

Une transition mal gérée

Le gouvernement Raffarin a supprimé quasiment toutes les subventions de l'Etat à la construction de transports collectifs en site propre et à la mise en place des plans de déplacements urbains des agglomérations de province.

Il n'est pas a priori scandaleux que l'Etat, dans le cadre d'une politique de décentralisation, concentre ses efforts financiers sur le rail et donne plus de responsabilités aux élus locaux (ce qui les inciterait peut-être à protéger les autobus des embouteillages pour éviter des gaspillages, et à cesser de développer les parkings centraux qui dissuadent d'utiliser les transports collectifs).

Le gouvernement et sa majorité parlementaire ont cependant géré la transition avec désinvolture : les élus locaux voient disparaître brutalement une subvention globale de 240 millions d'euros sans que leur soit offerte une solution de rechange à la hauteur des besoins et des enjeux, qui sont énormes (les buralistes, eux, ont obtenu 150 millions).

Mais il y a plus grave : le gouvernement casse une dynamique et donne aux élus locaux un mauvais signal, leur laissant entendre que le développement des transports collectifs et la mise en place des PDU, malgré la crise écologique dont souffrent tous les citoyens, est moins important que les discours répétitifs sur le développement durable.

La réaction de Jean Germain, maire PS de Tours, est significative. Cet élu immobiliste s'est bien vite accommodé de la nouvelle donne : "le projet de transport en site propre de Tours n'est pas annulé, il est simplement retardé, on a deux ans dans le baba, voilà. Après tout, on aura plus de temps pour préciser les trajets et choisir le matériel". Pas de tramway à Tours avant 2010 ? Ce n'est pas si grave, on a déjà perdu dix ans à tergiverser ...

Ceci étant, un désengagement complet de l'Etat est-il acceptable ? A l'évidence, non. Au moment où il présente son Plan Climat 2003, l'Etat ne peut se désintéresser du problème crucial des déplacements urbains et se reposer béatement sur les élus locaux, souvent plus soucieux de ménager les automobilistes-électeurs que de prendre en compte l'intérêt de la collectivité.

Jean Sivardière

Le financement des transports collectifs urbains

Affirmer la priorité au transport collectif et aux autres modes alternatifs à l'automobile dans les zones urbaines fait aujourd'hui partie du "politiquement correct". Mais les déclarations incantatoires ne suffisent pas : l'automobile continue à gagner des parts de marché malgré certaines évolutions positives observées depuis une vingtaine d'années. Le récent rapport Ries, que nous analysons ici, n'apporte pas de réponses décisives au marasme des transports urbains, qui stagnent dans un sous-développement ... durable faute de volonté politique de la part de l'Etat et des élus locaux. Des choix plus rigoureux en matière d'investissements et de gestion de la voirie et du stationnement, et des orientations plus novatrices en matière de financement sont aujourd'hui indispensables si l'on veut sortir d'une situation de crise.



Le rapport Ries

"Transports urbains, quelles politiques pour demain ?" : tel est le titre du rapport publié en juillet 2003 par un groupe de travail du Commissariat du Plan présidé par Roland Ries, conseiller régional d'Alsace et ancien maire de Strasbourg. Ce groupe, composé d'une quarantaine de personnalités (professionnels, fonctionnaires, experts, associatifs dont Jean-Louis La Rosa pour la FNAUT), a travaillé pendant dix-huit mois, au rythme d'une réunion mensuelle (voir aussi FNAUT-Infos n°113).

Diagnostic morose

Le groupe de travail s'est interrogé sur l'évolution de la fréquentation des transports urbains, qui se maintient difficilement dans les villes où des systèmes en site propre ont été mis en service, et recule ailleurs. Il a donc recensé les différents facteurs qui rendent le transport collectif peu

attractif par rapport à la voiture : étalement périurbain, mobilité multipolaire, forte croissance des déplacements de banlieue à banlieue, réduction du temps de travail, flexibilité des horaires de travail, allongement du temps consacré aux loisirs et à la vie sociale, ...

Pour la FNAUT, ces phénomènes sont bien réels, mais ils ne doivent pas masquer les responsabilités des décideurs publics.

- Peu de réponses ont été données à l'évolution spatiale et temporelle des besoins de déplacements. Pourquoi les déplacements entre banlieues devraient-ils éternellement rester "hors de portée" du transport collectif ?

Quant à l'étalement des pointes de trafic, c'est pourtant une évolution favorable au bon fonctionnement économique des entreprises de transport.

- Les élus, en poursuivant les aménagements routiers, incitent à l'usage de la voiture. Ils amplifient ainsi la désaffection pour le transport collectif, et dérentabilisent les investissements.



Le rapport Ries

- Et si le laxisme et la démagogie continuent de prévaloir en matière de stationnement, si les bus restent éternellement englués dans les embouteillages, si leur confort ne s'améliore pas, comment espérer une modification du comportement des automobilistes pour les déplacements entre centre et périphérie ?

"Des transports collectifs attractifs, ça coûte cher", ont avancé certains membres du groupe. Mais favoriser l'usage de la voiture, n'est-ce pas encore plus coûteux ?

Consensus mou

Lucidement, le groupe de travail a reconnu qu'une attitude volontariste était nécessaire pour éviter une croissance de la part modale de la voiture. Des stratégies de rupture (voir encadré ci-dessous) ont été proposées par certains membres du groupe, dont le représentant de la FNAUT, mais elles ont paru "politiquement peu réalistes" aux autres. D'où un consensus mou en faveur d'une politique consistant plutôt à corriger les défauts du système actuel.

Le rapport Ries présente ainsi un catalogue volumineux de recommandations, généralement avancées de longue date par la FNAUT, dont nous donnons ci-dessous un aperçu.

- Il faut protéger les transports de surface des embouteillages afin d'améliorer leur productivité, de fidéliser leur clientèle actuelle et de renforcer leur attractivité pour les automobilistes.

- Il faut diversifier l'offre alternative à la voiture et favoriser la marche, la bicyclette, le taxi, la location de voitures, le covoiturage, l'autopartage, ...

- Les politiques d'urbanisme et de déplacements doivent être étroitement liées, en accord avec la loi SRU qui permet une plus grande cohérence. Les mécanismes fiscaux incitant à l'étalement

urbain doivent être réformés.

- Administrations et entreprises doivent intégrer les problèmes de déplacements dans leurs projets et leur gestion par la mise en place concertée de plans de déplacements d'entreprises (PDE).

