praticables à rollers) et routes calmes, parcourables en 1 à 10 jours, accessibles au départ de Paris par des trains transportant les vélos non démontés (desserte SNCF indiquée).

Commande : chèque de 6 euros à l'ordre de Provélo, 114 rue du Château, 75014 Paris. Tel 01 43 62 02 86.

Courriel : transeuropenne@free.fr

Catalogue des voies vertes de France

84 voies vertes et véloroutes sont décrites dans ce catalogue édité par l'AF3V. Commande : chèque de 5 euros à l'ordre de l'AF3V, 47A rue Lieutenant André, 71 100 Chalon-sur-Saône. Tel 03 85 41 59 13. Courriel : info@af3v.org

Depuis 1996, plusieurs associations s'efforcent de promouvoir en France un réseau de voies vertes, réservées aux usagers non motorisés, et de véloroutes, itinéraires cyclables à longue distance fléchés et sécurisés, empruntant routes tranquilles et voies vertes, à l'exemple de réalisations européennes (la voie verte du Danube, Passau-Vienne, est utilisée par 150 000 personnes par an) ou américaines.

Un schéma national

Les actions des associations et les travaux du comité interministériel de suivi de la politique vélo ont contribué au lancement d'un schéma national de 8000 km de véloroutes, validé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 15-12-1998 et à financer dans le cadre des contrats Etat-Régions.

Ce schéma, qui s'inscrit dans le plan EuroVélo défendu par la Fédération Européenne des Cyclistes, répond aux objectifs suivants :

- développer un tourisme respectueux de l'environnement ;
- contribuer à la revitalisation des zones rurales traversées ;
- développer l'usage du vélo et des modes de déplacements doux sur l'ensemble du territoire ;
- créer des réseaux verts comprenant des épines dorsales non-motorisées permettant de traverser les villes dans de bonnes conditions.

Notons qu'il n'y a pas lieu d'opposer aménagements urbains utilitaires et parcours touristiques.

- Les pays où l'utilisation du vélo quotidien est la plus développée réalisent en même temps des réseaux cyclables interrégionaux intégrés aux aménagements locaux.

- En zone urbaine, les voies vertes sont des espaces de loisirs pour cyclistes, marcheurs, coureurs, rollers et personnes à mobilité réduite, mais ils sont souvent utilisés également pour les déplacements quotidiens.

Premier bilan

D'après un premier recensement effectué par l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), 84 voies vertes d'au moins 12 km sont ouvertes en France, d'autres sont en cours d'aménagement ou programmées.

Mais les grands projets sont, pour l'essentiel, encore en phase d'étude, notamment : la Loire à vélo, annoncé pour 2006 (quelques tronçons sont déjà réalisés) ;

l'itinéraire Léman-Méditerranée ; le tour de Bourgogne par les canaux (Nivernais, Centre, Bourgogne).

Les régions ont réagi diversement. Pendant l'actuel contrat de plan Etat-régions, la Bourgogne prévoit d'aménager 420 km pour 14 millions d'euros, elle en attend des retombées importantes : 19 millions d'euros de chiffre d'affaires direct, 42 millions de chiffre d'affaires indirect, 350 emplois créés (la voie Givry-Cluny, 44 km, est déjà très fréquentée). Midi-Pyrénées investira 2 millions d'euros, et l'Auvergne ... 0,08.

Certaines villes ont une politique d'aménagements parfois intégrés aux parcours régionaux.

Un pays cyclable ?

La création d'un réseau d'itinéraires reliant les villes dans de bonnes conditions d'agrément et de sécurité pourrait stimuler l'usage de la bicyclette pour un investissement évidemment hors de proportion avec celui des réalisations routières. De plus, des aménagements ponctuels peu coûteux supprimant des passages dangereux permettraient d'accéder à des routes tranquilles.

Cependant, la France est encore loin d'être un pays cyclable.

- Les aménagements sont dispersés pour la plupart, des parcours continus n'existent qu'en Alsace et en Aquitaine.

- L'un des buts poursuivis qui est de limiter l'usage de la voiture ne peut être atteint qu'en association avec les transports publics. Or on observe actuellement une multiplication de voies vertes isolées mal reliées aux villes et principalement accessibles par route.

Par ailleurs, si la SNCF commence à prendre en considération le transport des vélos, l'espace actuel (6 places dans les rames Corail, 4 sur réservation dans certains TGV, quelques-unes dans les TER) ne permettra pas de répondre à la demande prévisible vers les grandes destinations touristiques. De plus, de nombreuses destinations restent inaccessibles aux cyclistes, notamment sur la plupart des liaisons TGV.

- Enfin la dispersion des initiatives locales, la multiplicité des échelons territoriaux, la complexité des réglementations, l'indifférence de nombreuses collectivités et la faiblesse de l'action de l'Etat diffèrent la réalisation des aménagements nécessaires à la continuité des parcours. La création d'un réseau national apparaît donc lointaine.

Michel Delmotte, secrétaire de l'AF3V
AF3V : 5 avenue Collignon, 31200 Toulouse

Forum

"Petites lignes"

Vu début 2003 en gare St-Charles de Marseille, en bout de la voie G, un panneau sur pied, écrit à la main : "Avis à notre clientèle. Suite aux intempéries survenues dans le département du Gard, la circulation ferroviaire est totalement interrompue entre Nîmes et Alès. En conséquence le train 5958 Le Cévenol (départ 12 h 12) termine à Nîmes". Plus d'un mois après, on pouvait lire : "Aucune correspondance n'est assurée en direction de Clermont-Ferrand et Paris". Usagers des petites lignes, débrouillez-vous !

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Matériel bas de gamme

Le conducteur et le contrôleur étant présents ce matin-là, le train Montluçon-Vierzon de 6h19, assuré par un autorail 73500, a pu partir.

Pas de 1ère classe : les voyageurs concernés ont fait annoter leur billet pour remboursement mais sont restés debout, toutes les places assises ayant été occupées pendant ce temps. Installé côté vitre, j'ai voulu lire, mais seuls les voyageurs installés côté couloir pouvaient bénéficier de l'éclairage central. Heureusement un enfant s'était installé en face de moi, j'ai quand même pu allonger mes jambes.

Autrefois bien assurée par une rame Corail, dans laquelle on pouvait choisir entre lire et dormir, la relation l'a été ensuite par un matériel 72500 cofinancé par la ville de Montluçon, dont le contribuable se retrouve aujourd'hui avec du bas de gamme.

J. Louis Camus, 23 Saint Julien la Genête

Correspondances

La mise en service des nouveaux autorails X73500 sur la ligne Grenoble-Veynes n'a pas réduit la durée du trajet qui, dans les années 70, était de 1h40 avec 8 arrêts. L'absence de correspondances valables à Veynes vers la Durance et la Méditerranée perdure. Le jour où j'ai expérimenté la liaison vers Nice, le car Veynes-Digne a eu 5 minutes de retard et le train des Chemins de fer de Provence est parti sans l'attendre.

Gabriel Berne, président de l'AGV

Il est impossible de revenir de Strasbourg à Grenoble après 15h33. Le train de 18h arrive à Lyon à 23h30, mais le train donnant la correspondance pour Grenoble n'existe plus. Quant au train de nuit, il a été supprimé à la mise en service du TGV-Méditerranée.

Jean Sivardière, 38120 Saint Egrève

Piège tarifaire

Les abonnements SNCF "France entière" ne donnent droit à aucune réduction sur les trajets intérieurs à l'Île de France : pour obtenir le demi-tarif, il faut partir d'une gare d'une région limitrophe ; à défaut, il faut se procurer un titre de transport francilien tel que Mobilis ou la carte Orange.

Jean-Paul Sadurni, 76 La Bouille

Les attentes des voyageurs

Le site internet de la SNCF doit être simplifié afin de limiter les temps de connexion. Il est embrouillé par la présence de la publicité. La partie "voyage ferroviaire" doit être mieux séparée de la partie "agence de voyages" (hôtel, location de voiture, avion).

Les salles d'attente devraient être réservées aux voyageurs munis d'un titre de transport et offrir un confort équivalent à celui des trains : fauteuil, table, calme, toilettes gratuites. Les salles d'attente font partie du voyage.

Dans les gares desservies par des trains de nuit, douches et toilettes devraient être accessibles gratuitement ou pour un prix modique aux voyageurs de nuit.

Alain Armand

Aux points d'arrêt "non gérés" (sans personnel), une information lumineuse et sonore sur la circulation des trains doit être offerte aux voyageurs. Il doit être possible de téléphoner aux gares voisines en cas de retard d'un train.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

La sécurité technique doit être parfaitement assurée : portes bloquées en cas d'arrêt en pleine voie, ouverture possible des portes de la seule côté de la desserte, dispositifs de détection des incendies à bord des trains.

Jean-Claude Duhard, COBARTEC

Le train sans peine

● Pour obtenir les horaires, réserver une place, acheter un billet :

- <http://www.sncf-voyages.com>
- Ligne directe : 08 92 35 35 35 (0.34 €/min)
- Minitel 3615-3616 SNCF (0.20 €/min)

● Pour connaître l'état du trafic :

- Radiolignes : 08 91 70 50 00 (6h30-22h) (0.23 €/min)
- Ligne vocale : 08 91 67 68 69 (24h/24) (0.23 €/min)
- Transilien : 0 800 15 24 24
- Thalys : 08 25 84 25 97 (0.15 €/min)
- Eurostar : 08 92 35 35 39 (0.35 €/min)

La FNAUT au service des voyageurs

Vous allez sans doute utiliser le train pour vos déplacements pendant l'été. Nous vous rappelons la marche à suivre pour régler un éventuel litige avec la SNCF.

Premier cas : mauvaise exécution du contrat de transport. Vous estimez avoir droit à un dédommagement pour un préjudice subi suite à un accident, un incident technique, un retard, une grève, le vol d'un bagage, un retard de livraison par le SER-NAM, ...

Envoyez une lettre de réclamation au service clientèle SNCF de votre région (l'adresse est donnée dans le guide du voyageur). Il n'y a pas de délai imposé, mais mieux vaut réagir vite.

En l'absence de réponse dans le mois qui suit, ou si la réponse obtenue ne vous donne pas satisfaction, adressez-vous sans attendre à la FNAUT. Celle-ci est autorisée à saisir le médiateur de la SNCF, une procédure qui permet de résoudre certains litiges à l'amiable et souvent de manière satisfaisante.

Deuxième cas : verbalisation jugée abusive. Vous avez commis une infraction telle que l'oubli ou le non-compostage du titre de transport, l'occupation d'une place en première classe faute de place non-fumeur en seconde, ou encore le transport d'un vélo non démonté dans un train "non-autorisé".

Vous pouvez régulariser votre situation en payant immédiatement une indemnité forfaitaire. Si vous refusez, le contrôleur vous dresse un procès-verbal et vous inflige une amende.

Vous disposez alors d'un **délai de deux mois** pour payer l'amende, ou pour contester la décision du contrôleur en écrivant à la SNCF, à l'adresse figurant sur le procès-verbal, et, si nécessaire, pour demander l'intervention de la FNAUT auprès du médiateur. Attention : l'envoi d'une lettre de contestation à la SNCF ne suspend pas les poursuites ; si vous n'avez pas payé dans un délai de deux mois, la SNCF transmet votre dossier au parquet (votre amende sera majorée forfaitairement) et le médiateur n'a plus la possibilité d'intervenir. Seule la saisine du médiateur par la FNAUT suspend les poursuites.

La FNAUT peut intervenir également auprès du médiateur de la RATP, mais uniquement en cas de verbalisation. Elle peut défendre les voyageurs auprès des agences de voyages et des compagnies aériennes et maritimes.

Service de médiation de la FNAUT : téléphone 01 43 35 35 72, demander Laurence Vernay (du lundi au jeudi).

Permis à points

Récompense :

+2 points à la société **Ciments Calcia**, qui traite des flux de 9 millions de tonnes par an et développe le trafic qu'elle confie à la voie d'eau et au rail.

+2 points à **Eric Gilbert**, responsable des Verts de l'Ain. A l'inverse de bien des élus locaux, il défend courageusement la réouverture de la ligne des Carpates pour le passage du TGV Paris-Genève malgré l'opposition de l'association des riverains.

+2 points à **Alain Prat**, délégué de RFF en Poitou-Charentes : "le gros atout du TGV, c'est d'arriver au coeur des villes. A Avignon, où une gare a été construite à l'extérieur, on est en train de dépenser une fortune pour la connecter à la gare centrale".

Punitions :

-2 points à **Alain Lainnemé**, adjoint au maire UDF de Rouen chargé de la circulation. Selon lui, "faire venir un bus de la périphérie et lui faire traverser la ville pour qu'il en ressorte n'est pas un système très efficace". Il souhaite que les bus ne pénètrent plus en centre-ville, ce qui contraindrait les usagers à une rupture de charge et un transfert en minibus, comme à Amiens.

Bêtisier

Le directeur de l'architecture de la ville de Paris : l'automobile a déformé Paris, mais il s'émue de voir construire sur les boulevards des trottoirs séparant les bus et les voitures.

Selon une étude du cabinet Géode, "la gare TGV d'Issoncourt sera un pôle emblématique porteur de l'identité meusienne". Autant prétendre que la gare TGV de Haute Picardie, dont la zone d'activités n'est occupée que par deux entreprises, est un pôle emblématique de l'identité picarde ! Le Conseil général de la Meuse et ses partenaires des Chambres Consulaires usent du même style ridicule : "nous préférons l'optimisme et l'ambition à l'immobilisme en considérant la gare meusienne comme l'un des maillons structurants de l'espace Meuse".

Jean-Pierre Jarier, ancien pilote de formule 1 et conseiller sécurité routière du préfet du Var : "on sauverait 1000 vies par an en rendant les autoroutes gratuites, le péage est la principale raison de l'échec de la France en matière de sécurité routière par rapport aux pays d'Europe du Nord".

BIEN DIT

Jean-Paul Bailly, ancien président de la RATP : "à Paris, rue de Rivoli, il passe 4500 personnes à l'heure dans le couloir protégé de 4m50 de large et 2000 personnes sur les 7m qui restent pour les voitures. La nouvelle affectation de la voirie est donc infiniment plus efficace que la précédente".

Philippe Quénel, responsable du département environnement-santé de l'Institut de Veille Sanitaire (IVS) : "l'action des pouvoirs publics doit viser à réduire de manière globale les émissions, en diminuant l'exposition chronique, la pollution de fond, et pas seulement à agir sur les pics de pollution". La pollution urbaine a été responsable de 2786 décès anticipés en 2001 et de milliers d'hospitalisations.

BIEN FAIT

L'hôpital parisien **Gustave Roussy** a mis en place un plan de déplacements d'entreprise pour ses 2700 employés, dont 71% viennent travailler en voiture. Une navette a été créée, en collaboration avec la RATP, entre le terminus de la ligne 7 du métro et l'établissement et 300 places de stationnement, sur les 1000 à la disposition du personnel, ont été supprimées pour permettre l'extension des bâtiments. Le covoiturage est également encouragé.



Mathématicien cycliste

En août 2002, Laurent Lafforgue, chercheur à l'Institut des Hautes Etudes Scientifiques de Bures sur Yvette, a obtenu la médaille Fields, l'équivalent, pour les mathématiques, du prix Nobel. Le seul moyen de transport de ce pauvre type est la bicyclette.

Boire ou marcher ...

A Thouars (Deux-Sèvres), un piéton de 56 ans a été blessé récemment par un automobiliste alors qu'il titubait sur la chaussée : son taux d'alcoolémie était de 5,14 g par litre de sang. Boire ou marcher, il faut parfois choisir !

Brèves

Voyageurs excédés

En avril dernier, des voyageurs en colère ont bloqué les voies en gare de Laroche-Migennes. Partis de Tonnerre à 4h37 ou d'Auxerre à 4h54, ils protestaient contre la suppression du train TER devant quitter Laroche à 5h12 pour Paris en raison de la grève du conducteur. La grève affectait les services TER depuis une semaine. Les échanges entre voyageurs et grévistes ont été virulents : "si mon patron perd patience, je perds mon emploi", a déclaré un voyageur.

Sangliers et chasseurs contre le rail

En février dernier, près de Melun, deux sangliers qui erraient sur la voie du RER D ont été percutés par un train : près de 2000 voyageurs ont dû faire 600 mètres à pied pour rejoindre la gare la plus proche. La circulation du RER a été rétablie seulement 4 heures plus tard.

Le même jour, dans les Bouches-du-Rhône, des chasseurs dénonçant l'interdiction de la chasse aux oiseaux migrateurs ont perturbé la circulation du TGV-Méditerranée.

Déguidage

Le samedi 7 juin a eu lieu de quatrième déraillement (on dit maintenant "déguidage") du TVR de Nancy depuis l'hiver dernier. Les conducteurs ont fait valoir leur droit de retrait, une ligne de bus de substitution a été mise en place.

Mitage du territoire

D'après l'Institut Français de l'Environnement, les espaces bâtis (logements, industries, services), les routes et parkings, et les sols artificiels non bâtis (jardins, carrières, décharges) occupent 8% du territoire français (à côté de 27% de forêts, 30% de sols cultivés et 20% de prairies) : entre 1992 et 2000, ils ont augmenté respectivement de 12%, 10% et 17%. Cette progression est sans commune mesure avec l'évolution démographique. Le réseau routier occupe aujourd'hui 10 700 km², l'habitat individuel 18 600 km². Le mitage du territoire engendre des problèmes de transport et la fragmentation des espaces naturels par les routes, l'imperméabilisation des sols par le béton et le macadam accentue la fragilité face aux inondations. Dans le Lot, l'espace artificiel a progressé de 44% en 10 ans suite à la construction de l'autoroute A20 et de l'extension de l'habitat diffus qui en résulte.

Actions en régions

Alsace

● Alsace Nature a organisé un collectif avec des associations de quartiers de la Communauté Urbaine de Strasbourg pour s'opposer à la création de nouvelles voies routières destinées à "compenser" l'espace consacré à l'extension du réseau tramway. Selon la CUS, le cadre de vie serait amélioré, mais un parc sera traversé par l'une d'elles et les associations redoutent la croissance globale du trafic.

1 Le projet de grand contournement routier ouest de Strasbourg est critiqué par la FNAUT-Alsace et Alsace Nature, qui dénoncent "un aspirateur pour les camions allemands voulant échapper à la taxation" et propose des alternatives ferroviaires, en particulier une 3ème voie pour la ligne de la plaine d'Alsace : "l'argent public doit être investi selon l'intérêt public".

Centre

● La Fédération Environnement d'Eure-et-Loir (FEEL) soutient activement le projet de réouverture de la ligne Orléans-Chartres au trafic voyageurs : Chartres est la seule préfecture du Centre non reliée à la capitale régionale par le rail et la réouverture permettrait des correspondances intéressantes à Chartres et Voves. La FEEL apprécie l'engagement de la région Centre en faveur de ce projet malgré les difficultés techniques et financières, mais elle comprend mal qu'elle investisse encore deux fois plus sur la route que sur le rail.

Haute Normandie

● Suite à l'annulation de la fermeture de la ligne Serqueux-Dieppe par le tribunal administratif de Rouen, l'AVUC de Dieppe demande une étude "objective et indépendante" de la réouverture de la ligne Paris-Dieppe, fermée en 1988 malgré l'avis défavorable du conseil d'administration de la SNCF (FNAUT-Infos n°114).

● Le Comité de Promotion des Transports en Commun de l'agglomération de Rouen a mené une vaste enquête auprès des usagers des bus et obtenu 300 réponses. Les usagers sont globalement satisfaits des nouveaux tracés des lignes, mais certaines corrections sont nécessaires. Ils critiquent vivement la surcharge et les retards des bus, en particulier sur les lignes 4 et 5, les plus chargées du réseau bus, qui ne disposent ni de couloirs réservés ni de priorités aux carrefours.

Pays de la Loire

● La FNAUT Pays de la Loire a organisé une réunion-débat sur le service

Métrocéane avec les associations de la presqu'île guérandaise.

● L'AUT-85 a organisé une journée d'étude sur le fret ferroviaire en collaboration avec la communauté de commune de Fontenay-le-Comte.

● Consultée par le Conseil général, la FNAUT-Mayenne a présenté un plan de modernisation du réseau départemental d'autocars. Consultée par RFF sur le TGV-Ouest, elle a insisté sur les connexions nécessaires entre la future LGV et le réseau classique.

● Le Collectif Transport de l'Agglomération Mancelle, qui regroupe en particulier la FNAUT et la CFDT, a lancé une pétition pour le respect et l'extension des zones piétonnes.

Poitou-Charentes

● LAUTC approuve l'avis négatif émis par la commission d'enquête sur le projet de PDU de la Communauté d'Agglomération de Poitiers. Selon Mauricette Ringuet, présidente de l'AUTC, "il n'y a pas de volonté politique, les sites propres pour bus sont écartés, le périurbain est ignoré alors que la pollution n'a pas de frontière, le PDU n'est qu'une coquille vide".

● LAUTC réclame des liaisons par autocar plus rapides entre Thouars, Parthenay et Niort.

Provence - Alpes - Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA apprécie les efforts de la ville de Marseille pour promouvoir le tramway mais regrette la disparition prévue du trolleybus.

Elle critique l'absence de jonction entre les voies TGV et la virgule d'Avignon, qui aurait permis d'évacuer les TGV bloqués sur la LGV.

Elle déplore que le Syndicat des Transports Grasse-Antibes ne puisse plus desservir Sophia Antipolis, où l'on recense 15 000 voitures pour 17 000 emplois : Grasse et Antibes font dorénavant partie de deux communautés d'agglomération distinctes et les usagers font les frais de l'absence d'accord tarifaire.

Elle s'étonne qu'à Nice, on préfère supprimer des arrêts de bus pour augmenter leur vitesse moyenne plutôt que de dégager les couloirs réservés des voitures en stationnement illicite.

Elle combat divers projets routiers : l'A51, la voie express S 08, nouvel accès au pôle technologique marseillais de Château Gombert, et la nouvelle 2 fois 2 voies Hyères-le Muy.

Les activités de la FNAUT

● Jean Sivardière est intervenu lors des assises nationales de l'énergie à Strasbourg sur les économies d'énergie dans la vie quotidienne.

● Max Mondon, Jean-François Hogu et Jean-Marie Tisseuil ont participé aux réunions organisées par la MIES pour préparer le Plan Climat 2003 du gouvernement.

● André Laumin et Jean Sivardière ont défendu le point de vue de la FNAUT sur les infrastructures au CNT.

● Daniel Leroy s'est entretenu de la sécurité routière avec Dominique Lebrun, conseiller du ministre de l'Équipement Gilles de Robien.

● Jean Sivardière a rencontré Anne Lieure, conseillère "transports urbains" de Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports ; Catherine Ferreol, conseillère "transports" de Roselyne Bachelot, ministre de l'Écologie ; Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP à propos du projet de liaison ferrée CDG express ; André Gille, nouveau président du CNT.

● Pierre Loridon et Jean Friedrich ont représenté la FNAUT au congrès d'Initiative Transport Europe à Bolzano.

● Yves Egal a défendu les droits des passagers aériens lors du congrès Consumo organisé à Bilbao par le Centre Européen du Consommateur.

● Pierre Jalade a participé à une réunion du PREDIT sur les difficultés des personnes à mobilité réduite.

● Daniel Leroy a participé au séminaire de l'INRETS sur la définition des indicateurs de qualité de vie.

● La FNAUT a écrit à tous les parlementaires pour leur exposer ses propositions sur les grandes infrastructures de transport.

● 30 militants de la FNAUT ont suivi une journée de formation à la communication écrite et orale proposée par le Centre de Formation Professionnelle des Journalistes.

Une date à retenir

C'est le mardi 14 octobre qu'aura lieu, à Lyon, le colloque organisé par la FNAUT et le CERTU sur le péage urbain. Un programme et un bulletin d'inscription seront joints au prochain numéro de FNAUT-Infos.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 116

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

Service maximum

Les nombreuses grèves intervenues récemment dans les transports collectifs ont, une fois de plus, provoqué l'exaspération croissante des usagers-otages et décrédibilisé le service public de transport, dont la continuité est un élément essentiel. A l'évidence, le droit de grève, reconnu par la Constitution mais insuffisamment encadré, doit être harmonisé avec le droit au transport, lui aussi reconnu par la loi.

Que réclame la FNAUT aujourd'hui ?

La formule du "service minimum", souvent préconisée par des "responsables" peu au fait des réalités de terrain, est inadaptée au secteur des transports collectifs, car le manque de capacité aux heures de pointe du matin et du soir est déjà pénible à supporter quotidiennement en période de service normal, qu'il s'agisse des transports urbains, départementaux par autocar ou ferroviaires régionaux.

La FNAUT exige au contraire un "service maximum" en cas de grève, c'est-à-dire le maintien intégral du service public aux heures de pointe, afin de garantir à une large majorité d'usagers la possibilité de se déplacer entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude.

En attendant, les usagers doivent être correctement indemnisés en cas de grève, et il doit être mis fin à toutes les actions illégales ou violentes telles que les grèves sans préavis ou les blocages des services par des manifestants quels qu'ils soient.

La FNAUT estime que l'encadrement souhaitable de l'exercice du droit de grève doit être recherché prioritairement par la voie de la négociation.

L'accord d'alerte sociale, en vigueur à la RATP et dont, depuis quatre ans, elle a réclamé en vain l'extension à la SNCF, a permis de réduire sensiblement le nombre des grèves liées à des conflits internes à l'entreprise. Mais les grèves "résiduelles" sont encore trop pénalisantes pour les usagers, et l'accord est totalement inopérant en cas de conflit dépassant le cadre strict de l'entreprise. Ce type d'accord doit être complété.

La FNAUT demande donc solennellement à l'Etat, aux autorités organisatrices, aux directions des entreprises de transport, publiques et privées, et aux syndicats d'engager des négociations permettant d'aboutir rapidement à la garantie du "service maximum".

Jean Sivardière

Densifier la ville pour faciliter les déplacements et améliorer le cadre de vie



Bath, Angleterre, maisons de ville du XVIII^e siècle

L'usage massif de l'automobile en ville est incompatible avec la qualité de vie et l'économie d'énergie, mais il est entretenu par l'étalement urbain. A l'inverse, une "ville aux courtes distances" permet une desserte performante par transport collectif et donne leur chance aux modes non motorisés. Mais peut-on densifier sans entasser ? Pour y voir plus clair sur ce thème fondamental mais complexe, la FNAUT a organisé à Paris, en mars 2002, un colloque passionnant sur "la densité urbaine : sujet tabou, enjeu décisif", qui a permis de clarifier la notion de densité et d'éliminer bien des idées fausses. En définitive, non seulement il est possible de densifier sans accentuer les nuisances et les problèmes sociaux, mais une densification bien conduite de la ville peut améliorer la qualité de l'environnement et renforcer la convivialité de la vie urbaine.

La corrélation entre l'organisation des transports et la structure urbaine a déjà été évoquée dans FNAUT-Infos (n°97). Nous avons alors exposé toutes les difficultés engendrées par l'étalement urbain : taux de motorisation élevé, allongement des distances parcourues par les citoyens (10 km par jour pour un habitant du centre, 30 km pour un habitant de la périphérie), rôle marginal du transport collectif, gaspillages d'espace et d'énergie : la surface des communes dites périurbaines a augmenté de 50% entre 1990 et 1999, au détriment de l'agriculture et des coupures vertes ; l'imperméabilisation des sols augmente et, avec elle, les risques d'inondations. Sans parler de la fragmentation des liens sociaux.

A l'inverse, nous avons souligné tous les atouts de la ville compacte, bien plus favorable à "l'écomobilité".

Mais le citoyen rêve souvent de vivre "à la campagne", et la perspective d'une densification de la ville se heurte à de fortes réticences au sein du grand public et même au sein du mouvement associatif environnementaliste. D'où la nécessité pour la FNAUT de vérifier que la densification n'implique pas nécessairement une dégradation des conditions de vie et peut au contraire être synonyme de vie urbaine plus équilibrée.

Quelle densité ?

Plusieurs concepts voisins sont utilisés par les géographes et les urbanistes.

- La taille d'une ville ou agglomération est sa population totale. Elle ne dit rien de la densité en habitants : la ville de Los Angeles est aussi peuplée que celle de Paris, mais trois fois plus étendue donc trois fois moins dense.

La densité urbaine

- La densité peut être définie à l'échelle d'une parcelle, d'un quartier, d'une ville, d'une région ou d'un pays. Cette notion générale doit être précisée car elle recouvre plusieurs réalités.