- Les structures de décision et de gestion doivent être adaptées pour éviter l'émiettement des responsabilités : les compétences des autorités organisatrices doivent être étendues (stationnement, pouvoirs de police) et le périmètre de transport urbain doit être élargi aux zones périurbaines.

Le groupe de travail recommande d'allonger la durée des concessions de service public afin d'inciter les opérateurs à investir : 8 ans pour les réseaux de bus et 15 ans pour les métros. Il n'a pas exclu (malgré l'hostilité de certains participants dont le représentant de la FNAUT) une fragmentation des réseaux et des concessions par lots, les autorités organisatrices assurant alors la cohérence interne des réseaux.

Le groupe a enfin étudié le problème du financement des transports urbains et envisagé diverses solutions : modernisation du versement transport des entreprises, affectation d'une part de la TIPP, récupération des plus-values foncières, voire péage urbain.

Il reste à savoir si ces recommandations judicieuses seront exploitées par les pouvoirs publics ...

Jean-Louis La Rosa

Elus incohérents

D'après un sondage de l'association Parkopolis, 84% des maires des villes de plus de 30 000 habitants affirment vouloir réduire la place de la voiture en ville ... et 82% d'entre eux prévoient l'extension du stationnement en surface. On peut donc en conclure que 2% des maires ont des idées cohérentes.

Moins vite, plus cher ?

Dans le passé, l'étalement urbain, source essentielle de l'explosion du trafic automobile, a pu se développer pour trois raisons : une offre abondante d'infrastructures routières permettant des déplacements rapides entre centre et périphérie malgré l'allongement des distances parcourues ; une sous-tarifcation des déplacements automobiles en milieu urbain ; enfin les effets pervers de la fiscalité locale. "Plus vite, moins cher" : cette analyse, que la FNAUT a toujours mise en avant (voir FNAUT-Infos n°97), est, en particulier, celle de l'urbaniste Marc Wiel, membre du groupe Ries.

D'où la proposition d'inverser les logiques actuelles en passant progressivement au

"moins vite, plus cher".

On peut ainsi arrêter de favoriser la vitesse (en réduisant la vitesse sur les grandes voiries urbaines et en cessant de construire de nouvelles pénétrantes ou roades), corriger la sous-tarifcation routière (en faisant payer à l'automobiliste urbain ses coûts écologiques et sociaux), revoir la fiscalité locale trop favorable à l'habitat individuel dispersé, faire cesser la gratuité de la consommation d'espace urbain par l'automobile. Alors, tout naturellement, la ville centre et la première couronne se densifieront. Il semble que la politique du maire de Londres, initiateur du péage urbain, s'inspire de cette stratégie de rupture.

Le transport collectif urbain : plus qu'un mode de déplacement

Les transports collectifs urbains ne doivent pas être considérés seulement comme un mode de déplacement parmi d'autres, mais aussi comme un outil pour mieux organiser la ville. Il s'agit en effet :

- de répondre aux aspirations des habitants à une meilleure qualité de vie par la reconquête d'une partie de l'espace public confisqué par la voiture ;

- de faciliter le fonctionnement économique de la ville en diminuant la congestion de la voirie (et des transports collectifs eux-mêmes) ;

- de relever le défi climatique, donc de réduire la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre.

Ces impératifs du "développement durable", selon l'expression à la mode, appellent une politique volontariste visant à modifier les comportements en matière de déplacements, et à réduire le rôle de l'automobile.

L'usage des transports collectifs, comme la marche et l'usage du vélo, devra augmenter significativement à l'avenir et le transfert modal, choisi ou contraint, ne sera accepté que si ces transports sont vraiment attractifs.

C'est sous cet éclairage qu'il convient d'examiner comment financer les transports urbains et leur incontournable développement, et non en se focalisant sur leurs comptes d'exploitation, leur déficit et leur endettement.

Des comptes trompeurs

Le malheur des transports collectifs est précisément leur expression comptable, que l'on ne retrouve pas dans les autres modes. Personne ne parle du déficit du transport individuel, et pour cause : si les charges des transports collectifs sont bien identifiables et internalisées, ce n'est pas le cas pour le transport individuel.

Par ailleurs, le système tarifaire des transports collectifs les défavorise car le public compare les tarifs au seul coût marginal de l'usage de la voiture.

Se focaliser sur les seules données financières et comptables des transports collectifs conduit souvent à de mauvaises décisions : reporter un investissement pourtant indispensable, choisir une technologie moins chère mais inadaptée, mettre en service un matériel roulant inconfortable et offrant peu de places assises, dégrader la qualité du service (réduire la fréquence et l'amplitude horaire, multiplier les ruptures de charge) ... Le meilleur moyen de rejeter l'usager vers la voiture !

De nouveaux clients sans dépenser plus

Contrairement aux idées reçues, les dépenses de fonctionnement des transports collectifs pèsent beaucoup plus lourd que les dépenses d'investissement, voir le tableau établi pour l'année 2000 (sources : STIF et GART).

La FNAUT souhaite évidemment que les coûts de fonctionnement des transports collectifs soient bien maîtrisés, mais elle est très attentive à ce que ce ne soit pas au détriment de la qualité du service : elle est plus orientée vers la conquête et la fidélisation de nouveaux usagers. Or à dépenses de fonctionnement égales, et sans même parler des conditions de circulation, la qualité du service pourrait être sérieusement améliorée, de nouveaux gisements de clientèle aisément exploités et les recettes augmentées.

Force est, en effet, de constater que les élus des autorités organisatrices et les exploitants sont peu sensibles aux propositions avancées par les associations d'usagers pour remédier aux défauts d'exploitation des réseaux qui empoisonnent la vie quotidienne des usagers et rendent dissuasive l'utilisation des transports collectifs.

- On fait beaucoup de discours sur les "nouvelles temporalités", sur la part grandissante des déplacements non domicile-travail, sur la croissance des besoins en soirée, le samedi et le dimanche. Mais les réactions à ces phénomènes sont limitées : combien d'horaires, d'amplitudes, de fréquences immuables par routine depuis des dizaines d'années et inadaptés aux évolutions de la mobilité !

- On fait également beaucoup de discours sur l'intermodalité et la multimodalité, sur l'accessibilité et la fluidité. Mais les "pôles multimodaux" réussis, pratiques et confortables, sont rares. Combien de correspondances manquées, de défauts de signalétique, de contraintes imposées aux usagers ?