- La densité en logements ou densité externe est le nombre de logements (ou de m² habitables) construits par hectare ou km². Elle correspond à la notion de COS (coefficient d'occupation du sol), elle dépend de la surface occupée au sol par les bâtiments, et de leur hauteur. Elle ne renseigne pas sur le nombre d'habitants puisqu'un logement donné peut être peu occupé (16^{ème} arrondissement de Paris) ou au contraire très peuplé (certaines HLM).

- La densité interne mesure le degré d'occupation des logements, ou nombre de personnes par ménage. Elle diminue quand le niveau de vie augmente : elle est égale en moyenne à 2,4 personnes en France. A Paris, elle est passée, entre 1973 et 1999, de 2,3 à 1,9 en moyenne, si bien que la population a diminué alors que la densité en logements, une des plus fortes du monde, a augmenté.

- La densité humaine, ou densité en habitants + emplois, est plus significative. On peut additionner directement habitants et emplois car, en moyenne, l'habitant d'un logement et l'employé d'un bureau moderne occupent la même surface, 25 m².

La densité de certains quartiers de Hong Kong ou de Macao est supérieure à 1000 habitants par hectare (celle de Paris et Londres au 19^{ème} siècle). Elle résulte de la combinaison d'une forte densité externe et d'une forte densité interne : des immeubles-tours rapprochés, et très remplis à la suite d'un exode rural récent. La densité en habitants + emplois est de 650 dans Paris intra muros, de 200 à 300 dans un grand ensemble, de 80 en habitat individuel groupé et de 40 en zone pavillonnaire.

Perception de la densité

Toute la complexité du problème de la densité vient de ce que la sensation immédiate est trompeuse : la densité d'un quartier perçue visuellement ou ressentie psychologiquement par un habitant ou un visiteur peut être très différente de la densité réelle. On peut trouver à ce décalage plusieurs explications complémentaires.

- L'habitat collectif évoque une forte densité. Or la même densité en logements peut être obtenue avec des organisations spatiales très différentes : une tour, deux petits immeubles ou des maisons alignées en bandes.

- Ce qui est dense peut ne pas le

paraître. Dans un quartier central commerçant de type haussmannien, on regarde les vitrines sans lever les yeux vers les étages et sans imaginer les immeubles auxquels les portes cochères donnent accès.

- De même, la présence de verdure dans un quartier diminue la sensation de densité. Or la densité en logements d'une cité jardin (60 par hectare à Stains) peut être supérieure à celle d'un quartier haussmannien (35).

- La sensation de densité est au contraire renforcée par l'uniformité ou la pauvreté esthétique de l'habitat collectif, par la présence de parkings en surface, et par les problèmes sociaux.

Ainsi la densité humaine d'un grand ensemble HLM (le quartier des Minguettes, à Vénissieux) est 2 à 3 fois plus faible (surtout depuis la destruction de barres) que celle d'un quartier parisien traditionnel. Mais elle est ressentie comme étant plus forte à la fois parce que les bâtiments sont élevés, ou forment des barres, et se voient de loin, et parce que les habitants sont nombreux au pied des immeubles. Le visiteur ne fait pas de calculs, il voit les masses de béton et les habitants, et il en déduit que les logements sont plus nombreux et plus occupés qu'ils ne le sont en réalité.

La densité mal aimée

Si de nombreux Français disent ne pas aimer la densité, c'est parce qu'ils la confondent avec une certaine architecture "HLM d'après-guerre", ou avec la taille, car la densité des villes-centres est, en gros, proportionnelle à la taille des agglomérations qui se sont peu à peu développées autour d'elles.

Cet a priori contre la densité vient de loin : il existe, en littérature et en politique, toute une tradition ruraliste d'hostilité à la ville, lieu de misère, de violence et de perdition. Selon Rousseau, "les villes sont le gouffre de l'espèce humaine". Ministre de l'agriculture vers 1900, Jules Méline préconise le "retour à la terre" et accuse la ville de vivre aux dépens de la campagne.

L'après-guerre a été le temps de la reconstruction, des grands ensembles et des villes nouvelles. Mais, en 1975, l'Etat concrétise sa volonté de lutter contre la densification en instaurant un Plafond Légal de Densité qui favorise l'étalement urbain. Les récentes lois Voynet, Chevènement et Gayssot (SRU) ont heureusement amorcé un virage à 180° : la ville compacte, bien organisée, économe en énergie et donc "durable" est enfin réhabilitée officiellement.

Exode rural, rurbanisation

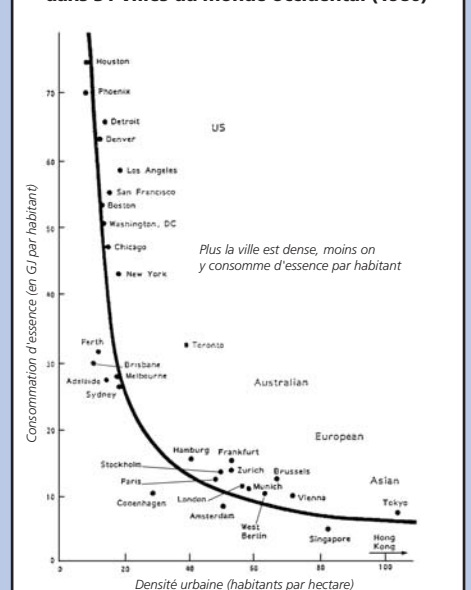
L'exode rural existe depuis la période néolithique, il s'est accéléré avec la révolution industrielle. Aujourd'hui, environ 80% des Français vivent dans des zones urbaines.

Ce mouvement de métropolisation s'accompagne d'un mouvement de dédensification des centres au profit des zones périurbaines : c'est la rurbanisation. Des citadins fuient les centres non pour retourner à une vie rurale comme les "néo-ruraux", mais pour retrouver un décor rural tout en conservant une vie urbaine grâce à l'automobile et aux autoroutes urbaines : ce sont les "rurbains".

Ville dense, ville économe

Plus une ville est dense, moins on y consomme d'énergie dans les déplacements, comme le montre la courbe des chercheurs australiens Newman et Kenworthy. Les villes asiatiques très denses sont les plus économes, les villes d'Australie et plus encore des USA consomment jusqu'à 7 fois plus par habitant, les villes européennes ont une consommation intermédiaire.

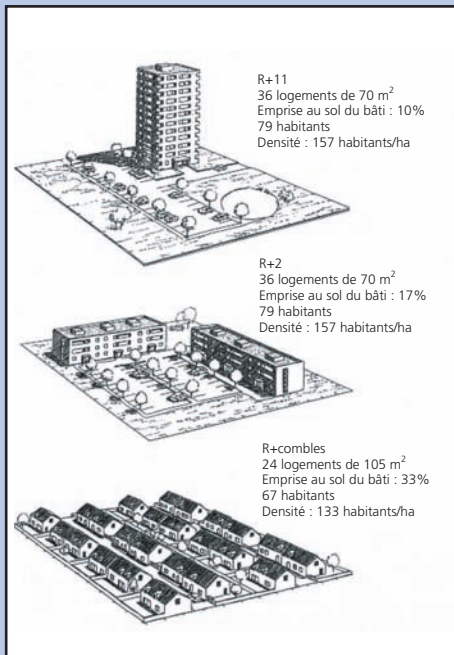
Densité urbaine et consommation de carburant dans 31 villes du monde occidental (1980)



Consommation énergétique liée aux transports par habitant (abscisse) en fonction de la densité de la zone urbaine (ordonnée).
Source : Newman and Kenworthy, *Cities and automobile dependence*, Gower, 1989.

Plus généralement, plus une ville est dense, mieux elle peut fonctionner. Les déplacements prennent moins de temps, l'accès aux lieux de travail, commerces et aux services étant plus facile. La densité permet aussi de faire des économies d'échelle sur toutes les infrastructures car elle augmente le nombre d'utilisateurs potentiels par km de routes et voies ferrées ; réseaux de distribution de l'eau, de l'électricité et du gaz ; téléphone et câble ; égouts ; chauffage urbain ; collecte des déchets.

Trois organisations spatiales du logement conduisant à une même densité (Vincent Fouchier, Dense Cité)



Une cité jardin : plus dense qu'on ne le croit.



Les Minguettes : moins dense qu'on ne le croit.



Comment densifier la ville ?

La densification est nécessaire dans les grandes villes comme dans les plus petites. Elle peut s'opérer en récupérant les friches urbaines (Euroméditerranée à Marseille, Lyon Confluence), et en renforçant l'urbanisation au voisinage des gares et le long des axes lourds de transport urbain. Mais une densification bien conçue n'entraîne pas une impression d'entassement.

Densité n'est pas nécessairement synonyme d'habitat collectif. On peut densifier l'habitat individuel sans réduire l'intimité : on peut vivre tranquille sans avoir 5000 m² de terrain autour de sa maison.

A l'inverse, **on peut rendre l'habitat collectif plus intime sans dédensifier**, en réintroduisant les avantages du logement individuel dans le logement collectif (et en améliorant sérieusement l'isolation phonique). Ainsi des logements collectifs en forme d'empilement de duplex avec terrasses et balcons sont en construction près de la Défense.

Il existe aussi **des formes d'habitat intermédiaires entre individuel et collectif**, par exemple de petits immeubles dans lesquels chaque logement possède une entrée particulière et un espace privatif au sol.

Il est donc possible, par une offre diversifiée et novatrice de logements, et par une meilleure qualité architecturale, de réconcilier une densité plus élevée que celle des lotissements périphériques avec le respect

de l'intimité de chaque ménage, et donc de favoriser une vie urbaine plus conviviale : la densité rapproche l'habitant des services dont il a besoin quotidiennement et enrichit les relations de proximité ; le besoin réduit d'automobile libère de l'espace urbain au bénéfice des piétons, cyclistes, habitants - valides ou handicapés - qui retrouvent de la liberté, ou pour la création de parcs ; la socialisation des enfants est plus facile en milieu dense qu'en milieu pavillonnaire éclaté.

Esthétique

La densification d'un quartier est acceptée par ses habitants si elle respecte le patrimoine existant, si elle enrichit la qualité esthétique du quartier, si elle valorise l'environnement en faisant disparaître des friches.

La densité doit se faire discrète. Il est ainsi possible d'introduire une diversité dans les façades des immeubles et de renforcer la présence de la végétation.

Enfin, en diminuant le besoin de déplacement automobile, la densification permet aussi de diminuer les nuisances du trafic routier et de récupérer de l'espace au sol. Contrairement aux idées reçues, elle peut ainsi contribuer à améliorer le cadre de vie et à renforcer la convivialité de la vie urbaine.

Yves Egal et Jean Sivardière

Ville dense ville écologique

Parmi ceux qui hurlent contre la densité, on trouve certains écologistes. Ceux-là confondent densité et grands ensembles et jouent contre leur camp : ils veulent une ville qui favorise l'automobile, le bruit, la pollution de l'air.

Jean Marie Guidez, CERTU

Amiens, un contre exemple

Amiens est une ville peu dense : en dehors des zones périphériques urbanisées dans les années 60, les habitations sont basses : un ou parfois deux étages. Elle s'étale sur 10 km d'Est en Ouest et 9 du Nord au Sud pour 140 000 habitants. La longueur des voiries et autres réseaux est égale à celle de Lyon. Toute idée de densification horrifie ici, l'opinion réagit fortement dès qu'un immeuble de 4 étages est construit. Pourtant un habitat individuel dense est possible, surtout si on y ajoute de petits collectifs. Les élus rejettent toute proposition de modification du COS et restent très favorables au zonage qui impose à tous de longs déplacements.

Daniel Leroy, FNAUT Picardie

Le colloque de la FNAUT

Organisé par Abel Guggenheim et Yves Egal, le colloque de la FNAUT sur "la densité urbaine : sujet tabou, enjeu décisif" a eu lieu à Paris le 22 mars 2002. Les principaux intervenants étaient :

- Vincent Fouchier, urbaniste à la DATAR ;
- Bernard Duhem, secrétaire général du PREDIT ;
- Bernard Marchand, historien à l'Institut Français d'Urbanisme ;
- Marie-Françoise Facon, DGUHC, ministère de l'Équipement ;
- Bruno Régnier, architecte urbaniste ;
- Jean-Baptiste Vaquin, directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme.

Le texte de notre dossier est directement tiré de leurs contributions.

Les débats étaient animés par Hubert Peigné, alors DRE de la région PACA, et Jean-Marie Guidez, responsable du groupe mobilité du CERTU.

Les actes du colloque - 26 pages, nombreuses illustrations - peuvent être commandés au siège de la FNAUT. Prix 15 euros port compris, chèque à l'ordre de la FNAUT à envoyer au siège.

Le document de référence du réseau ferré national

En application du décret du 7 mars 2003, article 17, RFF a consulté la FNAUT sur son projet de "document de référence du réseau ferré national".

Un texte fondamental

Le "document de référence" est la traduction pratique par RFF du système réglementaire européen et national qui instaure la concurrence entre les entreprises ferroviaires. Il fixe les conditions d'exploitation du réseau ferré national, c'est-à-dire les conditions d'accès des entreprises au réseau, la tarification d'usage des infrastructures, les processus d'attribution des sillons disponibles pour les trafics voyageurs et fret, enfin les procédures à suivre en cas de saturation constatée d'une section de ligne.

Le document donne également une description exhaustive du réseau - cartographie à l'appui. Pour "les sections de lignes les plus chargées", il indique en particulier l'état actuel de l'offre, l'évolution prévisible de la demande, les solutions envisageables pour y répondre et un tableau d'affectation des capacités établi par RFF.

Ce sont donc à la fois les coûts d'exploitation des services voyageurs (donc les tarifs), les fréquences et les horaires, enfin les possibilités de développement de l'offre ferroviaire et les conditions de concurrence avec la route et l'avion qui sont en jeu.

Un point crucial, du moins pour les lignes en voie de saturation, est évidemment la répartition des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret.

Les craintes de la FNAUT

● La FNAUT est consciente de la nécessité de faciliter le trafic ferroviaire de fret mais redoute la limitation du trafic voyageurs sur certaines lignes, voire son élimination. Elle a donc demandé qu'aucune ligne sur laquelle circule au moins un train de voyageurs ne soit classée comme "ligne dédiée au fret".

● La FNAUT a demandé par ailleurs que les régions, qui sont devenues autorités organisatrices des services TER et qui investissent dans le cadre des contrats de plan, puissent, par l'intermédiaire de la SNCF, bénéficier, en matière d'attribution des sillons et de péages, de contrats avec RFF d'une durée supérieure à 5 ans et d'une tarification avantageuse.

Notons la position ambiguë de la SNCF, à la fois avocat des régions pour les trafics TER et son propre avocat pour les trafics grandes lignes et fret.

● Une "procédure de coordination" sera mise en oeuvre par RFF quand les sillons

demandés seront incompatibles entre eux ou, dans le cas des lignes les plus chargées, pour les sillons qui ne trouvent pas place dans les capacités disponibles.

Le document évoque la nécessité d'allouer l'ensemble des sillons demandés en respectant "au mieux" les demandes "légitimes" des entreprises ferroviaires. Il envisage cependant des dispositions dites techniques telles que "l'organisation de batteries de sillons à vitesse homogène", souvent inférieure à la vitesse demandée par l'exploitant et autorisée par la ligne considérée, ou encore le tracé prioritaire des sillons nécessaires au TGV et au fret international avec "repositionnement des sillons de petit parcours en dehors des périodes de pointe".

La FNAUT ne peut qu'approuver les mesures visant à optimiser l'utilisation des capacités disponibles et à maximiser la productivité du réseau. Elle craint cependant un usage abusif de ces mesures par RFF, qui est à la fois juge et partie, afin d'éviter ou de retarder la déclaration de saturation d'une section de ligne, et donc les investissements nécessaires de capacité. Une information transparente est indispensable.

La FNAUT récusé par ailleurs la possibilité pour RFF, prévue par le document de référence, de décider qu'une demande de sillon par une entreprise ferroviaire est "illégitime".

Tarification

● Le niveau élevé des péages sur les lignes de banlieue se justifie par des coûts élevés d'exploitation. L'audit du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des Finances a même recommandé de le relever encore, afin de freiner les demandes de sillons TER par les régions.

Mais l'accès routier et autoroutier des villes est gratuit. La FNAUT estime donc qu'un relèvement des péages TER ne peut se concevoir que dans le cadre général d'une réforme de la tarification de tous les modes de transport.

Il est anormal que les arrêts des trains TER dans les gares de banlieue soient taxés comme un excès de desserte, alors qu'ils sont une nécessité intrinsèque.

● Le transport de fret bénéficie aujourd'hui d'une tarification réduite sans laquelle il serait, en grande partie, hors marché. Mais cette tarification favorable incite les opérateurs étrangers à faire transiter leurs trains par nos voies aux frais du contribuable français. Une telle contradiction ne peut être résolue que dans le cadre d'une politique des transports faisant payer ses coûts réels, économiques et socio-écologiques, à chaque mode.

giques, à chaque mode.

La FNAUT souhaite cependant que des mesures tarifaires incitatives favorisent le passage des trains de fret par les itinéraires alternatifs non saturés, par exemple Rouen-Amiens-Dijon.

Dans le même esprit, elle souhaite des mesures tarifaires favorisant le transport combiné rail-route.

Instances de concertation

Dès 2003, comme l'AUTF (Association des Utilisateurs du Transport de Fret) qui rassemble les chargeurs, la FNAUT participera de droit à la conférence consultative annuelle relative à la répartition des sillons pendant l'horaire 2005, qui débutera le 12 décembre 2004.

Elle aura ainsi la possibilité de faire connaître les besoins des voyageurs, les propositions de ses associations pour y répondre et ses priorités. Elle devra aussi donner un avis sur la répartition des sillons entre trains de voyageurs (TER, TGV et Corail) et trains de fret : une responsabilité délicate car les trois types de trains sont nécessaires au développement régional et à la sauvegarde de l'environnement.

Afin de lui permettre de mieux défendre son point de vue, la FNAUT a demandé que ses associations puissent être présentes dans les instances régionales de concertation sur l'attribution des sillons, au même titre que les services de l'Etat, RFF, les régions et les entreprises ferroviaires intéressées.

Enfin la FNAUT a préconisé la mise en place d'une instance de concertation sur l'affectation des sillons interrégionaux, les services régionaux étant trop peu pris en considération par la SNCF et certaines régions.

Jean Sivardière

Sections les plus chargées

En région parisienne : tous les départs vers l'Est, l'Ouest et le Sud-Est ; les lignes TGV ; la grande ceinture fret.

L'étoile lyonnaise : Part-Dieu et Perrache ; Lyon-Dijon ; Lyon-Ambérieu ; Lyon-Nîmes ; Lyon-Avignon.

Dunkerque-Valenciennes-Metz.

Le sillon mosellan vers Luxembourg.

Nîmes-Montpellier.

Luxembourg-Bâle.

Toul-Dijon.

Dijon-Modane.

Tours-Bordeaux.

Marseille-Vintimille.

Bordeaux-Toulouse.

Chambéry-Valence.

Crise économique et transport : le TER, bouée de sauvetage

Parmi les nombreux apports bénéfiques du TER à la vie régionale, il en est un qui - en cette période de difficultés économiques croissantes - mérite d'être mis en relief.

Réductions d'activités et faillites d'entreprises semblent fréquemment s'acharner sur des zones malheureuses qui cumulent les pertes d'emploi. Les actions correctives tentées par les pouvoirs publics tardent toujours à déboucher, quand elles n'avortent pas, et les habitants concernés, découragés, sont contraints à s'expatrier.

C'est dans ces circonstances que le TER, s'il est suffisamment développé et efficace, peut jouer le rôle d'une bouée de sauvetage permettant d'attendre les secours, en l'occurrence l'implantation de nouvelles activités.

Il peut permettre en effet à une partie des actifs de trouver un emploi d'attente, sans avoir à s'expatrier, en les rapprochant de bassins d'emploi voisins, et freiner ainsi la désertification des régions sinistrées économiquement.

Si le TER n'est pas à la hauteur de cette mission lorsque survient la crise, une action politique intelligente consiste à le remettre rapidement à niveau. Une telle action est toujours possible, au contraire des tentatives volontaristes d'implantations d'activités de remplacement, qui souvent ne parviennent pas à se concrétiser.

Un bon exemple en a été donné en Lorraine à la suite de la crise textile qui a affecté les vallées vosgiennes dans les années 70. En 1975, l'Office régional d'Aménagement du Territoire (OREAM) décida d'étendre vers les Vosges - sous le nom de Métrovosges - le service régional Métrolor récemment créé. Des habitants purent ainsi accéder aux emplois proposés plus au nord, à Nancy et jusqu'à Metz.

Le rôle "antidésertification" du TER ne se limite d'ailleurs pas à ces circonstances dramatiques. A côté des actifs, les inactifs jouent aussi un rôle important dans le maintien en vie d'une région : ils assurent la pérennité de l'habitat et de la vie économique, permettant d'espérer une reprise d'activité en des jours meilleurs.

Or, sans TER efficace, les retraités ont tendance à se rapprocher des villes pour ne pas se couper de leurs relations familiales ou amicales et des grands centres de santé, accélérant ainsi le dépeuplement des zones défavorisées.

Plus que jamais, donc, les régions doivent se préoccuper de leur TER !

Jean Boudaille

Un accord international pervers

On sait que l'itinéraire ferroviaire fret Nord-Sud, reliant le Bénélux au sud de la France, à l'Italie et à l'Espagne est très encombré, en particulier en Lorraine, entre Luxembourg, Thionville, Metz, Frouard et Toul.

La SNCF et RFF, en collaboration avec la SNCB, ont donc décidé de redynamiser un itinéraire alternatif, qui sera opérationnel dès 2004. Cet itinéraire emprunte la nouvelle voie belge Namur-Athus, dédiée au trafic de fret, puis il réutilise la ligne transfrontalière Athus-Longwy (l'emprise a heureusement été préservée...). Il suit ensuite un tracé rénové situé à l'ouest du sillon mosellan (Longuyon-Conflans-Onville-Lérouville-Toul) en direction du sud de la France. Pour un coût modeste, on obtient ainsi un nouvel axe largement dédié au fret d'Anvers jusqu'à Dijon.

Or, le 11-12-2000, un accord a été signé par les ministres des Transports belge, français et luxembourgeois, ainsi que les gestionnaires des trois réseaux ferrés nationaux concernés, "sur le développement du fret ferroviaire international entre le sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine". Les signataires s'engageaient "à faire en sorte que l'itinéraire principal puisse continuer à être utilisé prioritairement afin d'y maintenir un niveau de trafic fret équivalent aux volumes passant actuellement sur cet axe."

"L'itinéraire principal" évoqué est celui qui passe par le Luxembourg et l'axe mosellan. De manière étonnante, l'accord s'oppose donc à ce que le nouvel itinéraire joue pleinement son rôle, puisqu'il implique le maintien du trafic actuel sur l'itinéraire existant : seul le trafic supplémentaire serait dévié par Longwy.

Cet accord a été suscité par le Luxembourg, qui avait fait savoir auparavant qu'il remettrait en cause sa participation au financement du TGV-Est s'il devait souffrir de l'ouverture d'une voie fret directe entre la Belgique et la France, c'est-à-dire si le fret échappait à la perception par le Luxembourg d'un péage pour la traversée de son territoire et pour l'utilisation du triage de Bettembourg, proche de la frontière française.

Le TER lorrain pénalisé

Les conséquences de cet accord pour la Lorraine sont importantes.

A l'heure actuelle, une part minoritaire des 40 000 travailleurs frontaliers empruntent le rail pour se rendre au Luxembourg. Les trains sont bondés, souvent en retard, et une partie des voyageurs, écoeurés, retournent à leur voiture. Le réseau routier régional, en particulier l'A31, est saturé.

L'étoffement de ce réseau du côté français, au vu de l'expérience constante dans ce domaine, ne constituerait pas une solution durable. Et le Luxembourg ne manifeste aucune intention de ce genre, car le problème du stationnement deviendrait insoluble sur son territoire.

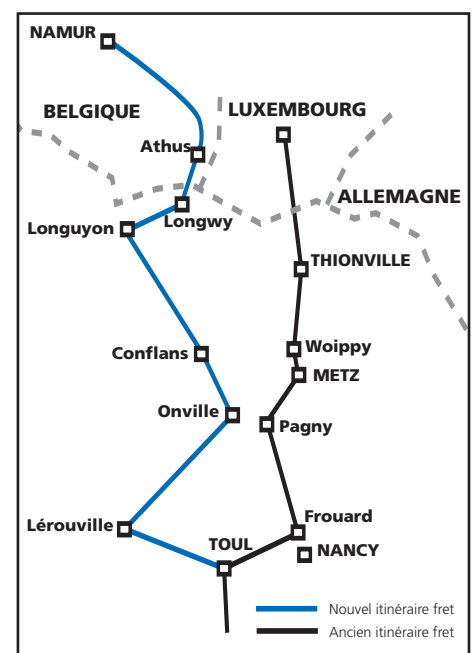
Pour accueillir les automobilistes, l'arrivée de quelques nouvelles rames à double étage à la fin de 2003 ne pourra suffire. L'augmentation du nombre des dessertes paraît incontournable. Mais comment augmenter ces dessertes quand l'accord évoqué vise à maintenir l'encombrement de l'itinéraire par les trains de fret ?

Certes tout le trafic de fret ne peut être détourné puisqu'une partie dessert les industries locales ou le point nodal de transport combiné de Metz-Sablon, ou est traité par les triages de Bettembourg et Woippy. Mais on ne peut accepter que l'accord pérennise les difficultés rencontrées sur l'axe mosellan.

Un accord illégal

Cet accord est-il légal ? La directive de la Communauté Européenne 2001/14/CE du 26 février 2001 dispose dans son article 15, §2 que, dans le cas de la répartition des capacités de l'infrastructure sur plusieurs réseaux, "les décisions sont prises par les seuls représentants des gestionnaires d'infrastructure". Or les signataires principaux de l'accord ont été les ministres des Transports : les buts poursuivis et les raisons de l'accord échappaient donc à la seule logique d'un bon management des réseaux. L'accord, illégal, doit être annulé par la Commission Européenne.

Jean-Paul Jacquot, président d'AGIRR



Forum

Grève scandaleuse

Courant 2002, à l'instigation des syndicats Sud-Rail et FGAAC, une grève des conducteurs de la région Paris Est a eu lieu pour protester contre le retrait d'habilitation d'un conducteur qui avait franchi un signal fermé, dans l'attente d'une enquête interne à la SNCF et des résultats d'examens médicaux. Le conducteur avait commis la même infraction il y a cinq ans. Cette grève n'est pas admissible : la sécurité doit l'emporter sur toute autre considération. Un conducteur fautif doit être immédiatement "descendu de machine" à titre conservatoire, sachant qu'il existe des procédures de contestation internes et judiciaires de la décision.

Bernard Poirrez, 93 Noisy-le-Sec

Saint Dizier et le TGV-Est

Saint Dizier, 40 000 habitants, mérite une desserte par le TGV-Est, qui n'est malheureusement pas prévue alors que l'antenne qui relie cette ville à la ligne Paris-Nancy est électrifiée.

Des rabattements par TER sont envisageables sur Vitry le François (mais il n'y aura, semble-t-il, que deux TGV par jour entre Paris et Bar le Duc compte tenu de la concurrence créée par la gare meusienne d'Issencourt), sur Reims (mais les TGV Paris-Reims-Charleville seront peu nombreux), ou sur Reims-Bezannes (mais cette dernière gare ne sera accessible que par des navettes depuis la gare centrale de Reims : deux ruptures de charge seront dissuasives). Cet exemple montre clairement l'importance cruciale d'une bonne conception des gares TGV nouvelles.

Jean Boudaille

Giratoires

La traversée des provinces françaises révèle une extraordinaire floraison de giratoires les plus divers. Il y a les minigiratoires et de gigantesques giratoires qui encerclent des parcs ornés de rochers et de statues. Tout le monde semble convaincu que ces aménagements réduisent le nombre des accidents graves. Cela peut être vrai ponctuellement. Mais on construit de plus en plus de giratoires, et le nombre des accidents n'a pas diminué sensiblement.

Les giratoires sont dangereux et dissuasifs pour les piétons et les cyclistes. Le meilleur moyen de réduire les accidents de la circulation est de réduire la circulation automobile.

Jacques Villain, ADTC-Grenoble

Dessertes terminales

Déclassée en 1995, la ligne Argenton-sur-Creuse-Le Blanc est proposée à la vente par RFF. Or le dépôt Primagaz du Blanc, classé Seveso, est desservi par la route ; le long de cette ligne, on trouve plusieurs sites industriels de produits dangereux ; et une plateforme ferroviaire fret doit être construite au point de raccordement de la ligne avec l'artère Paris-Toulouse. D'autre part la ligne longue, au sud, le parc naturel régional de la Brenne. Sa disparition serait d'autant plus irrationnelle que le rapport Gerbaud-Haenel propose de revaloriser les dessertes terminales.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT-Centre

Avion et TGV

L'extension du réseau TGV peut libérer l'espace aérien au bénéfice des vols à longue distance. Si elle permet ainsi de différer la construction de ces infrastructures à problèmes que sont les nouveaux aéroports, il faut en tenir compte dans les calculs économiques : on s'apercevrait que certains projets TGV ne sont pas si "non rentables" que cela ! Le coup de frein donné par le gouvernement au développement du rail passera un jour pour une erreur historique.

Georges Lacroix, 13 Marseille

Réservation obligatoire

Je lis dans la pub des abonnés SNCF que la réservation sera obligatoire dans les trains Paris-Clermont à la mise en place des "Téoz", et dans tous les trains de nuit pour les places assises et les sièges inclinables. Ce sera encore moins de souplesse pour le train, un grand recul ! Pour les Téoz qui ont la particularité d'offrir des ambiances diverses et agencements variés, la réservation obligatoire est d'autant plus stupide que, dans ce type de train, on a envie de s'asseoir là où on se sent bien....

Xavier Braud

Fable nancéenne

Un tramway ne déraile pas (sauf en cas de choc avec un camion). Le TVR de Nancy, ce gros trolleybus qui se prend pour un tramway, n'a donc pas déraillé mais, selon les auteurs, dédropé, déguidé, désentraillé. Les usagers nancéens ont découvert la grenouille, et les contribuables vont régler une addition bovine !

Max Mondon

Sécurité routière

Sondages

Selon la Sofres, 8% des automobilistes français admettent rouler à 170-180 km/h sur les autoroutes.

67% des Français sont favorables à l'abaissement à zéro du taux maximum d'alcoolémie autorisé au volant.

72% pensent que le permis de conduire doit être repassé régulièrement ; 68% sont prêts à accepter le bridage des moteurs (76% des femmes, 59% des hommes).

D'après un sondage de Notre Temps, 51% des Français sont favorables à un contrôle médical obligatoire des conducteurs tous les 5 ou 10 ans.

Chronotachygraphe

Le chronotachygraphe électronique est un appareil qui permet de contrôler la vitesse des véhicules routiers et les temps de conduite. Les camions neufs devront en être équipés (coût : 900 euros) à partir du 7 août 2004.

On attend du nouvel appareil un changement important : d'après les experts, il est beaucoup plus difficile à falsifier que les appareils enregistreurs actuels, qui relèvent les données sur des disques en papier.

Auto-école au lycée ?

Jean-Pierre Chevènement a proposé d'intégrer l'apprentissage de la conduite automobile dans les programmes des lycées. Mais ce ne serait pas une garantie de qualité. Qui enseignerait la conduite ? Ce n'est le rôle ni des professeurs (par qui seraient-ils formés ?), ni des forces de l'ordre.

Les collectivités locales qui subventionnent l'obtention du permis de conduire contribuent à accoutumer les jeunes à l'automobile. Elles feraient mieux de les former à l'utilisation du vélo et des transports publics ... et d'aménager les routes afin d'inciter les conducteurs à modérer leur vitesse.

Jean Boutron, 69 Feyzin

Semaine européenne de la mobilité

La "semaine européenne de la mobilité et du transport public" aura lieu du mardi 16 au lundi 22 septembre 2003. Elle aura pour thème cette année l'accessibilité : comment faciliter l'accès à la ville et au territoire. La FNAUT et ses associations participeront, comme les années précédentes, à cette manifestation. La "journée sans ma voiture" aura lieu le mardi 22 septembre.

Permis à points

Récompense :

+ 3 points aux juges du tribunal correctionnel de Lorient qui n'ont pas hésité, en avril dernier, à condamner à 6 mois de prison ferme le navigateur Philippe Monnet, bien connu dans le monde de la voile, pour conduite récidiviste en état d'ébriété (1,78 g).

+ 5 points au grand distributeur Carrefour, qui veut réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 3,6% d'ici à 2005 et 14% d'ici à 2010 en rationalisant ses livraisons par camion en collaboration avec 70 fournisseurs (Les Echos du 15 mai 2003).

Punitions :

- 2 points à la SNCF : sur son site voyages-sncf.com, elle fait de la publicité pour les liaisons aériennes Paris-Londres qui concurrencent Eurostar.



✱ Bernard Pesneau, commerçant nantais : "un métro aurait été plus coûteux qu'un tramway, mais on aurait bâti pour des décennies et sans compromettre l'accès automobile au centre-ville". Le tramway n'est pas partageur, c'est là son moindre défaut ...

Noisy-le-Sec : le tramway mal aimé

Le tracé retenu jusqu'à présent dans Noisy pour le prolongement du tramway francilien T1 de la gare SNCF vers Val-de-Fontenay résultait d'un (mauvais) compromis consistant, pour ne pas trop gêner les voitures, à dissocier les trajets aller-et-retour dans le centre-ville (rue Jean Jaurès dans un sens, boulevard Michelet dans l'autre).

Aujourd'hui, ce compromis ne satisfait plus personne, et la municipalité de droite propose soit un parcours alternatif par une voie détournée évitant le centre (ce qui est stupide), soit le retour au projet RATP initial faisant passer les deux trajets par la rue Jean Jaurès transformée en rue réservée au tram et aux piétons. Le conseiller général PS Gilles Garnier allait-il soutenir cette bonne idée ? Hélas non : pour cet élu ignorant, une rue réservée au tram et aux piétons "mettrait à mal les commerces du centre-ville" ! Et il accuse la municipalité de vouloir imposer les nuisances du tram aux habitants des HLM de la rue Jean Jaurès pour soulager les riverains aisés du boulevard Michelet.

Jean Macheras

BIEN DIT

► **Joseph Comby**, directeur de l'Association d'Études Foncières : "il faut construire des maisons de ville sur de petites parcelles pour concilier le désir de maison et le désir de ville, et créer un environnement urbain, avec de l'animation et des services. Réinvestir sur la ville, c'est accorder la même aide à celui qui achète et rénove qu'à celui qui construit du neuf en périphérie".

► **Jacques Attali** : "les électeurs sanctionnent les hommes politiques qui n'ont pas le courage d'être impopulaires". A méditer à droite et à gauche.

Historien amnésique

L'éminent historien Emmanuel Leroy-Ladurie proteste contre le projet de route nouvelle à 2 fois 2 voies Caen-Flers (une idée géniale du conseil général du Calvados), qui cisailerait le village de Moutiers-en-Cinglais où il réside. Il imagine trois alternatives : abandonner le projet, "comme le propose la sympathique association Touche pas à ma Suisse normande" ; déporter le tracé vers l'est "à travers un coin de forêt sans intérêt écologique" ; élargir de 3 à 4 voies la route D 562. Notre savant et sympathique historien a tout simplement oublié l'existence de la voie ferrée parallèle.

C'est clair !

Le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS) vient de publier une étude sur les PDU. "Les PDU sont à analyser, au-delà de leur contenu intrinsèque, dans leur efficacité substantielle et procédurale. Y a-t-il constitution de nouveaux référentiels, de nouveaux schémas cognitifs ? Les systèmes d'action ont gagné en étendue mais pas en intensité relationnelle". Le LATTS souhaite "un renouvellement des conceptions planificatrices, qui passe par une reconnaissance explicite des espaces-temps locaux, et un appel plus vigoureux aux expertises tant savantes que participantes". Enfin il recommande de "privilégier la thématique de la prospective territoriale, support de mise en délibération de projets géo-politiques". La traduction de ce jargon n'est pas fournie.

La FNAUT a appris avec tristesse le décès du docteur Charles Vaillant, grand connaisseur et défenseur du chemin de fer. Auteur d'un ouvrage remarquable sur les traversées transpyrénéennes, il avait présidé l'AFAC-Aquitaine et fondé le Comité pour la Réouverture de la ligne Pau-Oloron-Canfranc (CRELOC).

Brèves

Records de train

D'après l'UIC, un Japonais utilise en moyenne 67 fois le train par an pour parcourir en moyenne 1900 km ; un Suisse effectue 41 trajets et parcourt 1798 km. En Europe, viennent ensuite les Danois et Luxembourgeois (29 trajets), les Autrichiens (22), les Allemands (21), les Néerlandais (19), les Tchèques (18), les Anglais (17), les Belges (15) et les Français (14 trajets et 1177 km). Les USA sont la lanterne rouge du rail : 0,1 trajet annuel et 32 km en moyenne.

Bruit : tout reste à faire

Les points noirs du bruit ont été recensés comme le voulait la loi Ségolène Royal de 1992. Mais, en dix ans, selon le Conseil National du Bruit, presque rien n'a été fait pour protéger les 200 000 logements concernés situés le long des routes et voies ferrées, et les crédits 2003 ont été supprimés. Sur les 110 000 logements proches des aéroports (180 000 selon l'ACNUSA), seuls 4 000 ont été insonorisés : le traitement des autres pourrait coûter 1,1 milliard d'euros.

Transports et pauvreté

Selon Nirmala Sharma, animateur d'une coalition des habitants pauvres de New Delhi (Inde) qui s'opposent à leur éviction du centre de la ville et se battent pour obtenir des transports écologiques : "la pollution ne vient pas des pauvres, mais des riches qui roulent seuls dans leur auto. Il devrait y avoir six personnes par auto".

Selon Sunita Narain, directeur du Center for Science and Environment : "on nettoie les villes de leurs pauvres au nom de l'environnement. Mais, alors que la plupart des trajets se font encore à pied, c'est la voiture qui reçoit l'attention et quasiment tous les crédits."

Gaz carbonique

Un ménage français produit, en moyenne, 16,4 tonnes de gaz carbonique par an - le principal gaz à effet de serre. C'est le cas dans ses activités professionnelles mais aussi, pour un peu moins de la moitié, dans sa vie personnelle. La Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES) estime que 25% du gaz carbonique produit par un ménage provient de ses déplacements, 15% du chauffage de son logement, 7% de sa consommation d'électricité et d'eau chaude. L'automobile pour les courts déplacements est l'un des principaux coupables de l'émission exagérée de gaz à effet de serre.

Actions en régions

Aquitaine

- L'AUTRA a pris fermement position en faveur du projet de TGV Sud-Europe-Atlantique et demande que la réalisation du tronçon Tours-Angoulême suive immédiatement celle du tronçon Angoulême-Bordeaux. Elle estime indispensable l'interconnexion TGV sud en Ile de France.
- Le CRELOC dénonce l'attitude de la SNCF face à la perspective de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Après avoir annoncé un coût faramineux pour la réouverture (3 fois celui estimé par sa filiale la Systra), la SNCF vient d'abandonner la desserte de l'entreprise métallurgique Laprade à Arudy (25 km au sud de Pau). A terme, la route va récupérer 10 000 tonnes de bobines de tôle en provenance de Fos, de Dunkerque et d'Allemagne. Le CRELOC et le GRETAB suggèrent que l'exploitation future de l'axe Pau-Saragosse soit confiée à un autre opérateur que la SNCF.

Champagne Ardenne

- L'association des usagers des transports du triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François (AUTCT) s'inquiète de la mise en place "prochaine" du TGV Est, qui va entraîner une refonte profonde des dessertes existantes et risque de pénaliser les villes moyennes telles que Epernay, Châlons-en-Champagne, Vitry le François, Bar le Duc et Saint Dizier. Le maintien de relations de cabotage sur l'axe Paris-Nancy est indispensable, les navettes régionales ne peuvent seules répondre aux besoins.

L'AUTCT se préoccupe de la situation de l'arrondissement de Saint Dizier qui, hormis la ligne SNCF Reims-Dijon, ne dispose d'aucune offre de transports collectifs. Les lignes routières vers Troyes et Bar le Duc sont plutôt des lignes scolaires sans correspondances en gare de Saint Dizier.

Ile de France

- Suites aux récentes grèves à la RATP et à la SNCF, qu'elle a dénoncées avec vigueur, l'AUT-Ile de France a réclamé un dédommagement pour les voyageurs durement touchés, surtout les plus modestes, à hauteur de 50% au minimum pour les abonnés.
- L'AUT-Ile de France apprécie les principes du Plan de déplacements de Paris et l'augmentation de capacité de la ligne de tramway T2 Issy-La Défense. Elle exprime son soutien critique au projet de tramway sur le boulevard des Maréchaux sud mais, comme le MDB, regrette le maintien

de deux fois deux voies pour les voitures : seule une bande cyclable sur le trottoir sera proposée aux cyclistes, aucune voie n'est réservée aux taxis, bus et véhicules d'urgence.

- L'AUT déplore le report à 2010 du projet de tangentielle ferrée nord Sartrouville-Noisy le Sec.
- L'Association des Usagers et Riverains des Transports Publics de Vélizy regrette le manque de concertation dans l'élaboration du projet de tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay : "le projet doit être conçu par le STIF avec les habitants et non contre eux".
- Le MDB approuve le plan vélo de la ville de Paris, et en particulier le traitement prioritaire des points noirs qu'il avait réclamé. Il soutient la ville de Paris qui, malgré les critiques de plusieurs maires des Hauts de Seine et de Charles Pasqua, veut limiter la circulation automobile dans le bois de Boulogne au profit des cyclistes.

Rhône-Alpes

- L'association DARLY, l'association Lyon-Tramway et le Collectif Transport du Val de Saône, en liaison avec la Fédération des Associations du Plateau Nord, critiquent le projet, présenté par le SYTRAL, de ligne forte A5 par trolleybus Cristalis entre Lyon et Rillieux, son tracé sinueux, l'absence de site propre intégral, son confort et sa capacité insuffisants. Les associations préconisent le tramway avec un tracé logique, plus court (10,3 km au lieu de 14) et susceptible de capter les principaux flux de transit du plateau. Elles se heurtent à des associations dites environnementalistes et à des associations cyclistes qui refusent tout transport collectif en site propre sur la "voie verte", ancienne ligne des Dombes menant à Trévoux : un conflit analogue se rencontre à Paris, où l'AUT-Ile de France souhaite une utilisation ferroviaire de la Petite Ceinture.

● Les associations DARLY, Lyon Métro, Lyon Tramway, Protraly et Trans 2000 réclament que le terminus de la ligne de tramway Lea soit implanté à l'ouest de la gare de Lyon Part Dieu et non à l'est comme le prévoit le SYTRAL. Reprenant une étude de la SEMALY, elles affirment qu'une mauvaise connexion au métro et à la ligne T1 de tramway pourrait faire perdre 25% à Lea de sa clientèle.

- L'ARSMB poursuit sa lutte contre le passage des camions dans la vallée de Chamonix et pour l'alternative ferroviaire. Elle a organisé, à l'occasion du G8, une montée en vélo du Fayet à Chamonix pour réclamer une vraie prise en compte de l'environnement dans les décisions politiques : 800 cyclistes y ont participé. La FNAUT était représentée par Jean Friedrich.

Les activités de la FNAUT

- Claude Pierre dit Barrois a été nommé membre de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports publics guidés.
- Michel Derché est intervenu à la table-ronde sur les relations contrôleurs-voyageurs organisée lors de l'opération Train Capitale.
- Jean Sivardière a été auditionné par la mission parlementaire d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aeroportuaire. Le document remis à la mission est disponible au siège.
- François Jeannin et André Laumin a été auditionné par une commission du Conseil Economique et Social sur le bilan de la régionalisation ferroviaire. Ils ont souligné l'urgence d'une modernisation des infrastructures.
- Daniel Leroy est intervenu lors d'un colloque d'Avenir-Rail sur les avantages et les effets pervers de la régionalisation ferroviaire.
- Jean Sivardière s'est entretenu avec Jacques Kossowski, député des Hauts de Seine et auteur d'une proposition de loi visant à instaurer un service garanti aux heures de pointe dans les transports publics. Il a défendu les thèses de la FNAUT sur les gares TGV lors du colloque de l'association des Villes Européennes de la Grande Vitesse à Romans.
- Grâce au soutien financier de l'ADEME (et malgré le désistement de la DGAC), la FNAUT a pu confier une étude sur le projet de troisième aéroport parisien à Gérard Mathieu, expert ferroviaire, et Jacques Pavaux, directeur de l'Institut du Transport Aérien. Les conclusions de cette étude seront publiées dans FNAUT-Infos.
- La FNAUT a déposé un recours auprès du Conseil d'Etat contestant la nomination de l'ancien voyageur Jacques Maillot comme "représentant des voyageurs" au conseil d'administration de la SNCF. Elle estime cette nomination contraire à la loi de Démocratisation du Secteur Public de juillet 1983, qui exige que les représentants des usagers dans les conseils d'administration des établissements publics soient issus d'associations agréées de consommateurs afin d'être représentatifs.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 117

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : BEDI SIPAP, Poitiers

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

Sous-développement durable du rail

Le gouvernement vient d'adopter une charte de l'environnement et un plan d'action pour le développement durable. Bientôt, nous aurons un plan climat 2003. Mais, sur le terrain, c'est le tout-routier qui se met en place !

Dans le cadre de la clause de revoyure des contrats de plan Etat-régions, Pierre Mongin, préfet d'Auvergne, propose un transfert des crédits de l'Etat (35 millions d'euros) prévus pour la modernisation de la ligne Clermont-Ferrand-Béziers sur le projet d'élargissement de la RN 88 Lyon-Le Puy-Toulouse.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, le président UDF du Conseil Général, Jean-Jacques Lasserre, réclame un transfert analogue des crédits prévus pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc sur l'aménagement de la RN 134, pour accueillir les camions attirés par l'ouverture du tunnel du Somport.

Dans les deux cas, les projets ferroviaires, modestes au demeurant, permettraient de faciliter le transport ferroviaire du fret en provenance ou à destination de l'Espagne. Représentants de l'Etat et élus semblent ignorer que 17000 camions franchissent chaque jour les Pyrénées, et qu'un sur deux traverse notre pays de bout en bout.

En Picardie, c'est le sénateur-maire UMP de Compiègne, Philippe Marini, qui veut transférer les 120 millions d'euros prévus pour la modernisation de la ligne Amiens-Compiègne (selon lui un gâchis qui ne profiterait qu'à 500 personnes par jour) sur la rocade nord-est de Compiègne.

Les investissements ferroviaires inscrits aux contrats de plan sont notoirement insuffisants : l'électrification intégrale de la ligne du sillon alpin n'est même pas prévue alors qu'elle est indispensable à la relance du trafic voyageur et fret à travers les Alpes. Ces investissements ont souvent été mal préparés et sous-évalués, et leur retard de réalisation est déjà impressionnant.

Si, en plus, des transferts de crédits s'effectuent dans le mauvais sens, c'est-à-dire du rail vers la route pourtant privilégiée depuis des décennies, notre pays va s'enfoncer dans une véritable catastrophe écologique.

Le silence du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable face à la relance du tout-routier devient gênant.

Pierre Pommarel

Infrastructures de transport : retour du tout-routier ?



Photo : Marc Debrincat

Le gouvernement Raffarin, qui dispose aujourd'hui de toutes les études techniques nécessaires, doit annoncer prochainement ses décisions en matière d'infrastructures de transport. Il est aujourd'hui au pied du mur : concrétisera-t-il ses bonnes intentions écologiques donnant une véritable priorité aux transports collectifs urbains et ferroviaires pour les voyageurs, au rail et au transport maritime et fluvial pour le fret ? cèdera-t-il au contraire à la facilité irresponsable du tout-routier, en tournant le dos à la timide réorientation initiée par le gouvernement Jospin ? La mise en oeuvre des contrats de plan Etat-régions et les effets d'annonce concernant divers projets autoroutiers particulièrement contestables (A32, A45, A51) ne peuvent que susciter une profonde inquiétude.

Au moment où il va décider d'un programme d'infrastructures de transport décisif pour l'avenir, le gouvernement doit faire preuve de la plus grande prudence, c'est-à-dire chercher à anticiper les besoins et contraintes de demain et non satisfaire les fantasmes anachroniques d'élus et de lobbies.

L'affaire, consternante, du troisième aéroport parisien doit servir de leçon. Doctement déclaré "inéluçable" par un premier ministre sans le moindre esprit critique, poussé par un ministre bétonneur et politicien, cet aéroport est considéré, 18 mois plus tard, comme "non opportun" par une commission parlementaire qui a pris le temps d'une réflexion plus approfondie.

On se souvient aussi du canal Rhin-Rhône, considéré comme une priorité nationale par trois présidents de la République successifs et une kyrielle de premiers ministres, à commencer par "le meilleur économiste de France" qui voulait

"ressusciter la Lotharingie". Si l'avenir de la France avait vraiment dépendu de cet investissement pharaonique, l'intervention judicieuse des écologistes aurait-elle suffi à l'éliminer ?

Dans les deux cas, la FNAUT a su se positionner dans le camp du bon sens, qui a heureusement fini par l'emporter.

A l'inverse, bien décider ne consiste pas à se reposer sur les affirmations de hauts fonctionnaires aux conceptions techniques ou financières dépassées.

Oublier l'audit

L'audit des grands projets d'infrastructures de transport auquel le gouvernement Raffarin a fait procéder était justifié. Le Schéma de Services Collectifs de Transports légué par le gouvernement Jospin n'était en effet qu'un fatras incohérent de projets sans hiérarchie, sans cohérence intermodale, sans réelle prise en compte des enjeux écologiques ... et sans

financements assurés.

Mais les conditions d'élaboration de l'audit n'étaient pas acceptables.

- Très marquée par la culture routière, la commission d'audit ne comprenait ni expert ferroviaire, ni représentant du ministère de l'Écologie.

- Le champ de l'audit englobait les infrastructures routières urbaines mais non les transports collectifs, les TGV mais non les aéroports. Les "coups partis" et les projets récents, tels que le TGV Côte d'Azur, n'ont pas été examinés.

- L'approche financière ne pouvait tenir compte des retards accumulés par le rail et la voie d'eau depuis quelques décennies, et en particulier de l'urgence d'une régénération du réseau ferré.

- L'approche financière ne pouvait que favoriser la route. L'investissement routier étant aisément tronçonnable, la route minimise le risque financier, et le rail est enterré dans d'éternelles études.

- Les auditeurs ont utilisé l'évaluation des coûts externes préconisée par le rapport "Boiteux 1", qui dévalorise systématiquement le rail face à la route en sous-estimant en particulier le coût du réchauffement climatique.

- L'évaluation des projets au cas par cas ne pouvait tenir compte des effets de réseau, dégager une stratégie intermodale et intégrer l'aménagement de l'ensemble du territoire et la place souhaitable de notre pays au sein d'une Europe élargie.

En définitive, les conclusions de cet audit biaisé ne signifient pas grand chose et ne sauraient servir de base à une décision politique rationnelle.

Effets d'annonce

Oublions donc l'audit, et voyons comment se précisent sur le terrain les décisions du gouvernement.

Suivant l'exemple du ministre Gilles de Robien (voir encadré sur l'A51), car un préfet ne s'exprime évidemment pas à titre personnel, le préfet de Lorraine prend ouvertement parti en faveur de l'A32, deuxième autoroute Metz-Nancy directement concurrente du doublement de l'axe ferroviaire parallèle.

De même Michel Besse, préfet de la région Rhône-Alpes, se prononce pour la réalisation de l'A45, deuxième autoroute reliant Saint Etienne à Lyon, et du Contournement autoroutier ouest de Lyon (COL), sans oublier le périphérique ouest. Mais il se veut rassurant : toutes les dispositions seront prises pour préserver les vignobles des Côtes Rôties ... Il s'est fait rabrouer par les députés UMP Christophe Guilloteau et Georges Fenech, qui lui ont reproché de ne pas tenir compte de l'oppo-

sition quasi unanime des élus et des populations concernées, et d'oublier qu'à la place de l'A45, on peut requalifier l'auto-route existante A47 et mettre en place un RER sur la voie ferrée Lyon-Saint Etienne.

Trop souvent, malheureusement, les élus poussent l'Etat à investir lourdement sur la route au mépris de l'environnement et de la rentabilité financière, même quand une route nationale peut absorber les flux prévisibles. Ainsi le trafic sur l'A16 Paris-Calais par Amiens et Abbeville est de 8000 véhicules/jour, la moitié du seuil de rentabilité. L'A85 Tours-Vierzon (c'est aussi le cas de l'A29) ne devrait pas accueillir un trafic de plus de 5000 véhicules/jour, mais les élus l'estiment indispensable au développement économique de la Sologne, un point de vue qui fait évidemment sourire.

Le mythe autoroutier

L'INSEE a ainsi étudié l'évolution du bassin de Bayeux, en Basse Normandie.

- Les petits commerces ont largement déserté le monde rural (-70% en 20 ans dans les communes de moins de 250 habitants), le phénomène s'est accentué depuis la création d'une route à quatre voies entre Bayeux et Isigny.

- Une autre étude, concernant le bocage de Flers, a montré que les zones à l'écart des grands axes routiers ont davantage conservé leurs commerces locaux.

- Le chômage a baissé de 4,6% en France en 1998, et de 8,1% en Basse-Normandie, pourtant moins quadrillée d'autoroutes que les autres régions.

- Le taux de chômage est de 9,6% dans l'Orne (pas d'autoroute) et y a baissé plus vite que dans les autres départements de la région.

- En réduisant le temps d'accès aux hôpitaux des grandes villes, la modernisation des routes permet de fermer des services dans les hôpitaux de proximité (argument cité par le schéma d'organisation sanitaire de Basse Normandie). Tant pis pour les ménages non motorisés.

La persistance du mythe autoroutier est d'autant plus inquiétante que, suite à la disparition de la procédure de l'adossement, la fuite en avant dans les investissements autoroutiers implique dorénavant un engagement d'argent public, alors que les crédits manquent dramatiquement pour l'alternative ferroviaire.

En définitive, il est indispensable de pouvoir mener de front la modernisation accélérée du réseau ferroviaire classique et deux programmes TGV pour combler dans des délais raisonnables les retards considérables accumulés par le rail.

A51 : aberration durable

Le ministre de l'Équipement, Gilles de Robien, a fait, fin juillet, une belle démonstration d'archaïsme ... durable en relançant le projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron par le Champsaur et l'est de Gap, adopté par le gouvernement Chirac en 1986 (après avoir confirmé le tronçon nord, déjà concédé, son prédécesseur avait au moins eu le mérite de remettre en question le gabarit de l'ouvrage et le tracé, donnant la préférence au passage par le col de Lus la Croix Haute).

Effet d'annonce d'un ministre UDF pour conforter le maire UDF de Gap, défenseur infatigable et aveugle du projet A 51 ? Il est douteux que cet acharnement thérapeutique, "fruit de toute une réflexion longuement mûrie", aboutisse, tant le projet, véritable canal Rhin-Rhône des Alpes, est invraisemblable. Le tracé retenu est le plus long, le plus risqué techniquement en raison du relief traversé et de l'instabilité des terrains, et par suite le plus coûteux.

La construction de l'A51 implique par ailleurs celle de l'A48 Ambérieu-Bourgoin pour que la continuité nord-sud de l'itinéraire Dijon-Marseille par les Alpes soit assurée, et celle de la transversale nord-sud (TNS) de Grenoble, pour permettre la traversée de la cuvette grenobloise déjà saturée (et polluée) par le trafic local généré par une périurbanisation galopante.

Enclavement ?

Quant à l'inévitable argumentation sur le thème des "impératifs de l'aménagement du territoire" justifiant l'A51, elle est affligeante. Après s'être "rendu sur le terrain", c'est-à-dire avoir passé une brève demi-journée à faire l'aller-retour Grenoble-Gap par la route, Gilles de Robien a déclaré : "je n'imaginai pas une telle situation d'enclavement". A entendre le ministre, on pourrait croire que seuls des chemins muletiers à travers des montagnes hostiles permettent d'atteindre Gap après de longues heures d'efforts.

L'ensemble A48 + TNS + A51 représente un investissement global d'environ 3 milliards d'euros, comparable à celui d'un bon programme TGV. On reste effaré devant la perspective d'un tel gaspillage.