- De gros efforts sont à faire sur les matériels roulants. Ainsi l'inconfort des bus les plus modernes est atterrant : le trolleybus Cristalis du constructeur Irisbus est une catastrophe de ce point de vue, une régression par rapport aux bons vieux trolleybus ER100 : moins de places assises, sièges inconfortables, niveau sonore élevé, mauvaise suspension, mauvaise disposition des sièges et des barres de maintien, brutalité des démarrages et freinages.

- Enfin, trop souvent, la mise en ligne de bus articulés se traduit par une diminution de la fréquence de passage, si bien que les usagers sont aussi mal transportés qu'auparavant.

Comment financer les transports urbains ?

La FNAUT a été consultée par Christian Philip, député du Rhône et vice-président du GART, chargé par le gouvernement d'une mission de réflexion sur le financement des transports collectifs urbains. Nous résumons ci-dessous sa réponse, préparée par Jean-Louis La Rosa. Les propositions de la FNAUT sont très variées, toutes ne peuvent être développées ici, notamment celles concernant l'urbanisme et la fiscalité locale qui ont une influence importante sur les coûts d'investissement et de fonctionnement des transports collectifs.

Transferts de crédits

La FNAUT considère tout d'abord comme indispensable le gel de toutes infrastructures routières d'agglomération et le transfert des crédits prévus sur les infrastructures et le fonctionnement des transports collectifs (le coût du tunnel prévu sous Grenoble est celui de 25 km de tramway). Les calculs de rentabilité des infrastructures de transport collectif doivent intégrer les économies, considérables, qu'ils permettent en évitant la réalisation d'infrastructures routières concurrentes.

Le versement transport

Les ressources fiscales existantes destinées aux transports collectifs sont à maintenir, en particulier le versement transport des entreprises (VT).

Le VT doit conserver son caractère d'impôt affecté et ne pas dériver vers une redevance en contrepartie d'un service rendu, ce qui ouvrirait la voie à des contestations sans fin. L'effet pervers sur l'emploi avancé contre le VT n'est pas démontré. Sans doute des adaptations peuvent-elles être examinées, par exemple une assiette sur la valeur ajoutée plutôt que sur les salaires, mais avec prudence et à ressources constantes.

Par contre, il paraît nécessaire d'élargir le champ d'application du VT, avec nuancement des taux, pour tenir compte de l'extension progressive des agglomérations hors périmètre de transport urbain (PTU), ce qui aurait pour autre effet d'atténuer les "effets de frontière" : certaines communes hors PTU n'hésitent pas à mettre en avant l'absence de VT sur leur territoire pour attirer les entreprises.

TIPP, stationnement et péage urbain

L'affectation de nouvelles ressources fiscales aux transports collectifs est intéressante, en particulier celle d'une part de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP). Les arguments "juridico-européens" avancés contre cette mesure peuvent sûrement être surmontés si on a la volonté politique. La récente décision du gouvernement d'affecter l'augmentation de la TIPP sur le gazole aux infrastructures ferroviaires le prouve.

La politique du stationnement constitue un levier important de régulation de la mobilité, elle devrait relever des autorités organisatrices de transports. La consommation d'espace par la voiture doit donner lieu à paiement systématique, les ressources dégagées, ainsi que les amendes, étant affectées aux transports collectifs et à la reconquête de l'espace par les piétons et cyclistes.

La FNAUT préconise le péage urbain qui, sous des formes diverses à discuter, associe dissuasion de l'usage de la voiture et ressources importantes pour les transports collectifs. Il faut cependant être conscient que plus l'effet dissuasif est grand, plus les ressources s'amenuisent : on vient de le vérifier à Londres.

Le rôle de l'Etat

Enfin l'Etat doit largement contribuer aux dépenses d'investissements dans les transports collectifs urbains : 80% de la population vit en agglomération, et les phénomènes de nuisances et de changements climatiques ont un caractère national, qui appelle une forte implication de l'Etat.

Une telle implication est courante dans des pays moins centralisés que la France : Allemagne, Suisse, Italie. La quasi-disparition des subventions pour la mise en oeuvre des PDU et pour les infrastructures nouvelles, qui oblige à différer des investissements voire à y renoncer, est inacceptable. Au même moment, le gouvernement alloue des crédits (40 millions d'euros) à la voiture électrique, qui, si un jour elle s'impose, ne réduira en rien la consommation d'espace urbain.

Financement des transports urbains	Ile de France		Province	
	Millions d'euros	%	Millions d'euros	%
Investissement	990	16	1640	32
Fonctionnement	5220	84	3500	68

Publicité anti-écologique

La FNAUT et quinze autres associations sont partenaires dans la récente campagne d'Agir pour l'Environnement contre l'omniprésence de la publicité automobile dans l'espace public et les médias, son agressivité et son contenu dangereux (voir le site : www.agir-pourl'environnement.org).

Notre cadre de vie et nos paysages sont envahis par les panneaux publicitaires et enseignes grand format. Maires et préfets interviennent rarement contre les milliers d'infractions à la réglementation, dénoncés par l'association Paysages de France.

Cette agression visuelle est souvent accompagnée d'un gaspillage énergétique (panneaux lumineux, camionnettes portant des panneaux et circulant en ville à vitesse réduite, et parfois même avions survolant les plages en tirant des banderoles).

Mais il y a plus grave. Alors que le dérèglement climatique fait déjà ressentir ses effets catastrophiques partout sur la planète, les constructeurs automobiles font inlassablement la promotion d'engins nouveaux entraînant une surconsommation dangereuse d'énergie et un surcroît d'effet de serre : véhicules à quatre roues motrices et autres véhicules surdimensionnés, surpuissants, dangereux, bruyants et, bien sûr, climatisés.

Les dix 4x4 les plus vendus en France émettent en moyenne 350g de gaz carbonique par kilomètre. En fin de vie, les 75.000 véhicules à quatre roues motrices vendus en 2003 auront rejeté plus de 5 millions de tonnes de gaz carbonique dans notre atmosphère ! La climatisation, qui équipe d'ores et déjà 3 véhicules sur 4, peut

induire une augmentation supplémentaire de 35% de la consommation en zone urbaine.

Les compagnies aériennes à bas prix sont elles aussi spécialistes du matraquage publicitaire : pas un mot sur les coûts écologiques de l'avion.

Le laissez-faire inacceptable du gouvernement reflète un véritable double langage dénoncé par les associations : quand "notre maison brûle", selon l'expression du Chef de l'Etat, il est irresponsable de jeter de l'essence sur les flammes tout en affirmant qu'on va éteindre l'incendie.

Encadrement nécessaire

Les associations partenaires ont donc interpellé le ministre de l'Equipement, le ministre de l'Ecologie ainsi que le secrétaire d'Etat à la Consommation afin d'obtenir un encadrement sérieux de la publicité.

- Un décret, prévu à l'article L.224-1 du Code de l'Environnement, devait préciser "les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'informations commerciales relatives à l'énergie ou à des biens consommateurs d'énergie lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie". Or ce décret, attendu depuis 1996, n'a jamais été publié. Son contenu doit être repris rapidement par le législateur.

- Les publicités, au contenu délibérément anti-écologique, pour des engins augmentant directement la consommation d'énergie, doivent être interdites.

- Une information claire relative aux consommations et aux émissions de gaz carbonique et de fluides à effet de serre, doit être fournie au consommateur par le biais d'un étiquetage précis apposé sur tous les produits et publicités afférentes. Pour les voitures, cette information doit intégrer systématiquement la consommation moyenne en milieu urbain, climatisation en fonctionnement, afin de permettre au consommateur un choix écologiquement rationnel.

Ecotaxe

L'information ne peut seule orienter les comportements du consommateur : selon le principe pollueur-payeur, une écotaxe (acquittée par l'achat d'une vignette) doit être imposée sur les véhicules les plus gros consommateurs d'énergie et les plus nocifs pour l'environnement. Cette écotaxe doit être proportionnelle au volume des émissions de gaz à effet de serre.

Tous les véhicules à quatre roues motrices doivent immédiatement être surtaxés et interdits des centres urbains.

Autobus et autocars à haute qualité de service

Didier Grimault a défendu le point de vue de la FNAUT lors d'un récent colloque organisé par le GART sur les lignes d'autobus et autocars à haute qualité de service.

Selon l'une des idées de base de la FNAUT, chaque mode de transport a un rôle à jouer à l'intérieur d'un certain créneau naturel, défini à partir de ses coûts d'infrastructure et d'exploitation, de la qualité de service rendue à l'utilisateur et de son impact écologique.

Si le train l'emporte généralement sur l'autocar en matière de vitesse et surtout d'aptitude à encaisser les pointes de trafic, de confort et de sécurité, l'autocar est évidemment indispensable dans les zones dépourvues d'infrastructures ferroviaires. Il s'avère surtout adapté aux courtes distances et aux flux faibles.

Le choix entre train et car doit évidemment être effectué au cas par cas, leurs créneaux n'étant pas séparés de manière étanche. Mais il faut éviter toute situation de concurrence entre trains et cars circulant sur des itinéraires parallèles, le double emploi coûtant cher au contribuable (voir FNAUT-Infos n°110).

En ce qui concerne la qualité, de nombreuses entreprises de transport interurbain, en particulier à l'intérieur des grands groupes, ont accompli de grands efforts pour améliorer leurs services. Mais il reste encore beaucoup à faire pour que l'autocar devienne réellement compétitif face à la voiture.

Inadaptation des horaires, intermodalité mal assurée, gares routières mal situées, fréquences insuffisantes, absence d'abris, chahut de la part des scolaires, ... : ces récriminations des usagers reviennent souvent et sont préjudiciables à l'image de l'autocar.

La haute qualité de service doit aussi être la règle, et non l'exception, pour les lignes d'autobus urbain. Il faut alors jouer sur tous les paramètres : capacité, confort et accessibilité du matériel, fréquence, information, sécurité, vitesse et régularité (site propre, priorité de circulation aux feux).

Ceci étant, le bus de haute qualité ne doit pas être conçu comme un tramway au rabais sur les axes lourds. Ainsi le bus guidé n'est pas à sa place sur l'axe est-ouest d'Orléans, son trafic potentiel étant comparable à celui de l'axe nord-sud desservi par tramway. Transporter 18000 voyageurs par jour par bus, comme sur la ligne 1 de Grenoble, est raisonnable ; vouloir en transporter le double n'est pas sérieux !

Didier Grimault

Le Monde anti-écolo

Le 6-11-2003, Le Monde rendait compte en quelques lignes de la campagne d'Agir pour l'Environnement contre la publicité polluante.

Le lendemain, il consacrait une pleine page à la mode du pick-up américain, 4x4 à l'habitacle raccourci et large plateau de chargement à l'arrière.

Annoncé en première page, agrémenté d'une grande photo du Nissan Navara, ce panégyrique d'engins "qui commencent à se faire une réputation en France" évitait soigneusement d'évoquer leur consommation d'énergie et leur impact sur l'environnement. Cet article publicitaire était digne d'un quelconque magazine automobile. Pour faire bonne mesure, le Monde publiait, sur les deux pages centrales du même numéro, une publicité pour le coupé Nissan 350 Z, qui permet d'atteindre "le nirvana en 5,9 secondes".

Millau mondialement connue demain, mais sans desserte ferroviaire ?

Il fut un temps, le XIX^{ème} siècle, où le souci majeur des politiques était de relier chaque sous-préfecture à Paris par le rail. Aujourd'hui, semble-t-il, on cherche à supprimer systématiquement leurs liaisons ferroviaires avec la capitale. C'est du moins ce que peut laisser penser la récente suppression du train de nuit Paris-Millau.

A la place, l'on propose aux voyageurs un raccordement à Rodez par autocar, solution dissuasive car impliquant une rupture de charge, ou bien un transfert par bus express à Montpellier pour rejoindre le TGV, d'où allongement du parcours et augmentation notable du coût.

Le député-maire UMP de Millau, Jacques Godefrais, applaudit, on a trouvé là une solution ingénieuse. Sans doute, les yeux rivés sur le futur viaduc autoroutier, record mondial d'ingénierie, ne voit-il pas la gêne qu'endureront les usagers du rail, s'il en reste encore ?

A-t-on seulement essayé d'améliorer la prestation de nuit avant de la supprimer ? Il est pourtant certain qu'un meilleur service amènerait de nouveaux clients car Millau est une destination prisée, et le sera de plus en plus. A-t-on essayé de coupler une ou deux voitures avec un train assurant une autre liaison (Rodez par exemple, comme jadis), quitte à allonger la durée du trajet de quelques minutes ? A-t-on écouté ceux qui utilisaient encore le train de nuit ? Mais il était plus simple pour les technocrates du rail, figés sur la faible fréquentation et les chiffres du déficit, de supprimer ce d'innover.