Et l'environnement ? Ecoutons encore le ministre : "en parcourant l'itinéraire, j'ai aperçu des paysages superbes, de larges et profondes perspectives qui raviront les futurs utilisateurs de l'A51 et les inviteront à séjourner dans cette magnifique région". Décidemment, le protocole transports de la Convention Alpine, pourtant ratifié par la France en 2000, a été bien vite oublié.

Canal Seine-Nord un intérêt douteux

Le projet de canal Seine-Nord est séduisant : ce canal de 105 km relierait le bassin de la Seine au réseau européen à grand gabarit. Un lobby omniprésent auprès des parlementaires assure efficacement sa promotion (à croire que les responsables de la voie d'eau ne sont pas surchargés de travail), mais il se garde bien de répondre aux questions qui viennent immédiatement à l'esprit.

- Les canaux inter-bassins sont-ils indispensables au développement de la voie d'eau ? En Allemagne, l'essentiel du trafic se fait sur le Rhin et ses affluents, le canal Main-Danube récemment construit joue un rôle marginal.

- Le canal élargirait-il l'arrière-pays du port du Havre ... ou au contraire celui du port d'Anvers ?

- Le canal concurrencerait-il la route ou le rail ? En 2002, la SNCF a observé une baisse de 20% de son trafic de fret entre Lyon et la Méditerranée suite à la mise en service de navettes fluviales entre Lyon et Fos-sur-mer. Chaque navette transporte 36 ou 72 conteneurs (le Progrès du 16-01-03).

On vérifie ici que la voie d'eau est efficace mais que, dans le cadre de la tarification actuelle du transport de fret, elle risque de se développer au détriment du rail, et non de la route.

- Pourquoi n'entend-on pas les promoteurs du canal réclamer la correction de la sous-tarification routière et l'abandon des projets autoroutiers concurrents tels que l'A1 bis ?

- Le canal Seine-Nord est-il plus qu'un projet d'intérêt régional ? De manière révélatrice, ses promoteurs insistent sur son intérêt pour approvisionner l'agglomération parisienne en granulats.

- Le canal coûterait 2,6 milliards d'euros (sans parler des travaux préparatoires nécessaires dans les bassins de l'Oise et de l'Escaut, programmés au 12ème plan) : cette dépense, peut-être justifiée à long terme, est-elle urgente ?

Pour une dépense publique comparable, on peut aménager la magistrale Ecofret Belgique-Méditerranée, capter un trafic routier bien plus important, et fluidifier du même coup le trafic voyageurs sur cet axe national.

Les difficultés financières de RFF sont telles que, sur 50% des lignes ferroviaires classiques, la régénération qui doit intervenir tous les 50 ans ne pourra être envisagée qu'après 70 ans. Puisque l'argent manque pour entretenir correctement les réseaux ferroviaire et fluvial existants, faut-il vraiment investir 2,6 milliards d'euros dans un canal à l'efficacité et à la rentabilité aléatoires, pour satisfaire un lobby peu clairvoyant ?

Autoroutes durables ?

Selon le sénateur UMP Marcel Deneux, "le concept de développement durable peut rallier à peu près tous les suffrages, à condition de ne pas recevoir de contenu trop explicite. L'équivoque de cette expression garantit son succès".

L'Association Française des Sociétés d'Autoroutes (ASFA) a, malgré elle, confirmé ces propos en organisant, en novembre 2002, un colloque intitulé "développement durable, les sociétés d'autoroutes s'engagent" (la FNAUT, initialement invitée à s'exprimer, a été écartée au dernier moment).

Selon **Jacques Barel**, président de la SAPRR et du comité Environnement et Développement Durable de l'ASFA, "la démarche développement durable est ancrée profondément et de longue date dans la réflexion et la pratique des sociétés d'autoroutes".

Si une certaine prise de conscience est indéniable, elle ne va pas au-delà du souci des réseaux hydrographiques, de la faune (passages pour les cervidés) et de l'insertion paysagère.

Patrick Gandil, directeur des Routes, vante l'approche "grand paysage autoroutier" avant d'affirmer, tout en s'inquiétant de l'effet de serre : "je ne crois pas que nous allons abandonner la voiture individuelle au profit du transport collectif dans les années à venir".

Bernard Val, président du groupe ASF, évoque les préoccupations environnementales et les impératifs économiques. Les impératifs l'emportent évidemment sur les préoccupations : "on ne peut pas refuser la construction d'autoroutes nouvelles et laisser les embouteillages se généraliser en espérant dégoûter les automobilistes par la saturation".

Le sénateur UMP **Jacques Oudin**, président de TDIE (voir FNAUT-Infos n°112), a plaidé pour la construction de 4 à 6000 km supplémentaires d'autoroutes. Sans rire, il précise : "cela ne veut pas dire qu'on fait du tout-autoroutier mais qu'on bâtit un réseau cohérent. Viennent ensuite les schémas de transport ferroviaire et fluvial, et les liaisons intermodales".

Quant à **Francis Babé** (FNTR), il défend "le concept de route durable".

On a pu entendre des propos raisonnables au cours de ce colloque. Ainsi ceux de **Michel Amilhat**, président d'Escota : "si tous les conducteurs respectaient la limitation de vitesse à 130 km/h, 300 victimes seraient épargnées par an, dont 40 tués, et 14% d'émissions de CO2 seraient évitées. En roulant à 160 km/h au lieu de 130, on consomme 50% de carburant en plus, on fait deux fois plus de bruit, et la distance de freinage est augmentée de

moitié". L'indexation des péages sur le taux de pollution des véhicules a été évoquée.

Mais aucun avertissement (voir encadré) n'a réussi à troubler la bonne conscience des partisans de la route. Ces derniers nous expliquent certes que, si les autoroutes sont encombrées, les automobilistes empruntent les routes nationales sur lesquelles la circulation est moins régulière, donc la pollution de l'air augmente ; qu'il n'y a pas concurrence mais complémentarité entre les modes de transport ; que la route a besoin du rail et de la voie d'eau. **Rémy Chardon**, président de l'ASFA, estime que la route doit payer ses coûts et cite Jacques Chirac : "notre maison brûle".

Il s'agit, bien sûr, de brouiller les cartes à travers un discours environnemental à la mode (et "21 engagements pour le développement durable") pour faire admettre qu'il n'y a pas d'autre solution que de construire de nouvelles autoroutes.

Gilles Pipien, directeur du cabinet de la ministre de l'Ecologie, a eu le dernier mot. Après avoir rappelé que les autoroutes créent des nuisances mais "apportent énormément au développement économique", il a tenu des propos inattendus : "il faut arrêter les raisonnements simplistes, véhiculés par certains, sur la destruction du paysage par les autoroutes et la pollution de l'air. Il faut dépasser les slogans dogmatiques tels que : faire du rail, du rail, du rail". Sans commentaire.

Jean Sivardière

Avertissements explicites

Cédric du Monceau, directeur du WWF : "une route sera toujours une emprise qui détériore la biodiversité, fragmente le territoire et perturbe les écosystèmes".

Dominique Dron, présidente de la Mission Interministérielle contre l'Effet de Serre (MIES) : "en 2025, la dépendance énergétique de l'Europe sera de 90% pour le pétrole et 70% pour le gaz. Il faut réduire cette vulnérabilité : la différence entre le 20ème siècle et le 21ème, c'est la fin du pétrole pas cher et abondant. Pour réduire l'impact du changement climatique, il faudrait diviser par plus de deux les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Il n'est pas réaliste de compter sur la seule évolution technique des véhicules pour résoudre le problème. Si on n'agit pas suffisamment vite, les phénomènes météorologiques catastrophiques se multiplieront".

Perpignan-Figueras : un projet mal ficelé

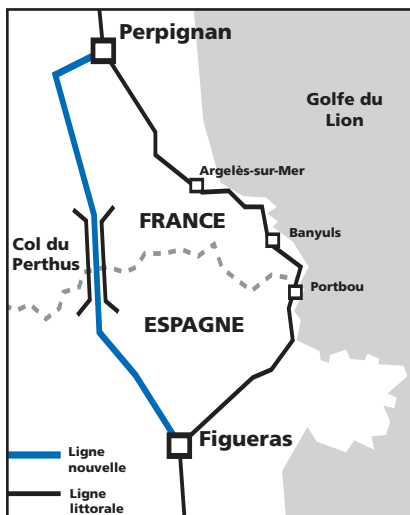
Au lieu de se lamenter sur les difficultés de financement du projet TGV-fret Perpignan-Figueras (45 km dont 8 km de tunnel interfrontalier sous le col du Perthus à 290 m d'altitude, environ un milliard d'euros avec les travaux terminaux à Perpignan), mieux vaudrait s'interroger sur la pertinence du projet lui-même, qu'il est utile de comparer au projet de transalpine "Lyon-Turin".

En Maurienne, un tunnel de base est nécessaire pour le trafic international de fret. La ligne Ambérieu-Modane est une ligne de plaine avec des pentes inférieures à 10‰ en gros jusqu'à Saint Jean de Maurienne, puis elle se transforme brutalement en ligne de montagne avec des rampes de 28-30‰ sur 40 km jusqu'au milieu du tunnel de Modane. Cette particularité oblige la SNCF à faire coexister deux types d'exploitation, avec reconstitution des trains ou rajout de locomotives à Saint Jean. Un tunnel de base permettrait de n'avoir qu'un seul type d'exploitation, bien moins coûteux, plus rapide et plus fiable, d'Ambérieu à Turin.

La ligne nouvelle Perpignan-Figueras est bien différente. Elle est destinée à doubler la ligne littorale passant par Port Bou, semblable à la ligne de la Côte d'Azur à sa traversée de l'Estérel : sinueuse donc inapte aux vitesses élevées, mais de profil facile donc aisément exploitable pour le fret.

Malheureusement, les concepteurs de la ligne nouvelle n'ont pas su choisir entre ligne TGV et ligne fret : ils ont imaginé une ligne bâtarde avec des rampes de 20‰ donc peu apte au trafic de fret (seulement un million de tonnes par an, d'après RFF), et un long tunnel de façade. Il faudrait en faire une vraie ligne TGV avec des rampes de 35‰ sans tunnel, donc bien moins coûteuse, et spécialiser la ligne littorale, qui est loin d'être saturée, au trafic de fret avec mise à voie normale jusqu'à Figueras voire la banlieue de Barcelone.

Claude Jullien, FNAUT PACA



Une liaison ferroviaire Marseille-Turin ?

La FNAUT s'intéresse depuis longtemps à une liaison ferroviaire directe entre le val de Durance et l'Italie (voir FNAUT-Infos n°110), dont on parle depuis la fin du 19ème siècle et que nos associations du Briançonnais, ABOUTIR et AFITRAC défendent activement sur le terrain.

Après la région PACA et la province de Turin, ce sont maintenant les Chambres de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence et de Gap qui s'engagent, de manière inattendue mais révélatrice, en faveur de ce projet auquel ni RFF ni la SNCF, ni le gouvernement ne prêtent attention (bien qu'il ait été retenu lors d'un sommet franco-italien en novembre 2001).

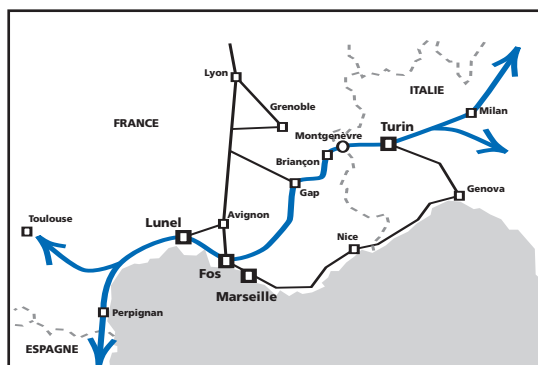
Le percement d'un tunnel à voie unique sous le col du Montgenèvre (24 km), joint à la modernisation de la ligne Marseille-Briançon, offrirait des possibilités variées (curieusement, il est à peine cité dans le rapport de la DATAR) :

- il mettrait fin à l'enclavement ferroviaire des Hautes Alpes ;
- il offrirait un itinéraire ferroviaire entre la Provence et le Piémont plus court que celui passant par Lyon (le gain serait d'au moins 150 km), ou par le sillon alpin, puis le Mont Cenis ;
- il éviterait la saturation de l'axe ferroviaire rhodanien à la mise en service du projet Lyon-Turin ;
- il élargirait l'arrière-pensée du port de Marseille (aujourd'hui, c'est Rotterdam qui est le port principal de Milan) ;
- enfin il faciliterait le transit des flux de marchandises entre Espagne, Languedoc, Italie et Europe centrale, dont le volume ne cesse de croître, et éviterait la saturation progressive des axes routiers (Alpes du sud, Côte d'azur).

Le percement du tunnel est évalué à 800-1100 millions d'euros, l'aménagement de l'axe ferroviaire aval à 600 millions, les terminaux de ferroutage à 70 millions.

Comme l'explique Michel Vauzelle, président de la région PACA (Transports Actualités du 27 juin 2003), "les projets Lyon-Turin et Montgenèvre ne sont pas concurrents mais complémentaires, le premier est orienté nord-sud, le second est orienté est-ouest".

Jean-Jacques Couasnon, ABOUTIR



Le projet POLT : des critiques absurdes

Le projet POLT consiste à améliorer l'offre ferroviaire sur l'axe Paris/Orléans-Limoges-Toulouse en accélérant les trains par utilisation de rames du TGV Atlantique modernisées et "pendularisées", adaptation de voie et suppressions de passages à niveau.

La relation Paris-Limoges serait alors assurée en 2h30 (gain de temps 20 mn) et la relation Paris-Toulouse en 5h20 (gain de temps 30 mn). 6 aller-retours seraient proposés en TGV pendulaires (4 Paris et 2 Roissy) et 10 en Corail.

Une convention a été signée, fin 2001, entre les régions centre, Limousin et Midi-Pyrénées, la SNCF et RFF. L'investissement a été évalué à 242 millions d'euros (environ 1,6 milliard de francs), les régions apportant 81 millions, l'Etat 96, RFF 23 et la SNCF 43. La mise en service était prévue fin 2006.

Se basant sur une sous-évaluation du coût de la pendulation des rames TGV, les "auditeurs" ont critiqué le projet POLT, moins coûteux qu'une ligne de tramway et d'une utilité évidente, pour cause de rentabilité socio-économique trop faible (2,8%) entraînant pour la collectivité une perte de bien-être par rapport au taux d'actualisation préconisé pour l'évaluation des projets" (sic). Venant de techniciens notoirement antiferroviaires qui ont osé approuver le projet ubuesque d'autoroute A51, ce jugement sommaire ne peut être pris au sérieux.

La DATAR reprend purement et simplement le point de vue des "auditeurs" et, de manière encore plus surprenante, relance l'hypothèse d'une desserte de Limoges et Brive par la ligne classique Limoges-Poitiers modernisée puis la future LGV Poitiers-Paris.

Après des considérations interminables et jargonantes sur l'accessibilité des zones enclavées, cette position est totalement incompréhensible.

- Le projet de la DATAR, en effet, est moins performant que le POLT (Paris-Limoges en 3h au lieu de 2h30). Il ne pourrait le devenir que si on construisait une LGV coûteuse (même à voie unique) entre Poitiers et Limoges.

- Il relève de la logique centralisatrice de "l'étoile ferroviaire de Legrand", souvent dénoncée par la DATAR elle-même. Il élimine en effet nombre de possibilités offertes par le projet POLT : desserte renforcée de villes moyennes telles que Vierzon, Châteauroux, Cahors ; amélioration des relations interrégionales (aller-retour Orléans-Toulouse possible dans la journée avec 5 heures de séjour).

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Le projet CDG-Express

Mis en service en 1974, Roissy-Charles de Gaulle (CDG) n'est pas seulement le plus grand aéroport de France et le deuxième d'Europe (48 millions de passagers en 2000), c'est aussi, aujourd'hui, une gigantesque zone d'activités où travaillent 150 000 personnes. Les 30 millions de déplacements effectués chaque année entre Paris et l'aéroport s'effectuent actuellement à 81% par la route (voiture particulière 33%, autocar 9%, taxi 39%) et seulement 19% par le rail.

- L'itinéraire routier est peu fiable en raison d'embouteillages (les relations Paris-Roissy représentent 35% du trafic des autoroutes A1 et A3).

- La liaison ferroviaire, non prévue à l'origine, est assurée par des rames directes introduites en 1997 et empruntant la ligne B du RER parisien, dans des conditions difficilement compatibles avec la desserte de banlieue sur les plans technique et social (de nombreux actes de malveillance sont à déplorer).

D'où le projet CDG-Express, proposé conjointement par Aéroports de Paris, la SNCF et RFF en 1998 : une liaison directe de 25 km, parcourus en 15 minutes, avec une fréquence de 15 minutes, entre la gare de Paris-Est, non saturée, où serait mis en place un terminal avec enregistrement des bagages et des passagers, et Roissy. Selon ses promoteurs, le projet, évalué à environ 800 millions d'euros, est rentable, un financement privé (compagnies aériennes, ADP, banques) est donc possible. L'aller simple coûterait 15 euros, contre 40 à 80 en taxi suivant la durée du trajet.

Le modèle mis en avant est le Heathrow Express londonien, qui transporte de manière pratique et fiable 15 000 personnes par jour. Le CDG Express évi-

terait de nouveaux investissements routiers. Il libérerait les taxis et augmenterait d'autant leur présence, insuffisante, sur le territoire parisien.

CDG-Express et RER B

L'AUT-Ile de France ne conteste pas le principe d'une liaison directe Paris-Roissy de bon standing, avec financement entièrement privé et tarification spécifique, évitant aux passagers aériens le recours à la voiture et au taxi (un doublement de la part modale du rail est envisagée), et favorable à l'activité économique.

L'association estime cependant que le projet ne peut être déconnecté de la modernisation indispensable du fonctionnement du RER B, dont la qualité (capacité, régularité, fréquence) est notoirement inacceptable pour les banlieusards du nord-est de l'Ile de France, qui en sont les usagers quotidiens. Les dysfonctionnements sont dus principalement à l'infrastructure : tunnel commun aux RER B et D entre Châtelet et Gare du Nord, voie unique sur le canal à Mitry.

Quasiment ignorée dans le projet, cette modernisation, inéluctable, doit être un préalable, car la création d'une desserte spécifique de l'aéroport ne suffirait pas à améliorer le sort des banlieusards, même si elle déchargerait la ligne B de 25% de son trafic. Une condition nécessaire - déconnectée seulement en apparence du CDG Express - est la séparation complète des infrastructures des RER B et D, ce qui implique le percement entre Châtelet et Gare du Nord d'un tunnel de 2 km dédié au RER D. Outre son intérêt propre, cette proposition conforte certaines options avancées ci-dessous.

Tracés alternatifs

Mais revenons au CDG Express lui-même. Une option unique de tracé est proposée par ses promoteurs : terminal aéroportuaire en gare de l'Est, puis infrastructure du RER E jusqu'à Noisy-le-Sec, tunnel de Noisy-le-Sec aux abords de Roissy (11 km), infrastructure du TGV de jonction nord-sud à l'arrivée à Roissy. D'autres options mériteraient cependant de lui être comparées.

- On peut envisager un départ de la gare du Nord, desservie de manière plus directe que la gare de l'Est par les RER B, D et E (ainsi qu'Eurostar et Thalys), et l'utilisation de l'infrastructure du RER B éventuellement renforcée par l'aménagement de voies supplémentaires. Cette option implique la mise à disposition de quais affectés au CdG : peut-on les prélever sur des quais existants ? Oui si on perce, entre Châtelet et Gare du Nord, le tunnel dédié au RER D évoqué ci-dessus : celui-ci permettrait en effet d'augmenter fortement les fréquences des RER B et D ; ce dernier pourrait de ce fait être exploité dans Paris en tronçon commun aux différentes branches du réseau Nord, ce qui devrait libérer des quais en gare de surface.

- On peut aussi utiliser le RER E comme axe de raccordement, dans Paris, au CdG, en aménageant un terminal aéroportuaire à Saint-Lazare Haussmann et/ou à Magenta.

- Au lieu de creuser un tunnel entre Noisy-le-Sec et Roissy (au risque de causer des dommages aux nombreux pavillons construits dans cette zone), on peut passer en tranchée couverte (moins onéreuse) sous l'infrastructure de la ligne des Coquetiers (Bondy -Aulnay), pour se raccorder ensuite tangentiellement au RER B par une courte liaison à créer entre Freinville et Sevran.

- Une autre manière d'éviter le percement du tunnel Noisy-Roissy est d'utiliser successivement les infrastructures du TGV Est et du TGV de jonction nord-sud.

*Eric Ehlers et Jean Macheras,
AUT Ile de France*

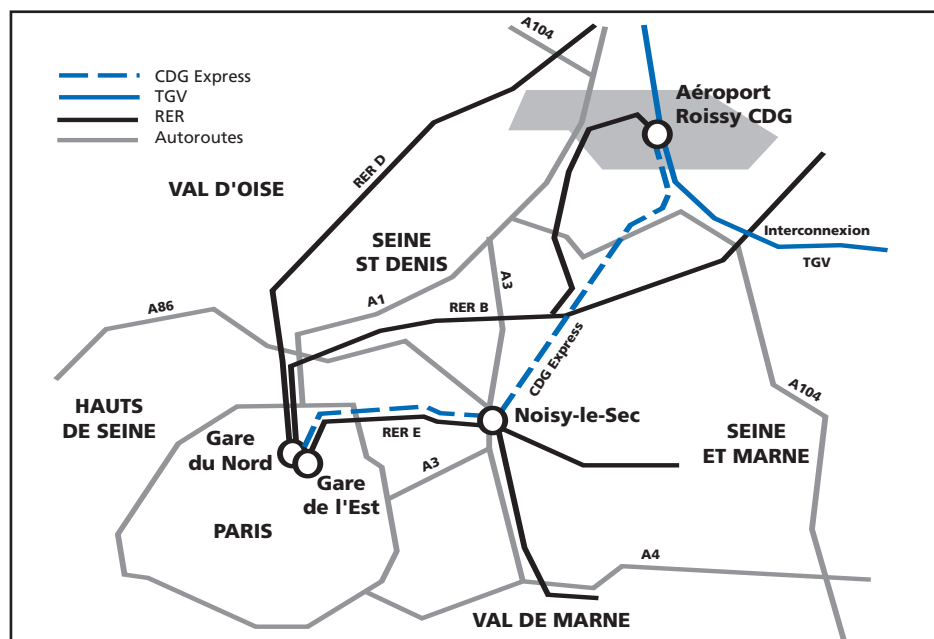
Le point de vue de la FNAUT

- L'accessibilité au CDG Express semble plus favorable à Paris-Nord.

- Les prévisions de trafic, très optimistes, doivent être vérifiées. Le précédent d'Orlyval ne peut être oublié : un éventuel financement public ne pourrait intervenir qu'au détriment d'autres investissements de transport collectif.

- L'option d'une utilisation de la ligne du RER B avec doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord permet sans doute une dépense plus utile socialement que le projet actuel.

La FNAUT attend du débat public en cours des réponses à ces interrogations.



Carnet du voyageur

Information déficiente

La SNCF élimine de ses documents (fiches horaires, guides régionaux, site web) certains trains qui donnent des correspondances à moins de 20 minutes, qu'elle ne garantit pas en cas de retard du premier train. Elle peut ainsi communiquer sur le thème "plus de 90% des trains ont moins de 5 mn de retard".

Heureusement, toutes ces correspondances sont données sur le site web des chemins de fer suisses et allemands, dont le moteur de recherche est d'ailleurs bien plus performant que celui du site SNCF : <http://www.cff.ch> et <http://www.bahn.de>.

Monique Giroud, présidente de la FUBicy

Entreprise de référence ?

Selon son président, la SNCF doit être l'entreprise de service public de référence en France et en Europe. Elle a encore du chemin à parcourir.

- Est-il normal qu'une heure soit nécessaire pour que le TGV, fleuron de la technologie française, redémarre après qu'un voyageur ait provoqué son arrêt en tirant le signal d'alarme ?

- Les places fumeurs ont été supprimées sur les TGV mais les fumeurs fument sur les plate-formes et interdisent ces espaces aux non-fumeurs.

- Les composteurs fonctionnent quand ils en ont le temps.

- De gros travaux ont été réalisés à la gare de Montpellier. Mais il n'existe qu'une sortie des quais vers la gare, et l'escalier mécanique est tellement étroit que deux voyageurs ne peuvent s'y tenir côte à côte : une énorme queue se forme à chaque arrivée de TGV.

Philippe Etourneau, 75 Paris

- Dans des gares fermées comme Vinay ou Goncelin, comment le voyageur peut-il savoir si un train qui n'arrive pas est en retard de 10 minutes, d'une heure, ou s'il est supprimé ?

- Le projet Lyon-Turin avance, nous dit-on. Mais les liaisons ferroviaires entre Grenoble et Barcelone, Turin ou Genève se sont considérablement dégradées depuis dix ans. Pourtant Grenoble reçoit 6000 étudiants étrangers par an, et de nombreux chercheurs étrangers.

- Depuis juin 2001, la desserte TER du sillon alpin a augmenté de 30%, mais la moitié des nouvelles dessertes remplace des trains supprimés par la direction Grandes Lignes.

Christophe Leuridan, ADTC-Grenoble

Billets internationaux

Depuis le mois de mars, le personnel de ma gare habituelle n'est plus autorisé à délivrer des billets internationaux, sauf pour Eurostar et Thalys. Je dois utiliser un serveur téléphonique payant, ou Internet, ou me rendre à mes frais à Fontainebleau ou Melun. Cette décision incompréhensible et qui n'a pas été expliquée au public n'est autre qu'un refus de vente illégal.

Jacques Bazin, 77 Veneux les Sablons

Les idées d'une voyageuse

Les tarifs réduits de la SNCF sont trop compliqués, mieux vaudrait baisser les tarifs de base et mieux faire connaître la formule du chèque-train ou chèque-cadeau valable un an sur les grandes lignes et permettant d'étaler la dépense au moyen d'achats mensuels de coupures de 20 et 50 euros.

La publicité SNCF n'est pas informative : les slogans sont trop abstraits et suivis de l'inévitable formule "renseignez-vous dans les gares".

Dans les gares importantes, des consignes manuelles sont nécessaires : pourquoi ne pas confier ce service aux porteurs, souvent inoccupés depuis que les chariots à bagages et les bagages à roulettes se sont répandus ?

Les espaces fumeurs et non fumeurs doivent être mieux séparés. ce n'est pas le cas dans les Corail et de nombreux TER : à chaque ouverture de porte, la fumée envahit le reste de la voiture.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Train + vélo

Tous les trains, sans exception, doivent porter des emplacements pour le transport des vélos. Pourquoi le train TER 200 Interloire n'accepte-t-il pas les vélos, alors que son homologue alsacien Strasbourg-Mulhouse les accepte ?

Bernard Largeaud, 37 Tours

Auto-train

Les années précédentes, je faisais deux ou trois voyages en auto-train entre Strasbourg et Narbonne entre avril et septembre. Cette année, je n'en ferai qu'un seul car le service ne fonctionne qu'entre le 20 juin et le 29 septembre et la SNCF semble manquer de places : 6 semaines avant mon départ fin juin, je n'ai pu obtenir trois couchettes dans le même compartiment.

André Stenger, 68 Kaysersberg

Sécurité routière

Bien dit

● Pierre Gustin, délégué général de la Prévention Routière : "90% des accidents mortels pourraient être évités sans les conduites agressives, les incivilités de la route et l'alcool". Il confirme ainsi que l'état des routes et des véhicules joue un rôle très secondaire.

● Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de Lyon : "la baisse spectaculaire de l'insécurité routière depuis le début 2003 démontre que les automobilistes attendaient un message clair et s'adressant à des adultes pour accepter de modifier leur comportement".

Le saviez-vous ?

● En 2002, on a dénombré 1000 homicides volontaires en France, et 8000 tués dans les accidents de la circulation.

● Sur 45 millions de Français de plus de 18 ans, 10 (dont 10% des 25-49) ne sont pas titulaires du permis de conduire et 3 conduisent sans permis.

● La DDE des Pyrénées Atlantiques a confirmé qu'on se tue plus souvent sur une ligne droite de plaine que sur une route tortueuse de montagne.

● Les vitesses maximales autorisées sur les autoroutes varient de 110 km/h (Danemark, Irlande, Grande Bretagne, Suède) à 120 (Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Luxembourg, Pays Bas, Portugal) et 130 (Allemagne - sur 40% du réseau -, Autriche, France, Italie).

● La Floride, "paradis des retraités", vient d'édicter une loi obligeant les conducteurs de plus de 80 ans à passer un examen visuel : en cas de déficience visuelle du conducteur, le permis de conduire lui est retiré.