Après les bureaux de poste, les écoles de campagne, les maternités de petites villes, la disparition du lien ferroviaire est programmée car on peut présager que les relations ferroviaires de jour sont elles aussi menacées.

Une France rurale du Sud se dessine ainsi, chevauchée par des autoroutes aux rares échangeurs, lieu d'asile pour propriétaires britanniques ou néerlandais de maisons secondaires, lieu idéal pour rave parties annuelles loin des concentrations urbaines. C'est sans doute ce que nos politiques, qui n'ont pas peur des mots, appellent "le développement durable".

Jean François Troin

FNAUT-Infos reviendra prochainement sur l'avenir mal assuré des trains Corail et des lignes interrégionales, dont le Conseil National et le Bureau National de la FNAUT ont longuement débattu en 2003.

Chronique du TVR

A Nancy, le 10-11-2003, le TVR, surnommé "la bête à pneus" par le Républicain Lorrain, a déraillé pour la 7^{ème} fois. Les services de l'Etat n'ont pas jugé bon d'interrompre l'exploitation (sur le TVR de Caen, voir page 7).

Erreur de conception

Selon Michel Tisserand, membre de la FNAUT-Lorraine, "l'affaire est entendue : le TVR ne sera jamais fiable car il y a eu erreur de conception. L'agglomération va se ruiner pour le faire fonctionner tant bien que mal. Deux guidages en parallèle (les pneus, les galets), avec des caractéristiques mécaniques incompatibles, et sans que l'un des deux, qui ne peut être que le galet, ne soit chargé de guider l'autre comme dans tout asservissement correctement conçu, cela ne peut pas fonctionner. Il y aura toujours des aléas mécaniques ou métrologiques susceptibles de dérailler les galets. Les élus distillent l'idée que la 2^{ème} ligne de tram devrait être matériellement identique à la première : une nouvelle erreur en perspective".

Selon les syndicats de l'entreprise exploitante : "suite aux dérailements, on a incriminé les conducteurs, puis la voirie. Il faut se rendre à l'évidence, il y a un problème de conception. Les pouvoirs publics doivent interrompre l'exploitation jusqu'à ce que les problèmes soient résolus".

Un ancêtre du TVR

Mis au point à la fin du 19^{ème} siècle, le système Delcourt, dont certains départements de l'Est envisageaient le développement, consistait à poser sur la voirie un rail unique devant guider un galet spécial équipant des véhicules routiers isolés ou en rame. Selon son promoteur, un rail devait coûter moins cher que deux. Heureusement pour les contribuables de l'époque, des élus intelligents, prudents et intègres voulurent bénéficier d'essais et d'expertises.

Les conclusions furent éloquentes : au lieu d'un seul rail à entretenir, on en avait trois, les roues porteuses passant toujours exactement au même endroit en raison du guidage. Quant au guidage par galet, il entraînait une usure anormalement coûteuse du monorail. La fiabilité était douteuse : en cas de déraillement du galet, même à faible vitesse, le véhicule continuait sa course ... sans guidage. Non seulement le système s'avérait deux fois plus coûteux que le chemin de fer, tout en rendant moins de services, mais, en plus, il était dangereux : une fausse bonne idée.

Jean-Luc Chapron, Villers-les-Nancy

Avignon : le délire aérien de la CCI

Depuis la mise en service du TGV-Méditerranée, le trafic de l'aéroport d'Avignon est tombé à 98 000 passagers/an, moins de 300 passagers/jour. Mais la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Vaucluse a de grands projets pour son enfant chéri.

La CCI pourrait mener des actions plus utiles pour le développement économique du département, par exemple, grâce à une promotion intelligente des transports collectifs, garantir aux entreprises qui voudraient s'y implanter que leurs futurs employés arriveront à l'heure au travail, ou que leurs clients pourront y accéder facilement : la ville d'Avignon est engluée dans les embouteillages et il est pratiquement impossible de stationner à l'intérieur des remparts, le commerce en souffre.

Mais que valent quelques milliers de salariés qui éprouvent des difficultés tous les jours, face à quelques dizaines de cadres qui prennent l'avion une fois de temps en temps ? La CCI a un projet génial : rallonger de 250 m la piste de l'aéroport à travers le golf de Morières, et construire une nouvelle aérogare pour 400 000 passagers/an !

Outre l'aggravation des nuisances, un golf (550 adhérents) serait amputé d'une surface telle que sa fermeture serait vraisemblable et, à sa suite, la disparition d'une structure d'accueil, d'un restaurant, de magasins, et de nombreux emplois. Un projet de collège de 400 places a déjà été déplacé pour faciliter l'allongement de la piste.

Le projet n'aurait d'autre but que de faire venir une compagnie aérienne "à bas coûts" - venue aléatoire et sans durée garantie - avec taxes réduites au minimum et subventions. La dette de la CCI pour l'aérodrome se monte déjà à près d'un million d'euros en 2003.

Une pétition contre le projet a recueilli plus de 2 500 signatures. Le préfet a signé une déclaration d'utilité publique (DUP) en 1992, autorisant la CCI à exproprier et à acquérir les terrains nécessaires et à démolir certains immeubles, et modifiant en conséquence le POS de la commune de Morières-les-Avignon. En 1996, le tribunal administratif de Marseille a rejeté la requête de la commune de Morières demandant l'annulation de la DUP. Le 31 janvier 2002, la Cour Administrative d'Appel de Marseille a annulé ce dernier jugement, ainsi que la DUP. La CCI a déposé une requête pour annulation devant le Conseil d'État, elle a été déboutée le 19 mai 2003. Va t-elle en tirer les leçons, et employer son argent à des projets plus utiles ?

Claude Jullien, FNAUT PACA

Le carnet du voyageur

Effets pervers ?

Les dessertes directes des Alpes du Nord vers la Méditerranée et le Languedoc ont disparu à la mise en service du TGV Méditerranée. L'électrification de la ligne du sillon alpin permettrait de les rétablir sous forme de TGV amorcés à Grenoble ou en-deça. Mais la construction d'un raccordement sud entre la LGV Paris-Marseille et la ligne Grenoble-Valence à hauteur de la gare de Valence-TGV pourrait à nouveau en priver Valence et Montélimar.

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

L'extension du service régional Métrolor, sous le nom de Métrovosges, a contribué, il y a quelques années, à revitaliser les lignes Remiremont-Epinal-Nancy et Saint Dié-Lunéville-Nancy, mais elle a conduit aussi à la disparition des lignes secondaires des vallées vosgiennes telles que Bussang-Remiremont ou Gérardmer-Laveline. Christian Poncelet, alors maire de Remiremont et président du conseil général des Vosges, avait voulu faire de sa ville un centre de rabattement des services routiers : le phénomène risque de s'accroître avec l'arrivée du TGV-Est.

François Grosjean, 88 Gérardmer

Les contraintes de la RESA

Les avocats d'Angoulême se rendent irrégulièrement à Bordeaux, en fonction des dossiers qu'ils ont à défendre. Un abonnement ou un statut de "grand voyageur" ne correspondent pas à leurs besoins, ils se déplacent à plein tarif.

Mais leur heure de retour dépend de la durée aléatoire des audiences, et il leur arrive souvent de sortir de la Cour d'Appel trop tard pour pouvoir attraper le train prévu ou utiliser les bornes d'échange ou de faire la queue à des guichets en général encombrés (le dernier TGV pour Angoulême part à 19 H 43 et aucune alternative ne leur est offerte avant le lendemain).

La SNCF ignorant leurs difficultés, certains de ces clients fidèles et honnêtes commencent à utiliser leur voiture car l'aménagement de la RN 10 à 2 fois 2 voies est de plus en plus attractif.

Quand le TGV circule sur des lignes classiques terminales et assure des relations intervilles en l'absence d'offre alternative Corail ou TER, la SNCF doit autoriser le accès libre au TGV pour le trajet retour, certes sans garantie de place assise mais sans obligation d'échange de leur billet retour par borne ou par téléphone.

Henriette Trimoulinard, FNAUT-P. Ch.

Trains Grandes Lignes sur parcours régionaux

Des trains Grandes Lignes circulent entre Bourg Saint Maurice et Chambéry, Saint Gervais et Chambéry, Genève et Lyon (l'Hispania) et figurent sur le guide TER Rhône-Alpes, sans mention particulière pour leur emprunt. Ils conviennent bien aux personnes qui rentrent à Chambéry, Annecy ou Aix après une journée passée - ou une réunion - dans les "fonds de vallées", vallée de l'Arve ou Tarentaise. Malheureusement, ces trains ne comportent plus de places assises. Faut-il réserver un siège inclinable ? Bonjour la souplesse d'utilisation. J'en connais qui prendront plus sûrement leur voiture.

Jean Favre, ADTC Chambéry

Desserte de Gérardmer

Animateur du réseau FNAUT "transport en montagne", j'ai participé récemment au congrès de la Fédération Française d'Economie Montagnarde. Mon voyage n'a pas été de tout repos.

8 km à vélo de mon domicile à la gare de Troyes, automotrice moderne TER jusqu'à Paris, train Corail Paris-Nancy, vieil autorail de Nancy à Epinal. Il me restait alors 40 km pour atteindre Gérardmer en 1h45 grâce au car des Hautes Vosges (la nécessité de desservir Remiremont impliquant un allongement de 50% de la distance naturelle), soit au total près de 8 heures de voyage (en voiture : 270 km et à peine 3 heures). Heureusement le Centre de Congrès avait mis en place, pour le sprint final, une navette-taxi effectuant le parcours en 35 mn ... pour un coût de 50 euros.

Commentaire de l'association Gérardmer-Environnement, qui se bat pour trouver des solutions, dont la réouverture d'une ligne fermée il y a plus de dix ans : "nous sommes en plein désert, rattachons-nous à l'Alsace".

François Grosjean

Site touristique

Le dépliant présentant la Saline Royale d'Arc et Senans, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, indique autoroutes et routes (et même, en trait fin, le TGV, qui ne dessert pas directement Arc et Senans). Par contre la gare TER n'est pas indiquée, alors qu'elle est située à 300 m de la Saline et située sur les deux axes Dole-Pontarlier et Besançon-Lyon. J'ai demandé que cette regrettable omission soit corrigée.

Xavier Braud, 39 Saint Jean d'Etreux

Grenoble, pôle européen ?

Selon Michel Destot, maire de Grenoble, "les dossiers transport avancent tant sur la desserte locale que sur les liaisons nationales et internationales". Les voyageurs veulent bien le croire. Mais, pour l'instant, les liaisons entre les villes du sillon alpin et l'Italie régressent, comme le démontrent les comparaisons suivantes.

Grenoble-Genève

Été 2001 : 6 trains directs par jour, trois dans chaque sens.

Janvier 2003 : tous les trains directs sauf un sont, selon les informations diffusées par la SNCF, supprimés. Il reste en fait 3 relations directes qu'on découvre en se renseignant au guichet. Les 3 autres sont remplacés par des relations avec correspondances à Aix les Bains, même pas signalées sur les horaires nationaux fournis par la SNCF.

Chambéry-Florence/Rome

Janvier 2002 : un train de nuit direct.

Janvier 2003 : ce train est supprimé.

Turin-Modane

Janvier 2002 : plusieurs trains régionaux italiens assurent cette relation.

Janvier 2003 : tous ces trains sont remplacés par des trains Turin-Bardonnèche, avec correspondance par autocar entre Bardonnèche et Modane.

Turin-Grenoble

Janvier 2002 : une liaison Turin Porta Nuova-Grenoble en 3H24 est possible avec changement à Chambéry.

Janvier 2003 : cette liaison est remplacée par une liaison Turin Porta Susa - Grenoble en 4h05 et toujours un changement à Chambéry. L'allongement a deux causes : le train Turin-Chambéry va moins vite que l'an dernier, et il faut attendre 30 minutes à Chambéry au lieu de 15 l'an dernier.

Ajoutons que la gare de Turin Porta Nuova, située en centre ville, est celle où arrivent la plupart des trains italiens. Si l'on vient par exemple de Gènes, il faut changer 3 fois (à Porta Nuova, Porta Susa et Chambéry) pour aller à Grenoble, alors que 2 changements suffisaient il y a un an, ce qui permettait de déjeuner en attendant le train pendant le long arrêt à Turin.

La dégradation des liaisons ferroviaires entre Grenoble et l'étranger est donc manifeste. Et pourtant, Grenoble, pôle international, s'enorgueillit de recevoir 6000 étudiants étrangers chaque année, ainsi que de nombreux chercheurs.