● En Espagne, un examen médical est obligatoire tous les 5 ans à partir de 45 ans, tous les ans à partir de 70 ans ; en Suisse, un examen est obligatoire tous les deux ans à partir de 70 ans.

Répression ?

J'ai participé récemment à une émission de radio consacrée à la sécurité routière. De manière caricaturale, les auditeurs qui appelaient étaient tous de "bons conducteurs" et dénonçaient tous la "répression". Or 60% des victimes des accidents ne sont pas responsables de l'accident. Mieux sanctionner les chauffards ne menace pas les automobilistes respectueux du code de la route, et permet d'abord de les protéger : au lieu de s'en inquiéter, les "bons conducteurs" devraient s'en réjouir.

Jean Sivardière

Permis à points

Récompenses :

⊕ **+5 points à la région Nord-pas de Calais** qui, pour le prix symbolique de 1 euro, propose des relations TER entre Lille et 9 plages du littoral : c'est l'opération TER-MER destinée à ceux qui ne partent pas en vacances.

⊕ **+3 points à la STAS**, Société des Transports de l'Agglomération Stéphanoise. Elle expérimente un nouveau service aux usagers du centre-ville de Saint Etienne : la livraison-consigne. L'automobiliste laisse sa voiture dans un parking-relais, achète une carte de livraison (3 euros), se rend en centre-ville en tramway, laisse ses achats en dépôt chez l'un des 130 commerçants participant à l'opération et les récupère à son retour au parking dans une boîte de stockage sécurisée après s'être identifié. Cette première en France est subventionnée par Saint-Etienne Métropole et l'association des commerçants.



Bêtisier

⊗ **Christian Rival**, conseiller général et maire de Morestel (38) réclame l'autoroute A48 Ambérieu-Bourgoin comme contrepartie de l'arrêt de la centrale nucléaire Superphénix, pour ramener 2000 emplois dans la région.

⊗ **Yan Legal**, chef d'entreprise dans les Deux-Sèvres : "l'exigence du développement durable devrait faire inscrire d'urgence le projet Altro de Transversale Alpes-Atlantique, cette transversale symbolise le rétablissement du bon sens". Vouloir relier Limoges à Clermont-Ferrand en creusant un tunnel de 20 km sous la chaîne des Puys pour y faire passer un TGV, c'est rétablir le bon sens ?

⊗ **Jean-Pierre Giran**, député UMP du Var. Il a déclaré sur FR3 PACA : "l'autoroute est une manière de démocratiser la connaissance de la nature".

⊗ **Alphonse Idiart**, maire de Saint Jean Pied de Port (Pyrénées-Atlantiques) souhaite de meilleures relations routières entre la Navarre et l'Aquitaine : "on ne veut pas rester une réserve où l'on accède en 4*4". Il faut goudronner d'urgence les chemins muletiers.

Réforme ferroviaire

A la fin de l'hiver, un voyageur se plaint auprès d'un employé d'une petite gare de l'Isère : la passerelle de la gare n'a pas été nettoyée après les chutes de neige et il est dangereux de l'utiliser. Réponse de l'employé : "maintenant, c'est plus la SNCF qui doit faire le travail, c'est le conseiller régional".

BIEN DIT

▀ **Charles Wyplosz**, directeur à l'Institut Supérieur d'Etudes Internationales de Genève, dénonce la politique régionale européenne, dispendieuse et inefficace, gérée par le commissaire français Michel Barnier : "elle consiste à donner aux régions identifiées comme "en retard" de quoi améliorer leurs infrastructures. Le béton et le bitume coulent à flots dans ces régions, mais quelles en sont les retombées économiques ? Selon une étude des services de M. Barnier, la croissance en est accélérée. Malheureusement, des dizaines d'autres études, conduites par des observateurs impartiaux, ne trouvent rien de tel".

▀ **Louis Gallois**, président de la SNCF : "la représentation des salariés au conseil d'administration de la SNCF est indispensable. A défaut, le conseil serait mal informé, au moins de l'état d'esprit des syndicats". Ce qui est vrai des salariés l'est aussi des voyageurs.

Chimiste optimiste ...

En 1896, le chimiste suédois Arrhénius prédisait une augmentation de la température de la Terre suite à l'utilisation industrielle des combustibles fossiles. Il s'en réjouissait : le climat scandinave allait devenir plus clément.

Mais qu'attend-on ?

Selon un élu francilien, l'élargissement du pont ferroviaire de Nogent ne doit pas être repoussé aux calanques (sic) grecques.

Constats naïfs

Un piéton m'est rentré dedans et il a disparu sous ma voiture.

Le samedi soir, j'ai rangé ma voiture au bord du trottoir et le lendemain je l'ai retrouvée disparue.

Depuis son accident, ma femme est pire qu'avant. J'espère que vous en tiendrez compte pour mon indemnité.

Mon permis de conduire mentionne que je dois mettre des lunettes. Mais j'en ai sur la photo : est-ce suffisant ?

Je voudrais savoir pourquoi mon adversaire qui venait sur ma gauche circulait à vélo sur une bicyclette.

Perles extraites du Bulletin de l'Union Nationale des Intérêts de la Médecine.

Enigme chinoise

Dans un village chinois habitent 33 familles qui possèdent chacune une, deux ou trois bicyclettes. Sachant qu'il y a autant de familles ayant une bicyclette que de familles en ayant trois, combien y a-t-il de bicyclettes dans le village ?

Brèves

De l'air à la mer

Schneider Electric, premier distributeur électrique mondial, va basculer ses flux de fret vers les USA, la Chine et l'Australie (30 000 tonnes par an) de l'avion, devenu plus coûteux, sur la voie maritime, malgré l'allongement des temps de transport et une augmentation des stockages. Cet exemple pourrait être suivi par d'autres industriels ne fabriquant pas des produits de luxe (Rail et Transports, 17-09-02).

Urgence

Le conseil général de Charente Maritime va dépenser 6 millions d'euros pour moderniser l'aéroport de Rochefort-Saint Aignan et lui permettre d'accueillir des Boeing 737 et Airbus A 320 et 321. Cet investissement était attendu avec une impatience extrême par tous les habitants du département.

Renationalisation ?

D'après la télévision BBC2, 86% des Britanniques estiment que les chemins de fer, privatisés n'importe comment au début des années 90, ne fonctionnent pas correctement, et 69% d'entre eux souhaitent leur renationalisation.

D'après un sondage BVA pour l'association Contribuables Associés, 57% des Français sont plutôt favorables à l'ouverture du rail à la concurrence, 40% opposés et 3% sans opinion.

Transports et effet de serre

Si rien ne change, les transports seront demain la cause majeure du dérèglement climatique : ils sont déjà responsables de 35% des émissions de CO2, ces émissions ont augmenté de 22% en 11 ans (d'après le CITEPA). Or, bien que des objectifs peu contraignants lui aient été fixés à Kyoto, la France a déjà dépassé son seuil acceptable d'émissions en 2010 avec 9 ans d'avance.

Sur un aller-retour Paris-Marseille, un passager aérien rejette 150 kg de gaz à effet de serre, un voyageur TGV 3 kg seulement. Le transport aérien est responsable de 12% des émissions de CO2 provenant du secteur des transports, cette part est en progression.

Les coûts sociaux et environnementaux de la route sont exorbitants : 600 milliards d'euros pour 17 pays européens occidentaux, comprenant les accidents, la pollution locale, la congestion et les atteintes au patrimoine bâti et aux paysages, enfin l'effet de serre.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

- Suite à l'action d'Alsace Nature auprès du tribunal administratif, la Voie de Liaison Intercommunale Ouest de Strasbourg (VLIO) a été suspendue en raison de son passage dans une zone où sont captées 80% des eaux qui alimentent la ville. Alsace Nature préconise la construction d'un transport collectif sur l'itinéraire périphérique concerné.
- L'association Florirail, qui milite pour la réouverture de la ligne (neutralisée mais non retranchée) Bollwiller-Guebwiller, a protesté auprès de la préfecture et de la région contre la couverture de la voie par du bitume à la traversée de la RN 83 sous prétexte d'assurer la sécurité du trafic routier. Cette réaction a amené Adrien Zeller, président de la région Alsace, à réaffirmer que l'emprise de la ligne serait préservée en vue d'une réactivation à long terme : Florirail souhaite que ce "long terme" ne dépasse pas le prochain contrat de plan.

Basse Normandie

- L'ADPCR apprécie la modernisation en cours de la ligne Caen-Rennes mais demande le rétablissement d'un point de croisement à Carantilly, sur le tronçon Saint Lô-Coutances (30 km), un réaménagement plus profond que prévu de la gare de Coutances (parking, chemin piéton vers les écoles proches de la gare, salle d'attente plus vaste, deuxième guichet, sas anticourants d'air, tableau d'affichage des départs et arrivées, consigne, ...), une harmonisation des réductions tarifaires offertes par la Basse Normandie et la Bretagne, des annonces sonores bilingues dans les trains utilisés par les touristes se rendant au Mont Saint Michel. L'ADPCR réclame aussi des arrêts à Dol des futurs TGV Paris-Saint Malo.
- L'ADPCR a organisé à Dol une journée de mobilisation pour l'électrification intégrale de la ligne Caen-Rennes (53% de l'itinéraire étant déjà électrifié), et des antennes Folligny-Granville et Pontorson-Le Mont Saint Michel. L'association réclame le remplacement des autocars en circulation entre Lison et Coutances par des autorails X73500 sous-utilisés : le trajet passerait de 50 à 34 minutes. Elle cite

Péage urbain

Le colloque FNAUT-CERTU aura lieu le mardi 14 octobre à Lyon. Pour toute information sur les débats, téléphonez au siège de la FNAUT. Pour toute information pratique, téléphonez à FORM'equip, 04 72 04 70 02.

en exemple les régions Midi-Pyrénées et Auvergne qui font circuler de tels autorails entre Toulouse et Clermont-Ferrand.

Franche Comté

- La FNAUT-Franche Comté apprécie l'introduction massive des automoteurs X73500 sur le réseau ferroviaire régional mais déplore que leurs performances soient souvent limitées par le mauvais état des voies faute d'investissements (on pourrait gagner 20 mn entre Mouchard et Saint Claude). Elle réclame la modernisation des infrastructures et des gares, l'installation de moyens modernes d'information aux arrêts sans personnel et une coordination des horaires des trains TER et des autocars départementaux.
- La FNAUT-Franche Comté demande que l'exploitation de l'ensemble de la ligne du Haut Jura Champagnole-Oyonnax, actuellement partagée entre les régions Franche Comté et Rhône-Alpes, soit confiée à la seule région Franche Comté afin d'éviter la rupture de charge à Saint Claude vers Bourg-en-Bresse et de faciliter l'accès des jurassiens à la ligne Bourg-Genève par La Cluse.

Provence Alpes Côte d'Azur

- La FNAUT-PACA participe à la certification des bus de la vallée de l'Huveaune, des bus de l'Étang de Berre et de l'agence commerciale de Vitrolles, du service Cariane Aix-La Ciotat et du service Marseille-Aix.
- Le GECP souhaite un rabatement systématique des services de cars subventionnés par le département des Alpes-Maritimes sur la ligne Nice-Digne, afin d'améliorer l'offre sans coût supplémentaire. Dans la vallée du Var, il passe aujourd'hui un train parfois à moitié vide et 4 lignes de cars à moitié ou aux trois-quarts vides.
- Les associations niçoises de la FNAUT soutiennent le projet de tramway, premier investissement de transport collectif dans le département depuis des décennies. Mais elles regrettent que les gares niçoises ne servent pas de support à des pôles multimodaux associant train et tram : "c'est aberrant, c'est la préhistoire du transport collectif". Le projet de tramway est trop court (7 km), les associations souhaitent la réalisation simultanée des lignes nord-sud et est-ouest pour créer une véritable dynamique : "la bande côtière dépense deux fois moins que la moyenne nationale pour les transports collectifs ; les investissements routiers, pourtant bien plus coûteux, font moins peur".

- François Grosjean a participé à la dernière réunion de préparation du Plan Climat 2003 organisée par la Mission Interministérielle Effet de Serre. Il a plaidé pour que les mesures proposées, très floues, soient rendues plus concrètes, par exemple un véritable "plan global vélo" et une bonne coordination TGV-TER.
- Jean Sivardière et François Jeannin ont été reçus par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports. Ils ont exprimé la satisfaction de la FNAUT concernant la sécurité routière et la sécurité dans les transports publics et approuvé la perspective d'une taxe sur les camions, mais fait état de ses inquiétudes face aux orientations récentes de la politique des transports : relance des autoroutes A32, A45, A51, contournement autoroutier ouest de Lyon ; réduction des subventions pour les tramways. Ils ont aussi protesté contre le déclassement injustifié de la ligne Caen-Flers.
- Jean Sivardière et François Jeannin ont rencontré Daniel Cukierman, directeur du développement à la société Connex, au sujet de l'exploitation par Connex de plusieurs liaisons ferroviaires régionales et interrégionales en Allemagne.
- Jean-Louis La Rosa a été auditionné par Christian Philip, vice-président du GART chargé par le gouvernement d'une mission de réflexion sur le financement des transports urbains.
- Jean Sivardière a présenté les analyses et propositions de la FNAUT lors des journées d'été du Mouvement Ecologiste Indépendant.
- Simone Bigorgne a représenté la FNAUT à l'inauguration du train Teoz à Clermont-Ferrand.
- Simone Bigorgne, François Grosjean et Jean Sivardière ont rencontré Mireille Faugère, directrice des services Grandes Lignes à la SNCF. La discussion a porté principalement sur l'avenir des trains Corail de jour et de nuit et celui des lignes interrégionales.
- La FNAUT poursuit son action de protection du patrimoine ferroviaire : elle a introduit des recours contre la décision de RFF de fermer la ligne Privas-Le Pouzin et contre le décret de déclassement de la ligne Caen-Flers.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 118

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : BEDI SIPAP, 86000 Poitiers

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

Eparpillement associatif

Une part croissante de l'opinion française souhaite une réorientation fondamentale de la politique des transports. Pourtant cette réorientation ne s'opère pas. La faute en incombe à la classe politique - à droite comme à gauche, on ne sait guère écouter - mais aussi au mouvement associatif qui n'a pas su s'organiser et reste trop dispersé.

Les approches associatives trop sectorielles sont inefficaces car la politique des transports forme un tout. Ainsi :

- les différents modes de déplacements urbains ne sont pas indépendants, ils doivent se partager un espace rare et entrent aussi en concurrence pour l'attribution des crédits publics ;

- le développement du réseau autoroutier induit un trafic interurbain qui vient encombrer les zones urbaines, les rocade routières construites pour dévier ce trafic favorisent l'urbanisation périphérique source de nouveau trafic automobile, le sous-développement des transports collectifs régionaux contribue à la saturation des autoroutes de liaison ...

Une influence décisive du mouvement associatif passe à l'évidence par une approche globale et une collaboration plus vigoureuse entre les associations existantes de piétons, de cyclistes urbains, de cyclo-touristes, de randonneurs pédestres, de patineurs et trottineurs, de personnes handicapées, d'usagers des transports publics, d'auto-partageurs, de militants pour la sécurité routière et la modération de la circulation automobile, de riverains des grands axes routiers soumis à des nuisances insupportables, d'opposants à la construction d'autoroutes et d'aéroports, ...

Depuis sa création en 1978, la FNAUT, organisation généraliste, s'efforce de lutter contre l'éparpillement et de mettre en oeuvre une telle stratégie de rassemblement de toutes ces associations au sein d'un lobby national enfin capable de peser sur la politique des transports.

Cette stratégie est d'autant plus indispensable que les associations ont des adversaires communs, regroupés au sein d'un lobby routier dont les composantes sont très diverses mais très solidaires et dont la présence auprès des décideurs économiques et politiques est plus forte que jamais.

Jean Sivardière

La FNAUT sur le terrain : transport, consommation, environnement



La FNAUT vient de fêter ses 25 ans. Créée en 1978 par une quinzaine d'associations, elle est devenue l'une des 18 associations nationales agréées de consommateurs. Elle adapte sa théorie et sa pratique aux situations nouvelles tout en restant fidèle à ses principes fondateurs et en préservant son indépendance. Elle poursuit ses efforts de rassemblement des associations concernées par les transports, de lobbying auprès des décideurs et de pédagogie auprès du public.

Mais la FNAUT n'est pas seulement active sur le plan national : son influence repose d'abord sur les interventions de ses associations locales et régionales, très présentes sur le terrain et en particulier dans les nombreuses instances de concertation mises en place par les régions, les départements et les agglomérations.

Une réunion du Conseil National de la FNAUT a été l'occasion d'établir une liste exhaustive des instances de concertation régionales, départementales et locales mises en place par les pouvoirs publics dans les domaines de la consommation, des transports et de l'environnement, puis de faire un bilan des expériences, très diversifiées, de participation de nos associations.

Publics Locaux, qui peuvent être créés au niveau d'une région, d'un département ou même d'une agglomération. Une de leurs fonctions est l'examen du rapport annuel des régies et délégataires de services publics. La FNAUT est souvent invitée à y participer.

Transport

Les Comités Régionaux des Transports (CRT) ont été instaurés par la loi Fiterman du 30 décembre 1982 dite "loi d'orientation des transports intérieurs" (LOTI). Ces comités, où la FNAUT est généralement présente, ne se réunissent qu'épisodiquement à l'initiative du préfet de région, leur champ de compétence est d'ailleurs réduit aux aspects régionaux de la politique de l'Etat (grands projets d'infrastructures, contrats de plan). Par contre les Commissions des Sanctions Administratives (CSA), qui leur sont bizarrement rattachées, jouent leur rôle : la

Consommation

Les Comités Techniques Régionaux de la Consommation (CTRC) travaillent de manière très variable suivant les régions. Ces instances traitent assez peu des problèmes de transport. Quant aux Comités Départementaux de la Consommation (CDC), ils ont fonctionné mais beaucoup ont aujourd'hui disparu.

La loi Voynet du 27 février 2002, dite "démocratie de proximité" a instauré les Commissions Consultatives des Services

■ ■ ■ Instances de concertation

FNAUT participe aux réunions des commissions "transport des voyageurs", mais parfois aussi (Centre par exemple) dans les commissions "fret".

Dans certaines régions (PACA, Poitou-Charentes) ont été créés des Observatoires Régionaux des Transports (ORT), associations regroupant les différents acteurs du transport, dont la FNAUT, et ayant pour mission d'étudier l'évolution des trafics.

Plus récemment, la loi Gayssot (SRU) a créé les comités locaux de concertation sur le TER, mis en place sous des formes et noms variés par les régions : comités de lignes-secteurs-bassins-étoiles-dessertes-pôles, voire "groupes territoriaux de concertation du transport régional" (56 groupes en Rhône-Alpes) ou "groupes de projets" (Champagne-Ardenne). Il existe ainsi 7 comités de lignes en région Centre et 12 en région PACA dont un créé récemment pour la ligne Nice-Digne selon la suggestion de nos associations.

En Picardie, les 9 comités de lignes se préoccupent des services TER (trains et cars exploités par la SNCF) mais aussi des services d'autocars de rabattement.

En Lorraine, 7 comités de secteurs ont été mis en place suivant le découpage géographique proposé par la FNAUT-Lorraine.

En Poitou-Charentes coexistent un comité de bassin Nord Poitou (Thouars - Loudun - Parthenay) et des comités de lignes (Royan - Saintes - Angoulême, Poitiers - Niort - La Rochelle).

En Limousin, des comités de secteurs ont été créés suivant un découpage peu rationnel du territoire régional.

En Pays de la Loire, aucun comité n'a été mis en place, à l'exception d'un comité régional des partenaires très informel.

Dans toutes ces régions, un Comité des Partenaires, également créé par la loi Gayssot, coordonne l'ensemble des comités de lignes.

Cette instance joue un rôle particulièrement important en Ile de France auprès du Syndicat des Transports d'Ile de France, l'AUT y est représentée.

En Ile de France, dans le cadre du suivi du PDU régional, ont été créés des comités d'axes relatifs aux autobus RATP et autocars privés.

Certaines régions (Ile de France, Alsace, Aquitaine) ont créé des comités tripartites de certification (région, SNCF, usagers) pour le matériel roulant et les gares.

Notons enfin que les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESR) se préoccupent de transport et d'environnement. Mais, malgré les demandes formulées auprès des préfets de régions, la FNAUT n'y est représentée que

par Didier Grimault en région Centre et Bernard Laizé en Ile de France (commission transports).

La FNAUT est représentée par ailleurs dans le comité de pilotage du TGV Aquitaine (Jean-François Troin), les comités technique, de pilotage et de suivi du TGV Rhin-Rhône (François Jeannin), le comité de concertation sur l'aménagement de la ligne du Haut Bugéy (Pierre Loridon). En Franche Comté, la FNAUT est présente dans les comités de pilotage de la modernisation des lignes Paris-Bâle et Dole-Suisse.

Nos associations interviennent régulièrement dans les réunions semestrielles SNCF-consommateurs et ont de fréquentes rencontres avec les transporteurs urbains (elles sont représentées dans leurs conseils d'administration à Paris, Grenoble, Nantes et Poitiers).

Elles participent aux débats organisés par la Commission Nationale du Débat Public sur les grands projets d'infrastructures (A32, TGV Rhin-Rhône, COL et contournement ferroviaire de Lyon, Notre Dame des Landes, CDG Express) et aux comités de suivi des Directives Territoriales d'Aménagement du Territoire (Alpes Maritimes, Alpes du Nord).

Dans chaque département existe une commission de sécurité routière. Plus récemment, certains départements ont mis en place des comités de concertation sur les transports par autocar.

Environnement

Les régions, d'après la loi Lepage (LAURE), doivent établir des Plans Régionaux pour la Qualité de l'Air (PRQA). Certains départements (l'Indre et Loire par exemple) ont créé une commission d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère. La région Centre a créé une Conférence Régionale de l'Environnement, la région Poitou-Charentes anime un comité analogue.

Des agglomérations ont mis en place des conseils de développement (Nancy, Besançon, Dole, Toulouse). Des Conseils de Développement Durable institués par la loi Voynet de juin 1999 auprès des collectivités, communautés d'agglomération (Grenoble, Montpellier, Nantes, Poitiers) et même "pays" (en Alsace). Ces instances regroupent des élus, des acteurs économiques et des représentants d'associations.

Les associations de la FNAUT participent aussi à des commissions extramunicipales des déplacements (Paris, Grenoble, Auxerre) et des comités de suivi des Plans Locaux d'Urbanisme.

Simone Bigorgne

Une participation systématique mais un bilan mitigé

Les instances de concertation se sont multipliées depuis plusieurs années. Les associations de la FNAUT ont spontanément décidé d'exploiter systématiquement ces nouvelles possibilités d'accès à des études et d'intervention auprès des techniciens, exploitants et décideurs politiques.

Cependant, les résultats obtenus varient fortement d'une région et d'une instance à l'autre (de l'avis général des militants impliqués, la coloration politique des élus concernés joue peu de rôle).

Trop souvent, la concertation reste un alibi, une caution démocratique, mais, dans le cas du TER, elle permet aux associations compétentes d'influencer les décisions.

Comme le dit Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT-Lorraine : "beaucoup d'instances officielles ne sont que des chambres d'enregistrement où on assiste à une suite de monologues et où les usagers sont là pour prendre acte de projets déjà ficelés. Des propositions sont faites aux instances de décision mais il n'y a pas de réponse précise et argumentée de ces instances". Il note cependant la qualité prometteuse de l'écoute dans les comités de desserte TER.

François Jeannin, président de la FNAUT Franche Comté, confirme ce jugement sur les comités de lignes : "la méthode de travail, des séquences de trois réunions, est bonne et mobilise tous les acteurs. Le travail est concret, efficace et précis grâce à un binôme région-SNCF disponible et attentif à toutes les suggestions des usagers".

Des progrès peu spectaculaires mais importants peuvent ainsi être obtenus : aménagements d'horaires, nouvelles correspondances, de nouveaux arrêts ou dessertes, mise en place de taxis collectifs, voire même ... la possibilité pour des trains roulant à vide de prendre des voyageurs !

La participation aux instances de concertation peut aussi être l'occasion de contacts utiles avec des maires de petites villes, souvent sensibles aux difficultés de transport, et avec des associations et des particuliers motivés par la défense du service public.

Selon Danielle Pansu, présidente de l'Association pour la Promotion des Voies Ferrées du Jura : "l'association peut être le relais entre l'utilisateur et le gestionnaire, sachant comprendre les impératifs du service et proposer des projets cohérents". C'est précisément ce que nos associations s'efforcent de démontrer en jouant la carte du dialogue avec les décideurs politiques et techniques.

Des consommateurs responsables

La FNAUT est l'une des 18 associations nationales de consommateurs agréées par l'Etat. Son agrément lui permet en particulier de défendre les usagers de la SNCF et de la RATP auprès des médiateurs mis en place par ces deux exploitants (voir page 7), et d'intervenir au Comité Consultatif Consommateurs-SNCF, ou encore dans les procédures de normalisation et de certification.

Son agrément lui permet aussi de mener des actions en justice, soit pour défendre directement les intérêts des voyageurs individuels en cas de litige avec les exploitants, soit pour défendre leurs intérêts généraux (voir FNAUT-Infos n°107 pour la sécurité dans le tunnel du Mont Blanc, n°109 pour la défense du patrimoine ferroviaire et n°114 pour la sécurité des trains de nuit internationaux).

La FNAUT défend une vision responsable et engagée de la consommation. Si elle se préoccupe des usagers de tous les modes de transports (à l'exception des ascenseurs et téléphériques), elle ne se contente pas de réclamer de meilleurs services pour moins cher.

- Elle se préoccupe aussi de l'intérêt des riverains des infrastructures de transport, et de l'impact des transports sur la sécurité, l'environnement global, l'aménagement du territoire, l'économie ou encore les finances publiques.

- Cette recherche explicite de l'intérêt général l'amène à réclamer des mesures tarifaires qui, en ce qui concerne la route et l'avion, ne vont pas forcément dans le sens de l'intérêt à court terme des voyageurs. La FNAUT estime que ces derniers doivent assumer une large part des coûts écologiques et sociaux de leurs déplacements.

- Elle mène des actions de lobbying en faveur des transports collectifs et des modes non motorisés, et soutient une politique de transport intermodale et supportable par l'environnement.

La FNAUT développe une panoplie d'interventions complémentaires :

- présence dans les instances officielles (CNC, CNT, CSSPF, RFF, CNA, CNSR, PREDIT, ...);

- lobbying auprès des ministres, parlementaires, exploitants, techniciens ;

- participation aux colloques et organisation de colloques ;

- interventions dans les médias.

Depuis sa création, la FNAUT a organisé quatre colloques. Les thèmes traités étaient les lignes ferroviaires régionales (Tours, 1992), les lignes ferroviaires inter-régionales (Lyon, 1999), la densification urbaine (Paris, 2002) et le péage urbain (Lyon, 2003, en collaboration avec le CERTU).

La FNAUT au travail

Statuts et Charte

En 2002, la FNAUT a rénové ses statuts afin de traduire son souci croissant des problèmes environnementaux liés aux transports. En 2003, elle a revu son règlement intérieur, et adopté une "charte associative" qui garantit l'entière autonomie de fonctionnement et d'expression des associations membres au sein de la fédération. La fédération n'est pas impérialiste : elle n'intervient pas en cas de divergence de vues au sein d'une association ou entre associations dès lors que les différentes positions exprimées sont conformes à ses orientations générales.

Doctrines actualisées

La FNAUT est amenée à adapter ses analyses et ses propositions en fonction de l'évolution technique et du contexte politique. C'est ainsi qu'elle a récemment précisé ses idées sur la densification urbaine (voir FNAUT-Infos n°117), le péage urbain, les grèves dans les transports collectifs (voir page 5 de ce numéro), la décentralisation (voir FNAUT-Infos n°115) et la libéralisation dans le secteur ferroviaire (dossier à paraître dans FNAUT-Infos).

Mais la fédération reste fidèle à ses principes fondateurs, rassemblés dans les Chartes élaborées par les quatre Conventions Nationales des Usagers des Transports, réunions nationales qui ont préparé, entre 1975 et 1978, la création de la FNAUT sur des bases claires.

Les textes de référence de la fédération - statuts, règlement intérieur, charte, textes des Conventions Nationales des Usagers des Transports - sont rassemblés dans un dossier disponible au siège (6 euros, envoi compris).