Jacques Villain et Christophe Leuridan,

ADTC-Grenoble

Permis à points

Récompense :

+3 points à la Société des Transports en Commun de l'agglomération de Limoges (STCL), qui vient de mettre en ligne une version de son site internet www.stcl.fr adaptée aux usagers déficients visuels, mal-voyants et non-voyants.

Punitions :

-2 points à Marie-Hélène Aubert, porte-parole des Verts. Elle qualifie de "désinvolte et improvisée" l'augmentation du prix du gazole consommé par les automobilistes - une mesure réclamée par les Verts quant ils appartenaient au gouvernement Jospin.

-3 points à Louis Giscard d'Estaing, Laurent Hénart, Thierry Mariani et Denis Merville, députés UMP. Ils ont fait adopter par la commission de finances de l'Assemblée Nationale un amendement rejetant l'augmentation du taux du versement transport, qui devait compenser (un peu) la disparition des subventions de l'Etat aux transports des villes de province.

-3 points à Roselyne Bachelot, ministre de l'Ecologie, donne le mauvais exemple. Pour faire aisément ses emplettes au Bon Marché à Paris ("j'en ai pour deux minutes"), elle demande à son chauffeur de garer sa (très luxueuse) voiture de fonction devant le magasin, dans un couloir de bus (le Parisien du 28-06-03).

-3 points à Jean-Pierre Gabelle, adjoint UMP au maire d'Orléans, pour avoir réceptionné de manière inadmissible les 11 000 signatures pour le tramway recueillies par le Collectif Tramway. "On ne gouverne pas à coups de pétitions, les gens signent n'importe quoi", a-t-il déclaré avec mépris.

Elus orléanais : encore un effort !

Après deux ans de palabres, les élus orléanais viennent d'abandonner le trolleybus Civis (guidé optiquement), jugé trop cher, pour équiper l'axe est-ouest de leur ville, où un tramway était prévu initialement. Pour une raison mystérieuse, ils s'intéressent aujourd'hui au système Translohr, guidé par un monorail, encore à l'état de prototype et aussi cher que le tramway. Les orléanais ont gagné un rail. Peut-être les élus en viendront-ils à un deuxième rail ... et donc au tramway qui a fait ses preuves sur l'axe nord-sud et que souhaite clairement la population. Soyons patients !

Didier Grimault

BIEN DIT

Robert Vitrat, président de la CCI du Lot : "nous devons veiller à ce que l'attrait de l'autoroute A20 ne vienne pas tarir les projets destinés à revitaliser l'ensemble du département du Lot et en particulier les zones éloignées de l'autoroute". Les autoroutes contre l'aménagement du territoire ?

Michel Cornil, président de l'UTP : "le transport urbain dispose du versement transport des entreprises, le transport ferroviaire a besoin lui aussi d'une ressource spécifique".

MAL DIT

Hervé Mariton, député UMP de la Drôme. Le gouvernement supprime les crédits pour les transports des villes de province, mais selon ce député : "le budget 2004 est un bon budget, le gouvernement a augmenté les crédits de paiement pour les routes et introduit une plus grande clarté dans le ferroviaire". Il fallait faire exactement le contraire.



Publicité imbécile

Publicité sur France Inter : un homme propose à une femme, dont la voiture vient d'être détruite, d'emmener ses enfants en skate board, de découvrir les transports en commun ou d'appeler la Caisse d'Epargne. Ainsi, selon cette institution qui prétend se soucier de développement durable, il serait normal qu'une respectable mère de famille ne mette jamais les pieds dans les transports en commun, d'ailleurs aussi peu adaptés que le skate board pour transporter des enfants. Le bon réflexe consisterait, bien sûr, à solliciter de la Caisse d'Epargne un prêt pour l'achat d'une nouvelle voiture.

Lutte contre la fraude

Le SYTRAL veut doter les accès du métro lyonnais, exploité par Keolis, de barrières antifraude. Bravo pour l'accessibilité ! Le nouveau métro de Rennes, lui aussi exploité par Keolis, est "ouvert". On ouvre à Rennes, on ferme à Lyon : comprenne qui pourra...

Jean-Louis La Rosa

Brèves

Chronique du TVR : Caen

A Caen, le TVR fonctionne mal. Selon le PS local, TVR signifie "Transport Vraiment Ralenti" : "la municipalité doit avoir le courage de reconnaître ses erreurs, de ne pas réceptionner le TVR et de remettre des bus sur l'itinéraire".

Mais il est question de prolonger la ligne de TVR vers le nord et une deuxième ligne de "tramway" est à l'étude. Selon Sylvie Morin-Mouchenotte, présidente du syndicat intercommunal Viacités, "le TVR sera confirmé, sinon on choisira un autre mode qui n'existait pas il y a quinze ans". Il faut INNOVER : les usagers, on s'en moque !

Syndicaliste réaliste

D'après Le Monde, le leader de la CGIL (la CGT italienne) n'aime pas la loi sur le service minimum mais l'a acceptée : "les syndicalistes italiens cherchent à concilier les intérêts et les droits de tous les travailleurs, pas seulement à défendre ceux des cheminots et des pilotes d'avions".

Notre Dame des Landes

Le ministre Gilles de Robien a confirmé le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Une fois de plus, au lieu de chercher à réduire les trafics (routiers ou aériens), on s'efforce, à grands frais, d'écarter ou de diluer les nuisances.

Le saviez-vous ?

Sept régions françaises consacrent plus de 80% de leurs crédits déplacements aux routes dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, quatre régions seulement consacrent moins de 60% de leurs crédits aux routes.

64% des Français utilisent leur voiture pour aller travailler, et 60% pour faire leurs achats quotidiens. Les deux-tiers des déplacements régionaux se font également en voiture.

En 2001, la consommation d'énergie en France a augmenté de 2% dans les transports malgré le ralentissement de l'activité économique.

Non à la pub polluante !

La FNAUT soutient la campagne d'Agir pour l'Environnement contre la publicité anti-écologique dans le secteur des transports (4x4, climatisation des voitures, avion à bas prix, ...). Pour en savoir plus et participer vous aussi, consultez le site de l'association :

www.agirpourenvironnement.org

La FNAUT, par contre, ne s'est pas associée à la campagne de graffitage des publicités dans le métro parisien.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

- L'association Florirail dénonce la situation de Guebwiller : seule ville moyenne d'Alsace isolée du réseau ferroviaire, elle a perdu son école normale, la moitié de son lycée hôtelier, 1400 emplois chez NSC, son principal employeur. Le retour du train contribuerait à endiguer ce déclin.
- Les associations de la Coordination Transport Environnement du Massif Vosgien, dont Alsace Nature, Thur Ecologie et Transports et Vosges Ecologie, ont participé, en octobre 2003, à la journée ITE de manifestation au col du Bonhomme contre le transit routier et ses nuisances.