Fédérations régionales

La FNAUT s'adapte à l'évolution institutionnelle. Elle a déjà mis ou met en place des fédérations régionales dans 9 régions : Alsace, Bourgogne, Centre, Franche Comté, Ile de France, Pays de la Loire, Poitou Charentes, PACA, Rhône Alpes. Dans les autres régions, la fédération dispose de représentants qui travaillent avec les associations membres, et de correspondants locaux.

Réseaux thématiques

Les rencontres militantes organisées lors de notre 13ème congrès à Lyon ont

permis la création de réseaux thématiques (pour participer à leurs activités, adressez-vous au siège). France Nature Environnement a mis en place avec succès de tels réseaux (eau, énergie, aménagement du territoire, ...). Chaque réseau est piloté par un animateur. Les membres du réseau - responsables d'associations, correspondants ou simples adhérents - peuvent s'organiser à leur convenance. Leurs prises de position doivent être validées par le Conseil National, qui reste le "parlement" de la FNAUT. Nos 15 réseaux :

- partage de la voirie, modes doux, accessibilité à l'espace public ;
- techniques de transport collectif urbain et périurbain ;
- marchandises en ville ;
- maîtrise de l'automobile en ville ;
- sensibilisation du public, concertation avec les politiques et techniciens ;
- urbanisme et déplacements ;
- infrastructures ferroviaires ;
- déplacements domicile-travail à longue distance ;
- TER et régionalisation ;
- liaisons ferroviaires interrégionales ;
- autocar et transport à la demande ;
- transport du fret ;
- sécurité routière ;
- transports en montagne ;
- actions juridiques.

Collaborations

Comme les autres composantes du mouvement associatif français, la FNAUT se heurte à diverses difficultés qui limitent son influence : budget modeste, faiblesse générale de l'engagement militant en France (hors mobilisation des usagers ou habitants face à des problèmes ponctuels : retards, tarifs, atteintes à l'environnement), éparpillement des initiatives associatives (voir notre éditorial).

Le budget annuel de la FNAUT est constitué à environ 60% de subventions publiques. La FNAUT estime légitime le financement public qu'elle reçoit (et qu'elle doit justifier a posteriori). Si l'Etat ne soutient pas les associations au même titre que les syndicats et partis, un fossé se creuse entre les décideurs politiques et les simples citoyens, c'est un danger pour la démocratie : l'abstention se développe lors des consultations électorales.

La FNAUT ne travaille pas seule. Elle est membre de France Nature Environnement, du Réseau Action Climat, du groupe interassociatif Transports en montagne, de la Fédération Européenne des Voyageurs, d'Initiative Transport Europe et de la fédération européenne Transport & Environnement.

AGIRR en Lorraine : une stratégie globale

L'Association pour Garantir l'Intégrité Rurale Restante (AGIRR) s'est constituée en réaction au projet de deuxième autoroute frontière luxembourgeoise-Nancy (A32). Contrairement à bien d'autres associations nées dans des conditions semblables et ne cherchant qu'à repousser le danger chez le voisin, AGIRR a rapidement acquis une culture dans le domaine des transports et a su mettre en place une véritable stratégie.

En Lorraine comme ailleurs, les élus n'ont en tête que des projets routiers, sous prétexte de "désenclavement" ou de préservation du "rôle logistique" de la région. L'association AGIRR, pour essayer de contrer cette tendance, a mis en place une stratégie globale : activités de lobbying, soutien actif aux projets de transports alternatifs à la route, information et formation de la population.

Lobbying

Dans le cadre régional, nous saisissons toutes les occasions pour "répandre la bonne parole". Nous avons ainsi diffusé auprès des personnalités politiques un manifeste intitulé "Pour des transports en Lorraine efficaces et durables".

Nous avons pu rencontrer le vice-président du Conseil Régional chargé des transports, le président du Conseil Economique et Social de Lorraine, les techniciens et élus chargés des transports dans différentes instances intercommunales ainsi que des parlementaires dont certains soutiennent notre action. Nous avons finalement obtenu une entrevue avec le Préfet de Région.

Nous sommes intervenus aussi au niveau national. C'est grâce à l'appui de Dominique Voynet, alors ministre de l'Environnement, que le projet A32 de doublement de l'autoroute A31 qui traverse la Lorraine du nord au sud a pu être écarté en juillet 2001.

Mais nous sommes menacés aujourd'hui par la construction de voies autoroutières de contournement des agglomérations du sillon mosellan, ce qui ressemble furieusement à l'A32.

Nous avons donc repris les contacts avec le nouveau gouvernement et ceci dès son investiture. Nous avons pu ainsi rencontrer Pierre Figueras, conseiller technique du Secrétaire d'Etat aux Transports. Cette visite nous a permis d'informer directement notre interlocuteur, qui ne peut évidemment être au courant de tous les problèmes qui se posent dans toutes les régions françaises, sauf à se reposer sur les

affirmations des élus. Ce type d'intervention permet aussi de faire percevoir que la population ne fait pas nécessairement bloc derrière ces élus.

Alternatives à la route

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) prévoit l'aménagement d'un itinéraire ferroviaire, dédié au fret, doublant celui qui emprunte le sillon mosellan, aujourd'hui saturé. Nous avons insisté, à maintes reprises, auprès de tous nos interlocuteurs sur la nécessité d'une mise en oeuvre rapide du projet : Préfecture de Région, Direction Régionale de l'Equipement, SNCF (chargée d'étudier le projet), RFF et responsables politiques (le Luxembourg et Longwy n'avaient pas intérêt à ce que ce projet soit mené à bien).

Aujourd'hui, il apparaît que le calendrier prévu par le CPER sera respecté, ce qui est loin d'être le cas dans les autres régions (la Lorraine a consommé, en 2002, 22% des crédits alloués nationalement au ferroviaire dans le cadre des CPER). Mais notre action se poursuit pour que le nouvel itinéraire soit effectivement utilisé.

Le trafic de l'A31 est à 80% urbain et périurbain : nous essayons donc de faire entendre notre voix dans l'élaboration des PDU en Moselle (nos associations soeurs de la FNAUT font de même dans les autres départements). Mais jusqu'ici sans succès, à tel point que nous avons dû attaquer le PDU de l'agglomération de Metz devant le Tribunal Administratif, qui n'a toujours pas statué.

Par ailleurs l'habitat dispersé se développe particulièrement vite dans notre région, les travailleurs migrants établissant leurs domiciles dans la campagne, près des frontières allemande et luxembourgeoise. Nous avons donc lancé le projet d'un colloque, s'adressant aux décideurs, sur le thème du transport à la demande. Ce projet a reçu l'appui de la DIREN et de l'ADEME, et le Préfet de Région a marqué son accord. Le Conseil Régional sera notre principal sponsor en prêtant des locaux et en apportant une aide financière.

Nous disposons de très peu d'accès aux médias, car le seul journal diffusé en Moselle mène une campagne continue en faveur de l'A32 et nous est donc fermé. Aussi développons-nous un réseau de correspondants relayant nos informations et nos actions auprès du public. Nous préparons à leur intention une journée de formation.

Jean-Paul Jacquot, président d'AGIRR

Des associations nationales membres de la FNAUT

Diverses associations nationales spécialisées sont membres de la FNAUT. En voici trois exemples. C'est aussi le cas de la Confédération de Défense des Handicapés et Retraités (CDHR), dont nous publierons un article dans notre prochain numéro.

L'AFVAC

L'Association des Familles des Victimes d'Accidents de la Circulation, présidée par Pierre Graziano, mène des actions très diverses pour sensibiliser les décideurs et le public à la sécurité routière : réunions publiques, stands sur les marchés et foires ; interventions dans les lycées et entreprises ; interventions auprès des gestionnaires de discothèques ; enquêtes et dépôts de gerbes sur les lieux d'accidents mortels ; aide morale aux familles ; présence dans les tribunaux lors de procès de chauffards.

L'AFVAC intervient aussi auprès des pouvoirs publics. Elle réclame l'abaissement du taux d'alcoolémie maximum à 0,2 g/litre de sang, une limitation de la vitesse à la construction des véhicules, des sanctions adaptées aux délinquants de la route (aide aux pompiers ou aux handicapés) et le développement des transports publics et du rail pour le fret.

Téléphone/fax : 02 47 37 07 35
Courriel : afvac.71@wanadoo.fr

Droits du Piéton

L'Association nationale Pour la Cité Humaine-Droits du Piéton est la plus ancienne association d'usagers de l'espace public, son fondateur Roger Lapeyre ayant été le premier "écologiste urbain". Elle défend le respect du trottoir, véritable "site propre du piéton", la transformation des rues étroites en zones 30, et les transports collectifs. Elle regroupe une vingtaine d'associations départementales, son président est Michel Derché.

Téléphone /fax : 01 43 35 08 04
Internet : <http://pieton.asso.free.fr>

L'AFAC

L'Association Française des Amis des Chemins de fer, présidée par Bernard Porcher, ne se contente pas de faire connaître le rail, sa technique et son exploitation : elle en est un avocat très compétent et déterminé, et elle publie la remarquable revue mensuelle Chemins de fer. Ses militants collaborent avec ceux de la FNAUT dans les régions, en particulier en Auvergne, en Poitou-Charentes, en Aquitaine et en PACA.

Téléphone/fax : 01 40 38 20 92
Internet : <http://www.afac.asso.fr>

Grèves dans les transports collectifs : la FNAUT exige le maintien intégral du service public aux heures de pointe

Jusqu'en 1999, la FNAUT a réagi au coup par coup aux grèves dans les transports publics, essayant d'établir une distinction entre les grèves dites catégorielles et celles qui pouvaient contribuer à la défense du service public. Puis elle a progressé en s'intéressant au contrat d'alerte sociale élaboré à la RATP et en intervenant pour son extension à la SNCF. Nous explicitons ci-dessous la position actualisée de la FNAUT sur ce thème, adoptée par son Conseil National après des débats approfondis en juin et septembre 2003 (un exposé plus bref a été donné dans FNAUT-Infos n°117).

La FNAUT mène depuis des années une action de fond pour que les transports collectifs urbains, ferroviaires et routiers se développent et répondent vraiment aux besoins de la population.

Elle a été confrontée, au cours de la période récente, à l'interpellation de nombreux usagers, désamparés ou exaspérés par les nombreuses interruptions du service public lors des grèves. Elle a ainsi été amenée à redéfinir son attitude face à ce problème persistant, dont les conséquences décrédibilisent les transports collectifs aux yeux du public et des décideurs politiques.

1. La continuité est un des éléments fondateurs du service public et une condition essentielle du droit au transport. La FNAUT déplore qu'elle soit systématiquement et fréquemment mise en cause lors des mouvements de grève.

Les usagers, qui doivent souvent parcourir quotidiennement de longues distances et sont très largement captifs des transports publics, sont alors gênés de manière insupportable dans leur vie professionnelle ou étudiante et familiale, voire confrontés à des pertes de salaires ou même d'emploi. La situation, particulièrement critique dans le bassin parisien, n'est pas fondamentalement différente en province.

2. La FNAUT ne porte pas de jugement sur la légitimité des revendications des personnels des entreprises de transport, qu'il s'agisse de conflits internes aux entreprises (salaires, conditions de travail) ou de conflits interprofessionnels plus généraux (temps de travail, retraites), même si elle a pu observer, à l'occasion, des convergences entre certaines de ces revendications et les intérêts des usagers.

De même, elle ne se prononce pas sur les responsabilités respectives des syndicats, des directions des entreprises ou des pouvoirs publics dans le déclenchement

des grèves.

3. La FNAUT ne remet pas en cause le droit de grève dans les transports publics. Elle estime cependant que la manière dont ce droit est exercé doit être réexaminée afin de tenir compte des besoins vitaux des usagers.

Il est impératif de trouver les compromis indispensables et satisfaisants entre le droit de grève dans les transports collectifs et le droit au transport, lui aussi reconnu par la loi (LOTI), ce que le cadre réglementaire et les accords d'entreprises existants n'ont pas permis à ce jour.

4. La FNAUT écarte la formule du "service minimum" souvent mise en avant mais inadaptée au secteur des transports collectifs, car le manque de capacité aux heures de pointe du matin et du soir est déjà pénible à supporter en période normale, qu'il s'agisse des transports urbains, des transports départementaux par autocar ou des services régionaux TER et Transilien.

La FNAUT exige au contraire le maintien intégral du service public aux heures de pointe, afin de garantir à une large majorité d'usagers la possibilité de se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'étude.

5. La FNAUT demande également que les procédures de remboursement ou de dédommagement des usagers soient renforcées : les grèves, dès lors qu'elles interviennent dans le cadre du préavis obligatoire imposé par la loi, ne doivent plus être considérées comme des cas de force majeure s'imposant aux entreprises exploitantes ou aux autorités concédantes du service public et les exonérant de toute indemnisation.

D'autre part, elle estime anormal que le service public ferroviaire, qui devrait être une priorité de la SNCF, soit celui qui fait l'objet des réductions les plus importantes lors des grèves, alors que de nombreux trains du service commercial circulent normalement.

6. La FNAUT juge inadmissibles les actions illégales ou violentes qui se sont multipliées récemment et ont entravé le bon fonctionnement des transports publics : grèves déclenchées sans préavis ou reconduites au-delà de la période de préavis, blocages des installations techniques et des services quels qu'en soient les auteurs, agents des entreprises ou manifestants extérieurs aux entreprises.

7. La FNAUT souhaite enfin que l'insatisfaction des personnels des entreprises de transport exprimée par le recours à la grève ne soit pas mesurée par le nombre de services supprimés et par l'importance des nuisances imposées aux usagers et à la collectivité, et que des dispositions contractuelles soient adoptées en ce sens.

8. La FNAUT estime que les nouvelles conditions d'exercice du droit de grève doivent être recherchées prioritairement par la voie de la négociation.

Elle a cependant observé les limites de l'accord dit d'alerte sociale, en vigueur à la RATP depuis plusieurs années et dont, depuis quatre ans, elle réclamait en vain l'extension à la SNCF : si cet accord a permis de réduire sensiblement le nombre des grèves liées à des conflits internes à l'entreprise, les grèves "résiduelles" sont encore trop pénalisantes pour les usagers, et l'accord est totalement inopérant en cas de conflit dépassant le cadre strict de l'entreprise. Ce type d'accord doit être complété par d'autres dispositions.

9. La FNAUT demande donc solennellement à l'Etat, aux autorités organisatrices, aux directions des entreprises, publiques et privées, et aux syndicats d'engager des négociations à tous les niveaux permettant d'aboutir rapidement à une diminution de la gêne apportée aux usagers en cas de grève, et en particulier au maintien intégral du service public aux heures de pointe.

Il n'appartient évidemment pas à la FNAUT de se substituer à l'Etat, aux directions des entreprises et aux syndicats pour définir les modalités contractuelles ou réglementaires nécessaires pour parvenir à ce résultat attendu avec impatience par les usagers.

10. La FNAUT rappelle enfin que les grèves ne font que s'ajouter à bien d'autres déficiences des transports collectifs : couverture géographique lacunaire des bassins de vie, fréquences insuffisantes, matériels inconfortables, mauvaises conditions de circulation des autobus, capacité insuffisante des infrastructures ferrées, retards des trains, information défaillante, insécurité, ...

La FNAUT demande donc à l'Etat et aux collectivités territoriales de mettre en oeuvre une politique volontariste de développement des transports collectifs et d'amélioration de la qualité des services offerts aux usagers.

Forum

Grenoble-Sisteron

La relance de l'A51 par Gilles de Robien témoigne de l'aveuglement de nos politiques, incapables de dépasser la culture du tout-routier et de penser à long terme. Gagner 15 ou 30 minutes (vite reperdues dans les embouteillages urbains) sur un trajet de 150 km mérite-t-il des années de travaux gigantesques et une dépense aussi effarante ?

Dans les années 60, on a commencé à construire des autoroutes sur les grandes liaisons nationales. Aujourd'hui, de manière irrationnelle, les petites villes de province s'estiment déshonorées si elles n'ont pas leur autoroute : vers 1880, les chefs-lieux de canton se battaient pour avoir leur voie ferrée ... En 2015, nous aurons peut-être l'autoroute au pied des stations de ski, mais plus de neige.

Jean-Claude Widmann, 04 Gap

La vitesse et les élus

Encore 4 jeunes tués sur une route non encombrée de la Meuse : voilà qui devrait faire réfléchir ceux des élus que la perspective du "X routier meusien" et de l'A32 excitent davantage que la réhabilitation du TER.

En ne parlant que d'investissements routiers, on forge insidieusement dans l'esprit des jeunes le caractère incontournable de l'automobile. En ne cherchant qu'à améliorer le tracé des routes ou à les doubler par de nouveaux itinéraires directs et rapides, on divinise implicitement la vitesse (sous couvert de sécurité routière). Or la vitesse est une drogue auprès des jeunes (et des adultes qu'ils deviennent) : plus on la pratique, plus on s'y habitue et moins on en mesure les dangers.

Jean Boudaille

Courage politique

Des millions de camions sillonnent la France aux frais du contribuable ; les tarifs des péages autoroutiers ne représentent qu'une modeste fraction du coût d'entretien des revêtements routiers ; le gazole est sous-taxé en termes d'émission de gaz à effet de serre.

Doubler le prix du gazole et découpler, sur quelques années, les péages autoroutiers appliqués aux camions fournirait les dizaines de milliards d'euros requis pour construire les indispensables infrastructures ferroviaires et assurerait progressivement un bilan positif du transport ferroviaire des voyageurs et du fret. Que manque-t-il ? Le courage politique.

Jacques Hamon, 74 Gaillard

Autocar et tourisme à longue distance

La catastrophe survenue sur l'autoroute A6 à Limonest le 17 mai dernier (28 morts, 46 blessés) est une conséquence statistiquement inéluctable de l'abus de transport routier dans le marché des voyages touristiques.

Abus quant à la distance parcourue. Sur l'itinéraire Hanovre-Barcelone, le train souffre du handicap technique de la rupture de charge, mal admise par les touristes, imposée par la différence d'écartement à la frontière franco-espagnole, mais ce n'est pas le cas, par exemple, sur Bruxelles-Florence.

Abus quant à la capacité : 75 passagers pour les autocars à deux étages. De telles capacités ne peuvent être obtenues que par un dimensionnement insuffisant des structures conférant une bonne résistance à l'habitacle.

En ce qui concerne la résistance insuffisante à l'écrasement du toit (cause du nombre élevé des victimes à Limonest), la réglementation devrait imposer que le véhicule puisse faire plusieurs tonneaux (sur une pente gazonnée suivie d'un palier par exemple) sans atteinte à l'intégrité de l'habitacle.

Le concept même d'autocar à étage, donc à centre de gravité élevé (à 2m du sol), devrait être remis en question.

Alors que la ceinture de sécurité est sans doute difficile à faire admettre en position allongée, c'est pourtant alors qu'elle serait la plus utile : en cas d'accident, un voyageur endormi est bien plus vulnérable qu'un voyageur éveillé.

Aux abus précédents, réglementairement admis, s'est ajouté à Limonest l'excès de vitesse : 117 km/h sous une pluie battante au lieu de 80.

Comme on cherche aujourd'hui à le faire pour le fret, on devrait réorienter le tourisme routier intra-européen à longue distance sur le ferroviaire : trains ordinaires et trains de croisière.

Des automoteurs thermiques dotés d'aménagements spécifiques soignés peuvent répondre à la demande : un opérateur a récemment réaménagé une "caravelle" bi-caisse. De tels engins seraient proposés en affrètement à des voyageurs. En France, des associations ferroviaires telles que l'ABFC en Bourgogne et l'ARE en Lorraine proposent des excursions remarquables à moyenne distance sur des autorails anciens.

L'autocar a évidemment son rôle à jouer pour les voyages touristiques, mais dans son créneau de pertinence : des boucles de la journée autour des points d'étape.

Jean Boudaille

La préservation du patrimoine ferroviaire

On sait que la FNAUT a lancé diverses actions contentieuses visant à la préservation d'emprises ferroviaires aujourd'hui inutilisées mais dont une réutilisation n'aurait rien d'utopique : une vingtaine de lignes ou tronçons de lignes, soigneusement sélectionnés, sont concernés (FNAUT Infos n°109 et 114).

Suite à notre succès auprès du Tribunal Administratif (TA) de Limoges, la fermeture de la ligne La Courtine-Ussel, intéressante pour le transport du bois, a été définitivement annulée : en raison d'une négligence de son avocat, RFF s'est désisté de son appel devant la Cour Administrative d'Appel (CAA) de Bordeaux. Ou RFF abandonnera son projet, ou il devra lancer une nouvelle procédure (avec obligation, dorénavant, de consulter les assemblées des collectivités territoriales concernées).

Notre succès auprès du TA de Rouen concernant les lignes Serqueux-Dieppe et Dieppe-Fécamp n'est pas définitif : RFF a fait appel auprès de la CAA de Douai, l'affaire est en cours. Nous avons déposé un recours contre le goudronnage de la ligne Serqueux-Dieppe.

Dans le cas de la ligne Caen-Flers, c'est la FNAUT, déboutée par le TA de Caen, qui a fait appel auprès de la CAA de Nantes.

Nous devons parfois intervenir auprès de la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) pour obtenir les documents nécessaires à nos actions auprès du ministère de l'Équipement ou de la SNCF (qui refuse de nous transmettre ses avis défavorables aux fermetures de lignes).

Parmi les lignes dont la FNAUT conteste la fermeture, citons l'antenne Privas-Le Pouzin (20 km). Encore partiellement utilisée par des trains de fret en 2001 mais retranchée du réseau ferré national par décret du 15 avril 2002 puis déclassée, elle relie la préfecture de l'Ardèche (15 000 habitants, 1000 emplois industriels créés en dix ans, la seule préfecture française non desservie par le rail) à Valence via Le Pouzin, la Voulte et Livron. Son emprise n'a pas été vendue.

Actuellement, la région Rhône-Alpes assure 22 liaisons quotidiennes par autocar TER Privas-Valence. Cette desserte dense, qui ne capte qu'une faible part des déplacements pendulaires entre Privas et la vallée du Rhône, traduit un besoin important qui relève davantage du rail que de la route. Elle est effectuée en 52 minutes, une liaison par train pourrait l'être en 30 minutes.

Xavier Braud

Permis à points

Récompense :

+1 point à **Nicole Rivoire**, maire UDF de Noisy-le-Sec. Dès son installation à la mairie, elle a supprimé les voitures de fonction attribuées nominativement (et illégalement) aux élus municipaux.

Punitions :

-7 points aux élus de l'agglomération de **Nantes**, qui viennent de retarder la construction d'une troisième ligne de tramway faute d'argent mais veulent accélérer celle de nouveaux ponts routiers sur la Loire, réclamés par la Chambre de Commerce.

-8 points à **Charles Millon**, ancien ministre de la Défense Nationale, ancien président de la région Rhône-Alpes et actuel président de la Droite Libérale Chrétienne : il a perdu le contrôle de son véhicule et a fini sa course dans le fossé, il avait 0,94 g d'alcool par litre de sang. Dans les pays anglo-saxons, les hommes politiques se retirent pour des fautes moins graves. La justice a été bien clémente : deux mois de suspension de permis et 300 euros d'amende. Quant au gouvernement, ce grave écart de conduite ne l'a pas empêché de nommer M. Millon à un poste d'ambassadeur auprès de la FAO, organisme onusien chargé de l'agriculture et de l'alimentation : pour y faire la promotion de l'alcool ?

Grand prix de la langue de bois

Michel Vogt, militant actif de la FNAUT en Lorraine, a écrit à Roselyne Bachelot, ministre de l'Ecologie et du développement Durable, pour attirer son attention sur le positionnement absurde des gares nouvelles du TGV Est (celle d'Issoncourt est prévue en plein désert meusien). Voici la réponse du cabinet de la ministre.

"Le gouvernement est bien conscient des multiples enjeux liés aux transports. C'est pourquoi les aménagements qui en découlent doivent faire l'objet d'une concertation élargie, de manière à prendre en compte l'ensemble des paramètres sociaux, économiques et environnementaux. Les grands travaux doivent être examinés minutieusement au cas par cas, et la ministre veillera à ce que les solutions retenues soient respectueuses des principes du développement durable et conformes à l'intérêt général". Nous voici rassurés. Selon l'Est républicain : "en matière de langue de bois, on ne fait pas mieux".

BIEN DIT

► **Michel Moreau**, président d'Alstom Transport : "le système magnétique Transrapid, c'est le Concorde du rail".

► **Noël Mamère**, député (Verts) de la Gironde, au sujet de la canicule : "pourquoi l'idée d'une fiscalité écologique déjà combattue par le gouvernement Jospin, est-elle restée dans les cartons ? Il faut avoir le courage de dire clairement à la société qu'une politique volontariste en matière d'environnement a un prix, mais que ce prix est moins élevé que celui des conséquences de la fuite en avant".



Science et transport public

C'est en posant le pied sur le marchepied d'un omnibus parisien que le mathématicien Henri Poincaré a eu l'idée des fonctions fuchsiennes. Le chimiste Kékulé a imaginé la formule du benzène dans un autobus londonien (d'après "La baignoire d'Archimède", de Nicolas Witkowski et Sven Ortolli, éditions Le Seuil).

Poète engagé

Le poète Jacques Roubaud (Le Monde de l'Éducation, juillet 2001) est choqué par l'envahissement progressif des rues par les voitures : "on impose, sur les paquets de cigarettes, des remarques désobligeantes sur leurs effets. Chaque voiture devrait présenter de même, en bonne place et en caractères voyants, l'indication NUIT GRAVEMENT A LA SANTE".

Enigme chinoise

Inutile d'écrire des équations austères pour résoudre l'énigme proposée dans FNAUT-Infos n°118. D'après l'énoncé, le nombre moyen de bicyclettes par famille est égal à deux, il y a donc 66 bicyclettes dans le village.

Brèves

Grèves SNCF

Cet été 2002, Aéroports de Paris a refait sa piste n°1. Les 100 000 tonnes de granulats nécessaires, qui devaient être livrées à partir de janvier par la SNCF, l'ont finalement été à 80% par la route en raison des grèves du printemps.

Embouteillages

En 2001, les embouteillages ont représenté l'équivalent de 1000 km pendant 1000 heures. Leur coût économique (pertes de temps, gaspillages de pétrole) pour la seule Ile de France est estimé à 566 millions d'euros.

Selon Bison Futé, il est possible de réduire de 50% les bouchons prévus lors des grandes migrations saisonnières si 10% seulement des automobilistes modifient leurs dates de départ.

Divergence

Selon Christian Gérondeau, la qualité de l'air des villes françaises s'est considérablement améliorée depuis une vingtaine d'années. Selon Airparif, 4,5 millions de franciliens respirent toute l'année un air de qualité "non satisfaisante" : le niveau de dioxyde d'azote mesuré dans 120 villes d'Ile de France est supérieur de 40 microgrammes par m³ à l'objectif recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Médiation FNAUT : toujours plus

Au cours de l'année 2002, les activités de médiation de la FNAUT se sont encore développées. 603 dossiers soumis par des usagers ont été traités. Parmi eux, 389 concernaient des litiges avec la SNCF ou la RATP, et 146 des litiges avec des compagnies aériennes.

148 dossiers ont été transmis à la SNCF et à la RATP, essentiellement sous forme de saisine des deux médiateurs (quelques dossiers concernant des accidents corporels ont été étudiés directement avec le service juridique de la RATP). La FNAUT a assuré à elle seule 55% des saisines du médiateur de la SNCF (80% d'avis favorables ou partiellement favorables) et 24% de celles du médiateur de la RATP (90% d'avis favorables ou partiellement favorables).

Deux plaquettes sur la médiation (SNCF-RATP et transport aérien) sont disponibles au siège de la FNAUT). La FNAUT peut également intervenir auprès des transporteurs urbains de province, des autocaristes et des compagnies maritimes.

Laurence Vernay

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Auvergne

● L'AUT-Auvergne a vigoureusement protesté contre la proposition du préfet Mongin de transférer des crédits prévus pour la modernisation de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand à l'amélioration de la RN 88 et de la route Centre-Europe-Atlantique. Pierre Pommarel, président de l'AUT, a dénoncé "le manque de volonté politique dès qu'il s'agit d'imaginer des alternatives à la route" et rappelé qu'une redevance poids lourds est indispensable pour financer les infrastructures ferroviaires.

Basse Normandie

● L'ADPCR a organisé à Dol une manifestation pour l'électrification intégrale de la ligne Caen-Rennes (53% de l'itinéraire étant déjà électrifié), et des antennes Folligny-Granville et Pontorson-Le Mont Saint Michel. L'association réclame le remplacement des autocars circulant entre Lison et Coutances par des autorails X73500 sous-utilisés : le trajet passerait de 50 à 34 minutes (les régions Midi-Pyrénées et Auvergne en font circuler entre Toulouse et Clermont). L'ADPCR s'inquiète de la suppression prévue de la desserte de la gare de Folligny par les trains Paris-Granville malgré les possibilités de correspondance avec les trains Caen-Rennes.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France a dénoncé la hausse des tarifs des transports collectifs intervenue en août dernier (+4,1%), imposée par l'Etat contre l'avis des élus régionaux et sans amélioration notable de la qualité des services offerts aux usagers.

● L'AUT exprime son inquiétude face aux nombreux projets franciliens de "tramway sur pneus" : absence d'avantage décisif sur le tramway classique en matière de coût, faiblesses techniques, interconnexion impossible avec les tramways existants ou en projet.

● Le MDB a organisé, en mai dernier, les assises du stationnement des vélos (sur la voirie et dans les immeubles) en partenariat avec la ville de Paris, le Club des Villes Cyclables et le CERTU.

● Le MDB constate que les schémas directeurs des aménagements cyclables de Paris et des départements de la petite couronne sont très ambitieux sur le papier, mais bien modestes quant aux réalisations.

● L'AUT-Plaine Commune proteste

contre l'envahissement des trottoirs par les terrasses de café, étalages de commerces et autres expositions de voitures et motos par des garagistes.

Picardie

● A l'occasion de la Semaine du Développement Durable, l'Association Vie et Paysages a fait un inventaire des actions des villes de Picardie et Champagne-Ardenne en faveur des mobilités douces, son travail a été primé par la préfecture de la Picardie. Elle a organisé à Château-Thierry une expérimentation du ramassage scolaire Pedibus auprès de deux écoles de la ville, et un circuit sur le thème "vivre la ville à vélo".

Rhône-Alpes

● L'ARSMB a rappelé les dangers des tunnels routiers alpins : le 5 août, un camion transportant des couches pour bébés a pris feu dans le tunnel suisse du Gothard, pourtant très bien sécurisé, son conducteur a eu le réflexe d'accélérer et a réussi à le sortir du tunnel si bien qu'une catastrophe a été évitée de justesse. Ce nouvel accident démontre qu'un tunnel bitube, réclamé au Mont Blanc par le ministre italien des transports Pietro Lunardi, ne serait guère plus sûr que l'actuel monotube : seule une interdiction du transit routier peut assurer la sécurité des automobilistes.

L'ARSMB et d'autres associations défendant l'environnement du massif du Mont Blanc ont été reçues par le premier ministre en vacances à Combloux : elles ont souligné l'exaspération des riverains des corridors à camions traversant la France ; elles ont réclamé l'interdiction du transit la nuit en cas de pic de pollution, des contrôles de sécurité plus sévères et la taxation de la route.

● L'association lémanique pour la promotion du rail (Alprail) s'inquiète de la remise en cause, envisagée à Berne, du raccordement ferroviaire Genève Eaux Vives-Annemasse. Comme l'a rappelé son président Sig Maxwell, cet investissement est indispensable à la mise en place d'un RER interfrontalier pour faire face à l'augmentation des déplacements pendulaires.

● Lors de l'enquête publique, la FNAUT a approuvé la réouverture de la ligne Bourg en Bresse-Bellegarde (ligne du Haut Bugy). Elle s'est cependant opposée au projet de suppression du raccordement, à Bellegarde, entre cette ligne et la voie en direction de Culoz.

● Jean-Louis La Rosa a été consulté par le CERTU sur la matérialisation des sites propres permettant une visualisation correcte par les usagers de la rue de l'encombrement des transports collectifs guidés.

● Simone Bigorgne a été auditionnée sur la commercialisation des titres de transport de la SNCF.

● La FNAUT a demandé à Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, de renoncer à imposer aux automobilistes l'usage des feux de croisement le jour : cette mesure, envisagée par le ministre, serait très dangereuse pour les piétons et cyclistes (voir FNAUT-Infos n°81), elle n'a pas été validée par le Conseil National de la Sécurité Routière.

● François Grosjean a représenté la FNAUT à la manifestation organisée à Saint Jean Pied de Port par l'association LEIA contre le projet d'axe routier à grand gabarit France-Aragon traversant les Pyrénées-Atlantiques. Il a participé à une réunion organisée à Bruxelles sur la politique alpine des transports (projet ALP-NET) ainsi qu'au congrès "la politique de la montagne, bilan et perspectives" organisé à Gérardmer par la fédération française d'économie montagnarde.

● Jean Sivardière est intervenu lors du congrès Velo-city 2003, il a préconisé une unité d'action des associations de piétons, cyclistes, handicapés et usagers des transports après avoir souligné leurs intérêts communs.

● François Grosjean a participé à l'atelier associatif Agora 2020 organisé par le ministère de l'Équipement pour recueillir des suggestions de thèmes de recherche.

● La FNAUT a participé au débat public sur le projet CDG-Express : Eric Ehlers a présenté les réflexions de la FNAUT et de l'AUT-Ile de France lors de la réunion de lancement du débat, Jean-Marie Tisseuil est intervenu dans une table ronde sur le thème "comportement des usagers des transports et transfert modal".

● Suite à une deuxième explosion d'un pneu du TVR de Caen (prévu par une expertise du Conseil général des Ponts et Chaussées), la FNAUT a de nouveau demandé au secrétaire d'Etat aux Transports d'interdire l'exploitation des TVR de Nancy et Caen afin de garantir la sécurité des usagers et des passants.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 119

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Bedi-Sipap, 86000 Poitiers

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

Canicule oubliée

La canicule qu'a connu notre pays cet été a eu de multiples conséquences sanitaires, industrielles, agricoles et environnementales : surmortalité des personnes âgées, pics de pollution à l'ozone, production énergétique fragilisée, sécheresse, vie naturelle perturbée, incendies, difficultés dans la navigation fluviale. Dès 2001, les experts du Groupement Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) avaient envisagé un scénario de ce type.

On pouvait donc espérer qu'un tel événement, dont le GIEC craint le renouvellement fréquent, allait amener nos décideurs politiques à abandonner leurs discours de salon sur le développement durable et, enfin, à réviser sérieusement leurs choix antérieurs.

"Nous n'avons pas de planète de rechange", déclare le Chef de l'Etat. "La lutte contre le réchauffement climatique doit être une priorité, il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 3% par an", affirme Roselyne Bachelot. Or depuis dix ans, comme le rappelle Chantal Duchêne, directrice du GART, on note une forte croissance de l'usage de l'automobile, liée à la périurbanisation et aux nouveaux modes de vie urbains.

La première réaction des pouvoirs publics, en pleine canicule, a consisté à relever fortement les tarifs des transports urbains en Ile de France (+4,1%) et en province (+3,8% à Grenoble).

Le gouvernement a ensuite supprimé toutes les subventions destinées aux transports en site propre et PDU des villes de province : un désengagement brutal totalement contradictoire avec les beaux discours écologiques officiels.

Le gouvernement relance par ailleurs de nombreux projets autoroutiers et aéroportuaires : A1 bis rebaptisée A24, contournements de Strasbourg, Lyon et Bordeaux, Notre Dame des Landes, ...

Seule mesure positive, encore qu'elle épargne prudemment les transporteurs routiers, mais combattue avec démagogie par l'UDF et le PS : un modeste relèvement des taxes sur le gazole consommé par les automobilistes : c'est peu.

En attendant, les problèmes demeurent. Insistant sur le rôle des transports routiers et aériens dans le réchauffement climatique, Hubert Reeves affirme sobrement : "inutile de nous bercer d'illusions. Si rien ne change, nous fonçons dans le mur".

Jean Sivardière

La concurrence train - avion : un 3^e aéroport parisien inutile



Photo : Marc Debrincat

Le rapport Mathieu-Pavaux, commandé par la FNAUT et financé par l'ADEME, a démontré que l'effet futur de la concurrence ferroviaire (TGV et trains classiques) sur le volume du trafic d'Aéroports de Paris (Roissy et Orly) n'a pas été pris correctement en compte par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) dans ses estimations de croissance du trafic aérien. Cette étude rigoureuse confirme l'inutilité d'un troisième aéroport parisien, pourtant déclaré "inéluçtable" par le gouvernement Jospin. Une telle conclusion est renforcée si on envisage une modification des conditions actuelles de réglementation et de tarification du transport aérien : protection plus stricte des riverains des aéroports contre les nuisances, attribution rationnelle des sillons horaires menant à une augmentation de l'emport, taxation du kérosène consommé par les avions.

L'hypothèse d'un troisième aéroport parisien a été adoptée par le gouvernement Jospin, qui considérait cet investissement comme "inéluçtable".

La FNAUT a alors vigoureusement combattu ce choix ruineux sur la base des arguments suivants :

- les aéroports de Roissy et Orly sont loin d'être saturés, un nouvel aéroport est a priori un gaspillage financier ;
- on peut y réduire les nuisances sonores même si le trafic augmente ;
- l'évolution du trafic aérien au fil de l'eau a été évaluée de manière beaucoup trop optimiste, la DGAC tablant sur un doublement du trafic d'ici 2020 ;
- la création d'un troisième aéroport parisien risque de stimuler globalement le trafic aérien ;
- l'effet d'une probable écotaxe sur le transport aérien n'a pas été sérieusement pris en compte malgré l'accroissement du risque climatique ;

- enfin l'effet futur de la concurrence train-avion a été sous-estimé.

Certains des arguments ci-dessus ont été confirmés par une contre-expertise obtenue, à la fin du débat public intervenu en 2001, par la FNAUT, les Amis de la Terre et France Nature Environnement, et réalisée dans l'urgence par le cabinet britannique MVA Consultants (voir FNAUT-Infos n° 94, 102 et 110).

Depuis cette date, une commission parlementaire animée par le député UMP François-Michel Gonnat a été amenée à affirmer que le troisième aéroport, bien loin d'être "inéluçtable", était en fait "inopportun". Quant au gouvernement Raffarin, il semble décidé à abandonner ce projet "baladeur" aberrant.

La FNAUT a cependant souhaité en savoir plus sur la future concurrence train-avion, paramètre fondamental pour l'évolution du trafic aérien.

Elle a donc fait réaliser une étude sur ce

thème par deux experts reconnus et possédant des compétences très complémentaires : Gérard Mathieu, consultant Transport, et Jacques Pavaux, directeur général de l'Institut du Transport Aérien (ITA). Cette étude a été financée par l'ADEME (contrairement à ses engagements, la DGAC a refusé toute participation financière).

Objectifs de l'expertise

Il s'agissait d'évaluer, aux horizons 2020 et 2030, les transferts de trafic possibles de l'avion vers le train dans l'hypothèse où le développement de l'offre ferroviaire à grande vitesse serait poursuivie activement en France et en Europe (lignes nouvelles à grande vitesse, mais aussi progrès technologiques affectant la vitesse des trains, la capacité des lignes et la fréquence des dessertes).

Il était supposé par ailleurs que les temps de correspondance train-avion seraient minimisés, qu'un service d'enregistrement des bagages serait mis en place dans la plupart des gares et que des tarifs combinés train + avion attractifs seraient proposés aux voyageurs pour les pré et post-acheminements par le train.

Le réseau à grande vitesse

Le rapport recense tout d'abord de manière exhaustive les lignes à grande vitesse (LGV) existantes ou en construction, en France et dans les pays européens voisins, et les LGV en projet et très vraisemblablement opérationnelles en 2030, en précisant leur calendrier d'ouverture.

Les aménagements de lignes existantes dont pourront bénéficier les TGV et trains classiques, associés le cas échéant à l'introduction de la technique pendulaire, sont également répertoriés.

Ce recensement aboutit à la définition d'un réseau européen à grande vitesse vu de Paris, puis à celle des offres compétitives par rapport au transport aérien court et moyen courrier : voyage de jour en TGV ou train classique, et voyage de nuit (voir encadré page 3). L'étude a donc été effectuée sur une aire centrée sur Paris et s'étendant jusqu'à Lisbonne, Malaga, Naples, Budapest, Varsovie, Stockholm, Edimbourg et Glasgow.

Les temps de parcours

Ces temps ont été évalués à l'horizon 2020 et à l'horizon 2030.

En 2030, les métropoles françaises (dont Toulouse) se trouveront toutes à moins de 3 heures de Paris (à l'exception de Nice : 3h 15), et la plupart des villes

françaises à moins de 3h 30.

Londres se trouvera à 2h de Paris, ce qui permettra une desserte directe des grandes villes britanniques telles que Liverpool et Manchester en 3h.

De nombreuses villes allemandes (Cologne, Dusseldorf, Francfort, Stuttgart) ainsi qu'Amsterdam, Genève et Turin se trouveront à 3h de Paris (Zürich à 3h 15, Milan et Bilbao à 3h 30).

A noter que Paris-Nice, Paris-Toulouse et Paris-Londres sont les 3 premières relations aériennes assurées depuis Aéroports de Paris (ADP) : environ 3 millions de passagers par an sont actuellement transportés sur chacune de ces relations (soit plus de 5 en 2030) par de véritables ponts aériens.

Estimation des effets de la concurrence train-avion

L'effet de l'offre ferroviaire à grande vitesse a été calculé sur les lignes intérieures et internationales au départ ou à destination de Paris directement concurrencées par le TGV (ou par le train classique dans le cas particulier de Clermont Ferrand et de Limoges).

77 lignes ont été étudiées. Elles sont classées en trois groupes :

- celles qui ont été soumises à la concurrence du train avant 2002 ;
- celles qui le seront d'ici 2020 ;
- celles qui le seront seulement entre 2020 et 2030.

L'analyse des trafics au cours de la période récente 1990-2002 fournit déjà des indications très frappantes.

- Les lignes du premier groupe correspondaient à un trafic total de 19,8 millions de passagers en 1990 et 20,5 en 2002. Ce trafic a donc connu une croissance très faible, 0,3% par an en moyenne : sans le TGV, il serait aujourd'hui supérieur à 30 millions de passagers par an.

- Les lignes des deux autres groupes correspondaient à un trafic total de 9 millions de passagers en 1990 et 18 millions en 2002, soit une croissance moyenne de 5,7% par an (la croissance des autres lignes d'ADP a été de 5,5%).

Dans un cas, le trafic aérien a donc stagné ; dans l'autre, il a doublé.

Pour chacune des 77 lignes, correspondant à un trafic actuel d'environ 38 millions de passagers par an (15 à Orly et 23 à Roissy), le trafic probable à offre ferroviaire inchangée a été estimé en 2020 et 2030. Les calculs reposent sur :

- des projections à long terme des proportions à voyager par avion, segmentées par catégories socio-professionnelles, des

Le rapport de la mission parlementaire

Présidée par François-Michel Gonnot, député UMP de l'Oise, la mission d'information parlementaire sur "l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire" a écarté provisoirement la perspective d'un troisième aéroport parisien (qui coûterait de 6 à 9 milliards d'euros) : elle a recommandé que toute décision soit différée pendant 5 ans. Elle a noté au passage que quasiment tous les projets de nouveaux aéroports européens ont été abandonnés et qu'aux USA, un seul aéroport a été construit depuis 50 ans.

21 mesures ont été présentées pour adapter le système aérien français.

- 10 d'entre elles concernent la protection des riverains d'Orly et Roissy contre les nuisances : réduction du bruit (création de deux nouvelles pistes orientées nord-ouest-sud-est et neutralisation de deux des pistes existantes, suppression des couloirs aériens et dispersion des trajectoires des avions, donc ... du bruit), maîtrise de l'urbanisation à proximité des aéroports.

- Dans l'espoir de décharger les aéroports parisiens de 200 000 vols par an, il est proposé de reporter les vols à bas coûts et les charters sur Beauvais et Evreux, les vols d'affaires sur Le Bourget, les vols cargo sur Vatry et les vols militaires sur Châteauroux, et de développer les correspondances à Clermont-Ferrand (vols intérieurs), Lyon (vols vers l'Europe et le Maghreb) et Bordeaux (vols vers l'Amérique latine). Dans cette optique, il est suggéré de desservir les aéroports par le TGV (Orly) et de les interconnecter grâce au TGV, par exemple Paris et Amsterdam.

Le travail certes approfondi de la mission parlementaire (elle a procédé à de nombreuses auditions dont celle de la FNAUT) présente un intérêt très limité car les prévisions de croissance du trafic aérien avancées par la DGAC n'ont nullement été remises en cause.

- Le TGV est conçu plus comme un mode complémentaire de l'avion, permettant des acheminements vers ou depuis les aéroports, que comme un mode directement concurrent.

- L'impact de l'avion sur l'environnement global n'est pas pris en compte, une écotaxe n'est pas envisagée.

En définitive, les conclusions de la mission parlementaire ne satisfont que les opposants picards au troisième aéroport. Les associations de riverains de Roissy et Orly persistent à réclamer le troisième aéroport. Quant à la FNAUT, elle considère que certaines propositions ne sont que de fausses bonnes idées et regrette que les problèmes de fond n'aient pas été abordés.

Avion et environnement

Yves Egal a rassemblé pour la FNAUT un ensemble de réflexions sur le rôle possible des réglementations nationales et internationales, dont nous extrayons quelques réflexions marquantes.

Les nuisances engendrées par le trafic aérien ne se limitent pas au bruit imposé aux "populations survolées", comme le croient les décideurs politiques. **Le transport aérien contribue dangereusement au réchauffement climatique** (pour 4%, le transport terrestre pour 20%), par émission de gaz carbonique mais aussi de vapeur d'eau en haute altitude. D'où la nécessité de le limiter à son domaine de pertinence - le long courrier - en le remplaçant par le TGV et le bateau rapide (sur la Méditerranée). Sur un aller-retour Paris-New York, un passager consomme autant que l'utilisateur d'une Clio en un an, soit 500 à 700 litres de carburant. Sur un vol court courrier (la consommation moyenne est double en raison de l'impact de la surconsommation au décollage), il produit autant d'effet de serre que s'il voyageait seul dans une voiture consommant 20 litres/100 km.

La concentration des trafics sur les aéroports existants peut être bénéfique pour l'environnement global.

- Un simple report du trafic sur les aéroports de province libérerait des créneaux à Paris et induirait une croissance globale du trafic aérien. De nouveaux aéroports engendreraient de l'étalement urbain et des dessertes autoroutières.

- Dans le bassin parisien, la dispersion du trafic d'ADP sur de petits aéroports (Beauvais, Evreux, le Bourget) aurait le même effet, car de tels aéroports ne justifieront jamais la mise en place d'une desserte ferroviaire efficace.

Un aménagement du territoire par l'avion n'est donc pas compatible avec un développement durable.

Une augmentation progressive du prix du transport aérien est inévitable. Déjà, selon une décision judicieuse de Roselyne Bachelot, la taxe bruit versée par les compagnies aériennes aux aéroports va passer de 17 à 55 millions d'euros en 2004. **Une écotaxe sur le kérosène** est préconisée par la Commission Européenne, son produit devrait logiquement être utilisé pour développer le système TGV. Pour un vol court courrier, cette taxe pourrait augmenter le prix du billet de 5 à 10% (et plus encore pour un vol à bas coûts), et provoquer un report immédiat de trafic du même ordre sur le TGV tout en apportant au rail une ressource pérenne permettant d'accélérer son développement et de renforcer les transferts de trafic de l'avion vers le TGV.

résidents français et européens (les enquêtes et études de l'ITA ont été exploitées) ;

- l'analyse de l'évolution passée du trafic de chaque liaison.

Puis le report probable de la clientèle aérienne sur le train a été évalué en 2020 et en 2030. Les effets de la concurrence ferroviaire sur les trafics origine-destination et sur les trafics en correspondance ont été estimés séparément. Le modèle utilisé tient compte de nombreuses variables : temps de trajet par avion et train ; temps moyen d'accès aux aéroports et aux gares ; fréquence des dessertes ; prix du transport et des accès aux aéroports et aux gares.

Effets de la concurrence du train sur le trafic d'ADP

Globalement, le trafic des 77 lignes doublerait à offre ferroviaire inchangée. Plus précisément, il passerait de 38,3 millions de passagers en 2002 à 67,6 en 2020 (soit une croissance moyenne de 3,2% par an) puis 80,7 en 2030 (soit une croissance moyenne de 1,8% par an).

L'amélioration de l'offre ferroviaire provoquerait un report global du trafic aérien concerné sur le train de 15% en 2020 et de 6% supplémentaires en 2030.

En 2020, les pertes de trafic aérien les plus importantes seraient observées sur les lignes de Toulouse, Nice, Londres, Bordeaux et Strasbourg. Au total, ADP perdrait environ :

- 10 millions de passagers en 2020 (5,2 sur les lignes intérieures et 5,1 sur les lignes internationales) ;

- et 17 millions en 2030 (8,2 sur les lignes intérieures et 8,7 sur les lignes internationales).

Si on tient compte des 10 millions de passagers déjà transférés de l'avion sur le train entre 1990 et 2002, qui représenteraient environ 18 millions de passagers en 2030, on voit que **le trafic total des aéroports parisiens qui pourrait être capté entre 1990 et 2030 par le train, essentiellement par le TGV, est voisin de 35 millions de passagers** : un tel trafic représente le trafic maximum qui pourrait être traité à l'aéroport d'Orly (le trafic à Orly a été de 23 millions de passagers en 2002).

Les conclusions de la FNAUT

Une estimation rigoureuse de l'effet futur de la concurrence train-avion est particulièrement importante. En effet :

- les deux tiers du trafic d'ADP correspondent à des vols courts ou moyens courriers ;

- les deux tiers environ du trafic à courte ou moyenne distance, soit environ la moitié du trafic d'ADP, est potentiellement concerné par la concurrence ferroviaire mais ne l'a pas encore été à ce jour.

Les estimations de MM. Mathieu et

Pavaux démontrent que l'effet de la concurrence train-avion a bien été sous-estimé par la DGAC, qui n'a envisagé que les projets TGV susceptibles d'être opérationnels en 2020. Or, à cette date, le réseau TGV sera encore très éloigné de sa configuration optimale.

Le rapport Mathieu-Pavaux confirme ainsi, de manière argumentée, l'inutilité d'un troisième aéroport parisien.

Il faut par ailleurs noter que plusieurs paramètres, non pris en compte dans l'étude de MM. Mathieu et Pavaux, sont susceptibles d'accroître le report de trafic de l'avion sur le train :

- une amélioration possible de la politique commerciale des exploitants ferroviaires (information, accès aux gares, accueil, billetterie, confort, restauration et services annexes à bord, tarification plus simple et plus attractive, fidélisation), des correspondances entre le train et les transports urbains ou régionaux, de la ponctualité et de la fiabilité (grèves) ;

- une desserte de nouvelles gares sur les lignes classiques terminales ;

- l'émergence de contraintes nouvelles sur le trafic aérien (protection contre les nuisances, régulation du trafic augmentant l'emport et réduisant donc la fréquence des vols courts-courriers) ;

- le développement du fret ferroviaire à grande vitesse (courrier et fret à haute valeur ajoutée) ;

- enfin, un renchérissement du transport aérien lié à l'imposition d'une écotaxe.

Trains de nuit ?

Selon le vœu de la FNAUT, l'hypothèse d'un développement des trains de nuit selon une offre renouvelée, diversifiée (lits, couchettes, sièges inclinables) et assurant une nuit complète à bord (trajet de 9 à 12 heures) a été examinée.

Sur le territoire français, la réduction des temps de parcours grâce au TGV devrait conduire à une forte réduction du trafic de nuit. Par contre, à l'échelle européenne, l'utilisation, au moins sur certaines parties des itinéraires, des LGV par les trains de nuit pourrait rendre l'offre de nuit bien plus attractive sur les relations déjà desservies (Madrid, Rome, Vienne) et l'étendre à des destinations plus lointaines (Lisbonne, Séville, Varsovie, Copenhague).

Cependant le trafic potentiel, tous modes confondus, diminue fortement quand la distance augmente (il varie comme l'inverse du carré de cette distance, selon une loi "gravitationnelle") et le trafic aérien actuel sur ces destinations lointaines est faible. Si une offre nocturne renouvelée est souhaitable pour les voyageurs, elle ne pourra engendrer qu'un report modal très limité, de l'ordre de 1% de celui dû à l'effet TGV.

Mobilité et déficience visuelle

Malgré les progrès effectués depuis 30 ans, les personnes déficientes visuelles sont confrontées à des difficultés persistantes, dont certaines se sont aggravées, pour organiser et effectuer leurs déplacements.

Le handicap visuel survient le plus souvent à un âge avancé. Du fait des progrès de la médecine, les aveugles complets sont devenus rares parmi les jeunes, ils souffrent souvent de handicaps associés, physiques ou mentaux.

Seulement 10% environ des déficients visuels lisent et écrivent le braille, écriture en relief qui a pourtant le gros avantage de préserver la mise en forme des textes et l'orthographe. Il est donc nécessaire de fournir aux déficients visuels des informations écrites en gros caractères et des informations sonores.

Les propositions qui suivent ont pour but de rapprocher les conditions de déplacement des personnes déficientes visuelles de celles des personnes valides. Un handicap profond ne peut cependant être atténué, et seulement partiellement, que par une aide financière de la collectivité.

La plupart des mesures préconisées sont susceptibles de bénéficier à tous, car la déficience visuelle se répand avec le vieillissement de la population.

Préparation du voyage

La qualité de l'information disponible est essentielle : elle intervient lors de la préparation du voyage, pendant le voyage et à l'arrivée.

Avant de se lancer dans un déplacement, un voyageur déficient visuel doit en effet, en fonction de son degré d'autonomie, établir une feuille de route. Il doit connaître avec précision :

- les trajets à effectuer à pied, en transport urbain et interurbain ;
- les horaires et la liste des points d'arrêts (pour ne pas manquer celui où il doit descendre) ;
- les destinations, les correspondances, les délais d'attente et les nombreuses difficultés prévisibles (obstacles, escaliers fixes, escalators montants ou descendants, tapis roulants).

Il doit en particulier déterminer l'aide dont il aura besoin, connaître les services d'accueil, ou encore savoir s'il aura besoin d'un taxi.

La phase primordiale de préparation du voyage nécessiterait la mise en place d'un service de renseignements par téléphone, organisé dans chaque région ou département et regroupant les bases de données de la SNCF, des autocaristes, des transporteurs urbains et des mairies (pour connaître les travaux de voirie en cours).

L'information pourrait être mise aussi à disposition sur un site internet car les déficients visuels, en particulier ceux qui ont une activité professionnelle, sont de plus en plus nombreux à être équipés en informatique parlante, braille ou gros caractères. La seule condition nécessaire serait que les gestionnaires de sites respectent les préconisations W3C, fournies par Microsoft, qui imposent que toute image soit accompagnée d'un commentaire textuel. Le site Citéfutée concernant les déplacements à Paris et en banlieue est facile à utiliser, ce qui n'est pas le cas des sites SNCF.

Les informations horaires devraient être fournies en braille gros caractères et sur un serveur audiotel d'un prix abordable (une fois informatisés, les documents peuvent être transcrits en braille par des imprimantes).

Dans chaque capitale régionale, un guide des transports devrait être proposé par les exploitants aux voyageurs déficients visuels. A Paris, l'association Valentin Haüy publie un guide du réseau ferré de la RATP (métro et RER) ; le guide des bus de Paris est très ancien et rien n'existe pour la banlieue.

Dans le passé, certaines grandes villes (Rennes, Grenoble) ont publié un guide des gares routières, qui permettait aux déficients visuels de préparer leurs voyages à l'aide d'une loupe, les panneaux d'affichage étant hors d'atteinte.

Pendant le voyage

L'aventure commence dès la sortie du logement : trottoirs mal entretenus et encombrés, stationnement sauvage sur les passages piétons et devant les arrêts de bus, couloirs de métro peu ou mal balisés, taxis difficiles à trouver.

Depuis une vingtaine d'années, la multiplication des services d'accueil dans les grandes gares SNCF a constitué un grand progrès, mais il reste encore beaucoup à faire. Là où ils existent, ces services sont parfois défectueux : l'employé est indisponible, ou absent. Un service téléphonique devrait pouvoir être contacté par le voyageur.

D'autre part, en cas de correspondance train-autocar, il faut sortir de la gare et l'agent d'accueil ne dispose pas toujours du temps nécessaire pour assurer l'accompagnement du voyageur. Et si le voyageur arrive en taxi dans une gare, le conducteur n'est pas toujours autorisé à descendre pour le conduire jusqu'au service d'accueil SNCF : il devrait pouvoir avertir ce service par téléphone.

Des services d'accueil devraient être créés dans les petites gares SNCF (en particulier en banlieue parisienne, un agent au moins pouvant être disponible). Ils

devraient aussi prendre en compte les services routiers.

Une fois arrivé dans le hall de la gare SNCF ou sur le quai, le voyageur déficient visuel doit pouvoir localiser le composteur. Un repérage podotactile et de couleurs contrastées devrait permettre, dans les grandes gares, de repérer les voies. Sur les quais, il faudrait installer des "bandes d'éveil" comme on en trouve dans le métro parisien.

Dans les trains TER, l'annonce des gares et des incidents de circulation doit être systématique, comme dans les TGV et trains Corail. Les voyageurs valides apprécieraient eux aussi !

Recherche nécessaire

Des recherches sont en cours en vue de faciliter l'orientation et la circulation des voyageurs déficients visuels dans les grandes gares et centres d'échange par des cheminements à balisage podotactile ou sonore. Des essais sont effectués à Lyon Part Dieu.

L'utilisation du téléphone portable pourrait permettre d'interroger des bases de données locales sur la position des équipements des gares, grâce à un agent d'accueil ou un automate à reconnaissance vocale.

Pour éviter les accidents, les portes des trains ne doivent pouvoir s'ouvrir que du côté du quai.

Roger Jalade, Confédération de Défense des Handicapés et Retraités

Dans les transports urbains

A **Reims**, des feux tricolores et poteaux d'arrêts de bus sont munis de dispositifs d'information sonore à l'intention des personnes aveugles ou malvoyantes. Arrivé à l'arrêt, l'usager active un boîtier : l'émetteur situé sur le poteau diffuse alors des informations (couleur des feux, nom de l'arrêt et des lignes qui le desservent).

A **Nancy**, un point d'accueil a été installé près d'un pôle intermodal : les personnes aveugles ou malvoyantes, grâce à une télécommande qui fait également fonctionner l'alerte sonore aux carrefours, peuvent y demander une aide personnalisée.

A **Toulouse**, des systèmes sonores permettent de repérer de nombreux carrefours et les ascenseurs menant aux quais du métro.

Le TVR à la mode de Caen : et maintenant, il saute !

Le 29-09-03, dans une courbe, le TVR de Caen s'est relevé brutalement de 20 centimètres. "Suite à un défaut de logiciel, une demande a été transmise pour que les vérins se soulèvent, et une suspension a lâché, mais ce n'est pas un problème de sécurité", a expliqué l'exploitant (sic). Viacités, autorité organisatrice, a demandé au préfet d'envisager un arrêt de l'exploitation !

La situation du TVR est affligeante. A tout moment, un pneu peut exploser ou un galet dérailler, toutes les courbes sont franchies à 5 km/h. La voie, les rames et les quais des stations sont sous surveillance permanente car tout s'use à une vitesse affolante alors qu'on nous avait promis de sérieuses économies par rapport à un vrai tramway. Portes et aiguillages se bloquent. Un ornierage du macadam est apparu. Une association a même été créée par les riverains mécontents du bruit du TVR, qui devait pourtant être plus silencieux qu'un tramway sur rails.

Dès 1995, la FNAUT avait averti les décideurs : "on prétend avoir un tramway au prix d'un trolleybus, on risque d'avoir un trolleybus au prix d'un tramway". Nous y sommes.

Michel Mancel, ADTC Caen

Nancy : l'autre aberration

On connaît la solide incompétence des élus et services techniques de la Communauté Urbaine du Grand Nancy (voir page 5). Animés par la volonté, certes louable, de développer les transports "propres" et de récupérer le réseau bifilaire des anciens trolleybus bimodes, ils ont décidé d'acheter au constructeur italien Ansaldo-Breda 7 trolleybus de 12 m et de les adapter aux caténaires de Nancy.

On commanda donc à un constructeur ... allemand (Kiepe) des perches qu'Ansaldo fut prié de greffer sur ses trolleys. Mais il fallut attendre la réception du 7ème engin pour qu'on s'aperçoive que les perches pouvaient "sauter", en particulier dans certains virages, et avaient été prévues trop courtes. Depuis deux ans, les 7 trolleys sont restés au garage : la société Ansaldo a été priée de changer, à ses frais, les perches imposées par la CUGN. Refus du constructeur, refus de la CUGN de payer les 7 trolleys : on attend les conclusions de la Justice.

Claude Pierre dit Barrois

**La FNAUT vous présente ses
Meilleurs vœux
à l'occasion du nouvel an**

Nancy, Caen : le TVR en sursis ?

Nouvel accident

Le 2 septembre 2003, le pneu arrière droit d'un véhicule TVR de Caen a explosé à la station "Université", avec projection de morceaux de pneu sur le quai de la station. Un tel accident aurait pu avoir des conséquences graves pour les usagers et les passants.

Le 25 novembre 2002, suite à plusieurs déraillements survenus à Nancy et à Caen et à une première explosion de pneu observée à Caen trois jours avant, la FNAUT, en accord avec ses associations locales, avait demandé à Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, de suspendre l'exploitation commerciale du TVR jusqu'à ce que la preuve soit apportée que ce nouveau mode de transport collectif peut offrir les mêmes garanties de sécurité que les bus et tramways classiques

Or, depuis cette date :

- les dysfonctionnements du TVR se sont accumulés à Nancy et à Caen : usure anormale du monorail de guidage, microfissures dans les essieux, rupture d'un boîtier de direction, ...

- une expertise accablante du Conseil Général des Ponts et Chaussées, effectuée à la demande du secrétaire d'Etat aux Transports et publiée en avril 2003, a souligné, en particulier, "la détérioration alarmante" du pneu arrière droit des véhicules, dont le guidage en station se fait par frottement du flanc du pneu sur une glissière en acier (Nancy) ou une bordurette en béton (Caen), et mis en garde contre "les risques d'explosion" du pneu.

Manifestement, le TVR présente des défauts de conception fondamentaux, qu'il n'est pas possible de corriger par de simples adaptations.

Compte tenu des avertissements explicites du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'accident récent, la FNAUT estime anormal qu'un engin aussi dangereux puisse continuer à circuler : la preuve est malheureusement faite qu'un

Aussi cher que le tram

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a approuvé le schéma de principe complémentaire du tramway sur pneus Saint-Denis-gare RER de Garges / Sarcelles, d'une longueur de 6,6 km. Le schéma de principe avait été approuvé en octobre 2000 pour un coût d'infrastructures de 53,3 millions d'euros. L'approfondissement des études techniques et des diagnostics des terrains a mis en évidence la nécessité de réaliser des travaux complémentaires. Le coût du projet ainsi modifié s'élève désormais à 116 millions d'euros.

accident grave peut survenir à tout moment.

La FNAUT a donc redemandé solennellement à Dominique Bussereau de faire arrêter l'exploitation du TVR de Nancy et de Caen - dont on s'étonne encore qu'il ait pu obtenir les autorisations administratives nécessaires à sa mise en circulation - avant que des victimes soient à déplorer lors de nouveaux accidents.

Jean-Louis La Rosa

Un gâchis annoncé

Afin de justifier leur réputation d'innovateurs, les pionniers de la Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN) ont imposé pour leur transport en site propre un cahier des charges irréaliste. Leur entêtement à ignorer les solutions éprouvées a débouché sur une monstruosité technologique : le TVR du constructeur Bombardier, un matériel hybride entièrement nouveau, censé combiner les qualités du bus et celles du tramway mais additionnant en pratique tous leurs inconvénients (voir FNAUT Infos n° 105 et 113).

Il fallait à Nancy un engin sur pneus pour grimper sur le plateau de Brabois (qu'attaquaient allègrement les tramways il y a 50 ans) mais, dans la montée, le guidage par un rail central s'est révélé impossible !

Il fallait à Nancy un engin plus apte que le tramway à prendre des virages de faible rayon de courbure. Mais aujourd'hui, pour éviter les déraillements, le TVR doit négocier certaines courbes à la vitesse d'un piéton (on envisage de les supprimer place de la République) ! Et à quoi bon un guidage par rail central (sur 75% du tracé seulement) si le guidage en station doit être assuré par des glissières ?

Il fallait économiser l'argent public en évitant la lourdeur du tramway, mais la maintenance du TVR atteint aujourd'hui des coûts exorbitants.

Homologué trop vite et mis en service de manière improvisée, le TVR est resté à l'état de prototype en l'absence de tests prolongés et sévères tels que les pratique, par exemple, la SNCF. Les exigences contradictoires de ses concepteurs sont à l'origine des contraintes hors normes qui s'appliquent à ses composantes et en font un engin fragile, ingouvernable et dangereux.

Certes le TVR, quand il fonctionne, est utilisé par 30 000 passagers par jour, mais il ne s'agit en rien d'un plébiscite, comme on veut nous le faire croire : les usagers sont bien obligés d'emprunter l'engin mis à leur disposition.

Claude Pierre dit Barrois

Le carnet du voyageur

Trous horaires

En semaine, il n'y a pas de train en milieu de journée pour se rendre de Genève à Aix-les-Bains, Chambéry, Annecy et Grenoble. Le voyageur peut certes utiliser un train Genève-Lyon jusqu'à Culoz, mais il doit ensuite attendre de 15h38 à 16h26 et voit passer - sans arrêt - un train TER, généralement peu fréquenté, Lyon-Aix-les-Bains-Annecy. La région Rhône-Alpes refuse l'arrêt à Culoz sous prétexte que "le train concerné assure une mission rapide et n'a pas vocation à s'arrêter à Culoz".

Le voyageur pourrait utiliser aussi le TER Genève-Lyon arrivant à Culoz à 13h16, mais le TER pour Chambéry est parti une minute avant (il arrive à Chambéry à 13h47, deux minutes après le départ d'un train pour Grenoble ...).

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Voyageur mécontent

J'ai effectué récemment un voyage aller-retour Grenoble-Avignon. A l'aller, aucune annonce sonore des gares dans le TER Grenoble-Valence (j'ai failli oublier de descendre à la gare de Valence-TGV). Aucun contrôle dans le TGV entre Valence et Avignon. Au retour, le TGV Avignon-Valence passant par Montélimar a eu 15 minutes de retard : aucune information sur la correspondance vers Grenoble n'a été donnée dans le TGV ou même à l'arrivée à Valence. Heureusement la correspondance a été maintenue, mais le matériel roulant aurait pu intéresser un antiquaire et aucun contrôle des billets n'a été effectué. On dit pourtant que la SNCF s'inquiète du niveau élevé de la fraude.

Le chef de gare de Paris-Lyon a eu l'idée sympathique d'installer des palmiers dans le hall de la gare, sans doute pour faire rêver les candidats au voyage. Mais qui donc regarde ces palmiers dont on ne voit que les troncs assez laids, sauf à lever la tête au risque de se cogner contre un autre voyageur ?

Les usagers de la gare cherchent plutôt à apercevoir les composteurs, peu visibles, à déchiffrer le tableau des trains au départ, peu lisible, ou à repérer la salle d'attente.

Les bacs à palmiers, dont la principale utilité est de recueillir quelques mégots ou vieux papiers, entravent inutilement la circulation dans une zone généralement très encombrée. Certains voyageurs en sont réduits à se faufiler entre les rangées de sièges installés dans le hall et dérangent ainsi d'autres voyageurs qui attendent leur train dans le bruit et les courants d'air.

Jean Sivardière, 38 Saint Egrève

Desserte ferroviaire et routière de l'Ardèche

La mise en service du TGV-Méditerranée a sensiblement dégradé la desserte de la Vallée du Rhône, l'arrêt des TGV étant reporté sur la gare excentrée de Valence-Rhône-Alpes.

Seuls quatre TGV, tous origine ou destination Paris, s'arrêtent encore à Valence-Ville, Montélimar et parfois Orange. Auparavant ces dernières gares bénéficiaient par correspondance à Valence-Ville de multiples relations vers Paris, mais aussi le Nord et l'Ouest de la France.

Cette dégradation est particulièrement nette pour les voyageurs à destination de l'Ardèche, entièrement tributaires de la desserte TGV de Montélimar, la gare TGV de Valence étant hors jeu compte tenu de son accès difficile.

Ces voyageurs sont d'autant plus pénalisés que deux des quatre TGV maintenus sont tarifés comme circulant en période de pointe et que ces TGV sont très répartis dans la journée, avec un intervalle de 7 h entre les départs de 10h44 et 17h53, et un intervalle analogue de 5h en sens inverse.

Il faudrait créer un arrêt de TGV supplémentaire dans chaque sens à Valence-Ville et Montélimar, en détournant par Valence et Montélimar (avec utilisation du raccordement de Lapalud) un TGV Paris-Marseille ou Languedoc, ou en prolongeant un TGV Paris-Lyon jusqu'à Avignon-Ville, voire en créant un nouvel aller-retour Paris-Avignon Ville.

La desserte routière de l'Ardèche est elle aussi perfectible.

Suite à une mise en sens unique (qui ne s'imposait nullement) de la traversée routière de Villeneuve-de-Berg, les autocars assurant la relation TER Montélimar-Aubenas empruntent dorénavant une déviation tout en desservant un point d'arrêt excentré et très peu fréquenté de cette agglomération, ce qui allonge le temps de trajet de 5 mn. Si des élus ne veulent pas de cars dans leur ville, ils doivent accepter qu'elle ne soit plus desservie, et non imposer un compromis pénalisant pour la plupart des usagers.

Par ailleurs, si certains cars desservent Vals les Bains, localité touristique importante, le parcours terminal Aubenas-Vals (5 km) n'est pas intégré à l'offre TER instaurée en 2001 et n'est donc pas porté à la connaissance du public lors de la vente du billet SNCF : en pratique, les voyageurs à destination de Vals sont incités à terminer leur voyage à Aubenas et à se faire chercher en voiture à cette gare.

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

Sécurité routière

Les dangers méconnus de l'alcool

Il faut en moyenne une heure pour éliminer l'alcool contenu dans une coupe de champagne, un verre de pastis, un ballon de vin, un demi de bière ou 3 centilitres de whisky.

Le taux d'alcoolémie augmente en moyenne de 0,2 à 0,25 g par verre ; il diminue lentement, d'environ 0,15 g par heure. Le pic d'alcoolémie est plus vite atteint si l'on boit à jeun.

Selon **Isabelle Massin**, ex-déléguée interministérielle à la Sécurité Routière : "bien des gens prennent un apéritif puis boivent quelques verres autour d'un barbecue : il faut les avertir qu'ils ne peuvent pas reprendre le volant".

Philippe Batel, alcoologue à l'hôpital Beaujon de Clichy, ajoute : "après un bon repas en famille ou entre amis, on a l'impression d'être bien, en pleine possession de ses moyens, mais le risque survient bien avant l'ivresse".

Pascal Gache, alcoologue aux hôpitaux universitaires de Genève, est encore plus précis : "dès 0,3 gramme par litre de sang, soit un verre et demi pour un homme de 70 kilos et un verre pour une femme de 55 kilos, on constate un premier effet d'euphorie et de désinhibition. Les conducteurs se sentent plus sûrs d'eux et roulent plus vite. Il y a aussi des effets psychomoteurs : rétrécissement du champ visuel et allongement du temps de réaction".

Dans 85% des accidents mortels dus à l'alcool, les responsables sont des buveurs occasionnels. C'est une raison supplémentaire pour abaisser le taux limite d'alcoolémie de 0,5 gramme par litre de sang à 0,3 (voire même 0,2 comme en Suède), en particulier - comme le suggère judicieusement **Charles Mercier-Guyon**, secrétaire du conseil médical de la Prévention Routière - pour les jeunes conducteurs, les récidivistes et les professionnels de la route : conducteurs de camions et d'autocars, représentants de commerce, ...

Un tel abaissement est souhaité par 67% des Français (sondage VSD) et par **Jean-François Mattei**, ministre de la Santé, mais il n'a pas été retenu (on se souvient de l'hostilité du lobby de l'alcool et d'Hervé Gaymard, ministre de l'agriculture, à une récente campagne contre l'alcool au volant).

Pourtant, d'après **Michel Reynaud**, professeur à l'hôpital Paul Brousse à Villejuif : "cette mesure ferait passer de manière forte le message que celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas".

Permis à points

Récompense :

+3 points à la municipalité de Bourgne (Territoire de Belfort) : elle a accepté l'implantation d'un incinérateur sur son territoire à la condition sine qua non que l'acheminement des ordures ménagères compactées depuis les vallées sous-vosgiennes et la vallée de la Doller se fasse par le rail, sur 25 km.

Punitions :

-8 points à Didier Migaud, député PS de l'Isère et président de Grenoble-Alpes-Métropole, pour s'être moqué des grenoblois. Selon lui : "la troisième ligne de tramway permettra à terme de diminuer le nombre des véhicules traversant l'agglomération et la pollution par l'ozone. Le tunnel sous la Bastille répond au même objectif" (il s'agit d'un tunnel de 5 km sous Grenoble qui relierait les autoroutes A48 vers Lyon et A41 vers Chambéry). On n'a pourtant jamais vu la mise en service d'une infrastructure routière faire diminuer la circulation ... et la pollution.

-8 points à Gérard Collomb, député-maire PS de Lyon. Lors de la dernière journée sans voiture, il déclare fièrement : "l'action menée en faveur des modes alternatifs à la voiture doit aller nettement au-delà de cette action de sensibilisation. La pollution automobile ne cesse d'augmenter, nous devons construire une ville sans pollution". Et de déplorer, avec justesse, le désengagement de l'État dans le financement des transports collectifs. Le lendemain, lors d'une réunion publique concernant deux projets de parkings dans le 6ème arrondissement, il fustige son opposition municipale : "nous avançons de manière déterminée. 1 500 places de parking seulement ont été construites pendant le dernier mandat, nous en construirons 10 000". Encore un élu qui se moque du monde.

Lecteurs de FNAUT-Infos

Envoyez-nous des informations sur l'évolution des transports dans votre agglomération ou région, ainsi que des suggestions pour nos "petites rubriques" : Permis à points, Bêtisier, Brèves, Bien Dit, ...

Communiquez-nous les coordonnées de vos parents, amis, collègues de travail, ... susceptibles d'être intéressés par notre bulletin : nous leur ferons parvenir des spécimens gratuits. Offrez des abonnements à l'occasion des fêtes de fin d'année.

Merci de votre collaboration.

BIEN DIT

► **Mauricette Ringuet**, présidente de la FNAUT Poitou-Charentes, à propos de la canicule de cet été : "la solidarité avec les personnes âgées ne changera pas grand chose à l'avenir si nous faisons l'impasse sur les causes. La solidarité, c'est réapprendre à marcher ou à faire du vélo pour aller faire ses courses à 500 m. Aux collectivités et à l'État de mettre en place des transports collectifs efficaces permettant de laisser sa voiture au garage pour les déplacements à plus longue distance".



Publicité déplacée

En pleine canicule 2003, le "Journal de Carrefour", reprenant sans esprit critique les données fournies par l'Association Française des Sociétés d'Autoroutes, publiait un dossier sur les autoroutes, la protection de l'environnement, le développement durable, ... Pas un mot sur les pics d'ozone de l'été ou le réchauffement climatique.

Un "voyageur" très libéral

Nommé administrateur de la SNCF en février 2003, on se demande pourquoi, en qualité de "représentant des voyageurs", l'homme d'affaires Jacques Maillot, ancien PDG de Nouvelles Frontières, s'est surtout fait remarquer par son silence. Lors de son unique intervention depuis sa nomination, le 9 juillet 2003, il s'en est pris avec virulence aux adversaires du libéralisme, ce qui a amené un autre administrateur à souhaiter que les débats du conseil se déroulent avec davantage de sérénité.

Rappelons à M. Maillot que le conseil d'administration de la SNCF n'est pas une tribune politique, et que le rôle qui lui a été confié consiste à représenter et défendre les voyageurs, comme l'ont fait ses prédécesseurs. Encore faut-il connaître les difficultés rencontrées sur le terrain par les voyageurs : la FNAUT est prête à en informer M. Maillot.

Brèves

Record de lenteur

À l'occasion des travaux entrepris dans le tunnel de Monaco (des fissures ont été détectées dans la voûte), une navette routière a été mise en service par la SNCF entre Monaco et Menton. Un parcours du combattant : 1h30 à 2h pour parcourir 9 kilomètres (source : AAR). "Merci pour votre compréhension".

Ministère des routes ?

Pierre Graff ayant été nommé président d'Aéroports de Paris, c'est Patrick Gandil, précédemment directeur des Routes, qui l'a remplacé au poste de directeur du cabinet du ministre de l'Équipement Gilles de Robien.

Subventions sélectives

Le gouvernement n'a plus d'argent pour les transports et PDU des villes de province. Mais il en a pour la voiture dite "propre" : crédit d'impôt de 2000 à 3000 euros pour les acquéreurs de véhicules hybrides (aussi encombrants et dangereux que des voitures normales), et 40 millions d'euros pour la recherche sur les technologies "propres".

La nature se défend

Le scarabée pique-prune, protégé par la directive européenne Habitat de 1992, a obligé l'État à suspendre, depuis 1996, la construction d'un tronçon de l'autoroute A28 Rouen-Tours. Une chauve-souris rare, récemment découverte dans la vallée du Loir, vient d'arriver en renfort des opposants à l'autoroute.

Imprudence

En 1864, lors de la construction de la ligne Cannes-Nice, le PLM avait acquis des terrains pour une troisième voie entre le pont sur le Var et Nice. Un siècle plus tard, la SNCF les a cédés à la ville pour la réalisation d'une route, que l'on est en train de doubler. Aujourd'hui on veut construire la troisième voie ...

Sommatation interpellative

L'AUT-Ile de France, le MDB, les Droits du Piéton et l'association Réseau Vert ont engagé une procédure à l'encontre du préfet de police de Paris, Jean-Paul Proust, afin qu'il prenne des dispositions pour que cesse "l'état de non-droit" qui règne sur la voirie parisienne : couloirs de bus envahis par les motos, arrêts de bus et places réservées aux handicapés occupés par les voitures, ... La police doit faire son travail !

Actions en régions

Alsace

● L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral a organisé, cet été, une sortie touristique de Metzeral à Fribourg et au lac de Titisee, à laquelle 275 personnes ont participé. Par cette initiative, elle voulait promouvoir la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Colmar-Vieux Brisach, maillon manquant entre Colmar et Fribourg, et la reconstruction d'un pont sur le Rhin. L'association souhaite que ce projet soit retenu dans le prochain contrat de plan Etat-région. Elle préconise par ailleurs, suivant l'exemple allemand, une ouverture de l'exploitation des lignes régionales à la concurrence.

Basse Normandie

● L'association Réseau Vert de Basse Normandie et le collectif pour la sauvegarde de la voie ferrée Caen-Flers combattent la décision de déclassement de la ligne (fermée en 1990) prise par le secrétariat d'Etat aux Transports malgré sa vocation touristique évidente (confirmée en 1991 et 1993) et son intérêt pour une éventuelle desserte régionale voyageurs ou fret (voir FNAUT-Infos n°109). Ils réclament avec insistance une enquête d'utilité publique avant toute décision.

Centre

● Le collectif Tramway d'Orléans, animé par la FNAUT, a lancé, à l'occasion de l'enquête publique sur la révision du PDU, une pétition en faveur d'un vrai tramway sur l'axe est-ouest, en cohérence avec la ligne nord-sud existante : plus de 11 000 signatures ont été recueillies. Le collectif s'oppose à tout projet de bus guidé, léger (Civis) ou lourd (Translohr), dont l'intérêt n'a jamais été démontré et dont la capacité limitée ne pourrait répondre à la demande, et par lequel les élus voudraient remplacer le tramway. Mieux vaut le statu quo qu'une aventure !

Le collectif Tramway critique aussi le tracé via le centre, retenu par les élus pour favoriser le bus guidé, moins exigeant en site propre. Le tracé par les mails permettrait au contraire une desserte de la gare SNCF et une reconquête plus efficace de la voirie urbaine.

Lorraine

● L'AUTERLOR signale les difficultés d'accès aux trains de Grandes Lignes pour des abonnés du TER : les conditions d'accès et la tarification sont de plus en plus restrictives, et la réglementation de moins en moins lisible.

● L'AUT-Lorraine a réaffirmé ses demandes concernant le TGV-Est : des dessertes directes depuis Paris pour les villes moyennes de Lorraine (Forbach, Thionville, Bar-le-Duc, Epinal, Remiremont, Lunéville, Saint Dié) ; des relations depuis les gares d'interconnexion vers Roissy, Lille, Bruxelles, Londres, Rennes, Nantes, Bordeaux ; un moratoire pour les gares lorraine (Cheminot) et meusienne (Issoncourt) pour éviter des gâchis financiers ; une desserte TER performante pour orienter la clientèle meusienne vers Bar-le-Duc, Vandières, Reims et Bezannes (grâce à la réactivation du raccordement de Saint Hilaire au Temple).

Midi-Pyrénées

● Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, est intervenu pour réclamer que la modernisation de la ligne Toulouse-Colomiers soit prolongée jusqu'à Auch, et que l'ensemble de l'itinéraire soit électrifié et exploité comme une ligne de RER.

● L'association TARSLY-FNAUT défend le train de nuit Albi-Carmaux-Paris. Elle réclame l'introduction du "service nuit" comme sur Toulouse-Paris, l'affichage des horaires dans les gares et leur indication dans le guide horaire régional, un effort de promotion auprès des hommes d'affaires. Président de l'association, Jacques Vaisson a invité publiquement les députés à utiliser ce train de nuit : "si les élus défendent le rail, ils doivent l'utiliser".

Pays de la Loire

● La FNAUT Pays de la Loire a protesté contre la suspension par la SNCF du trafic ferroviaire entre Pornic et Sainte Pazanne le 26 juillet dernier, à l'occasion du passage du Tour de France : "alors que des embouteillages se sont produits sur les routes d'accès au départ de l'étape contre la montre, la voie ferrée Nantes-Pornic aurait permis un accès sûr, convivial et économe en énergie".

● A l'occasion de la semaine du transport public, la FNAUT Pays de la Loire a organisé à Laval une réunion publique sur la politique des transports en Mayenne : projet TGV-Ouest et desserte de Laval, desserte départementale par autocar, protection des emprises ferroviaires.

● L'AUT-85 poursuit son action pour la réouverture de la ligne Fontenay-Niort. Son président Jean Moreau a rencontré Catherine Bachelier, délégué ministérielle à l'accessibilité, afin d'attirer son attention sur l'intérêt de cette réouverture pour les personnes handicapées (desserte par X 73500, autorail accessible).

Provence Alpes Côte d'Azur

● Dans le cadre de la semaine du transport public, l'Association des Amis du Rail azuréen (AAR) et le collectif pour la valorisation des CP ont organisé une manifestation à Saint Martin du Var et un colloque pour la modernisation de la ligne Nice-Digne et son intégration dans le schéma régional des transports collectifs (une pétition en ce sens a été signée par plus de 6000 personnes).

● La FNAUT-PACA dénonce les travaux dits de sécurité prévus sur la RN 202 Nice-Digne, qui visent à "adapter cette route à la vitesse des chauffards et au gabarit des camions".

Interrégional

● L'association des usagers de la ligne Châlons-en-Champagne-Verdun-Conflans-Jarny (BP 2, 55103 Verdun cedex) vient de publier des propositions précises et réalistes pour une meilleure exploitation de la ligne et une rénovation de la voie unique (la vitesse est limitée à 90 km/h). Elle demande la remise en service, côté Reims, du raccordement de Saint Hilaire au Temple entre les lignes Verdun-Châlons et Châlons-Reims, investissement modeste réclamé aussi par l'Organisme Régional des Transports Ferroviaires pour faciliter l'accès à Paris, et un accès direct à la gare lorraine du TGV depuis Verdun.

● Les deux associations pour la modernisation de la ligne interrégionale Paris-Bâle (ligne 4), implantées respectivement à Troyes et à Vesoul, ont réuni leurs forces lors d'une assemblée générale extraordinaire où François Jeannin et François Grosjean représentaient la FNAUT. L'association unique résultant de cette fusion est présidée par Jean-Claude Demesy. Elle refuse que la ligne soit exploitée par tronçons et demande une accélération des services (d'au moins 20 minutes entre Vesoul et Paris), la suppression de passages à niveau et la mise au gabarit GB pour le transport des conteneurs de grande hauteur.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 120
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

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