Ile de France

- L'opération "témoins de ligne RATP" a été lancée début 2000 par l'AUT-Ile de France en partenariat avec la RATP (FNAUT-Infos n°97). 60 "voyageurs-acteurs" surveillent une ligne et/ou une gare, leurs observations sont centralisées par l'AUT et transmises à la RATP. Le bilan est positif : de multiples résultats ponctuels ont ainsi été obtenus, et les informations recueillies sont de nature à accélérer des mesures d'utilité générale.
- L'AUT participe activement aux travaux de réflexion sur le Mobilien. Elle soutient les projets d'aménagement des lignes de bus présentés par la ville de Paris, souvent freinés par les élus locaux, la préfecture de police et la Direction de l'Architecture.
- L'AUT regrette la fuite en avant du ministre Gilles de Robien qui, pour enrayer la congestion automobile, relance le projet d'autoroute A103 destinée à doubler la rocade A86 à l'est de Paris (abandonnée par son prédécesseur), au lieu de faire étudier la réouverture de la grande ceinture ferroviaire dans ce secteur.
- L'ASUTRANS a présenté une analyse approfondie du projet de tramway Chatillon-Vélizy-Viroflay : elle déplore que l'arrêt et la nouvelle gare routière prévus à Vélizy soient bien trop éloignés du centre commercial.

Pays de la Loire

- La FNAUT-Pays de la Loire propose une relation ferroviaire directe entre les agglomérations de Saint Nazaire (161 000 habitants) et Rennes (484 000 habitants), distantes de 100 km. Le changement obligé à Savenay, et parfois aussi à Redon, peut être éliminé par la réouverture des 12 km de la ligne Montoir-Pont Château, d'où un trajet possible en 45 mn (10 AR souhai-

tables). Cet investissement permettrait au trafic Nantes-Saint Nazaire d'éviter la traversée de la raffinerie de Donges, et fournirait au port de Nantes un accès direct à la Bretagne.

L'association propose par ailleurs un raccordement à voie unique d'un km à Sablé, entre la ligne Angers-Le Mans et la future LGV Le Mans-Rennes (fuseau B4). Il serait alors possible de recréer des relations directes entre les agglomérations d'Angers (333 000 habitants), de Laval et de Rennes, et de renforcer ainsi les liens inter-régionaux (des détails techniques et des cartes sont disponibles sur le site web de l'association : <http://chez.com/fnautpddl>).

Picardie

- L'association Vie et Paysages de Château-Thierry approuve l'abandon du troisième aéroport parisien, mais elle regrette que le ministre Gilles de Robien ait évoqué sa nécessité à très long terme. Elle s'inquiète aussi des perspectives de redéploiement du trafic de Roissy et Orly sur les aéroports de Beauvais, Vatry, ... avancées par la mission parlementaire Gonnot. Un saupoudrage des nuisances n'est pas la bonne solution : la question de fond est la non pertinence de l'avion sur les courtes distances.

Rhône-Alpes

- Les associations Vivre en Maurienne et Réagir ont participé, dans le cadre du collectif Environnement et Santé en Maurienne, à une manifestation, qui a rassemblé 500 personnes, contre le bruit excessif des trains de fret sur la ligne actuelle et pour le passage de la future Transalpine en tunnel dans la moyenne Maurienne.
- Jean-Claude Chausse et Claude Jacquaz (DARLY) ont adressé une lettre ouverte aux élus du Syndicat mixte des Transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) pour protester contre leur refus de tenir compte des résultats de la concertation : le terminus du tramway LEA est maintenu à l'est de la gare de la Part Dieu alors qu'une majorité s'est exprimée pour un terminus à l'ouest (FNAUT-Infos n°117).
- Par ailleurs, DARLY ne comprend pas pourquoi le SYTRAL veut desservir le plateau nord (75 000 habitants) par un trolleybus Cristalis (55 millions d'euros) et la zone sud-ouest d'Oullins (55 000 habitants) par un métro (175 millions d'euros). Dans les deux cas, l'association préconise le tramway.

- La FNAUT était représentée aux manifestations contre le transit routier organisées par ITE en octobre 2003 dans les Vosges, le Jura, les Alpes du Nord et les Pyrénées.

● Le 14 octobre 2003, la FNAUT, en partenariat avec le CERTU, a organisé un colloque sur le péage urbain qui a connu un grand succès (200 participants). Les actes du colloque seront prochainement publiés. La réflexion sur ce thème sera poursuivie par le conseil national de la FNAUT.

● Jean-Paul Jacquot a demandé à la Communauté Européenne du Rail que sa Charte des Voyageurs soit plus détaillée (indemnités en cas de retards importants) et puisse être invoquée devant les tribunaux.

● Jean Sivardière a été reçu par Tokia Saïfi, secrétaire d'Etat au Développement Durable. Il a rencontré Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la Violence Routière.

● François Jeannin a représenté la FNAUT à la première conférence nationale consultative annuelle sur les sillons ferroviaires, organisée par RFF.

● André Laumin a rencontré le député UDF Christian Blanc, auteur d'une proposition de loi concernant le "service minimum" en cas de grève dans les transports publics.

● La FNAUT a donné, en novembre, une conférence de presse pour son 25ème anniversaire. A cette occasion, elle a présenté ses activités, et exposé ses prises de position récentes sur la décentralisation, les grèves dans les transports publics, le financement des transports urbains, l'avenir des trains Corail, ...

● La FNAUT a demandé aux parlementaires de s'opposer, lors du vote de la loi de finances 2004, à la volonté du gouvernement de supprimer les subventions de l'Etat aux transports collectifs et aux PDU des agglomérations de province.

● La FNAUT et l'AUT-Ile de France ont obtenu, en même temps que l'association Vivre sans CDG-Express, une expertise des projets alternatifs au CDG Express : utilisation de la LGV Est puis de la LGV d'interconnexion, ou utilisation de la ligne du RER B.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 121
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

Sombres perspectives

La ministre de l'Ecologie Roselyne Bachelot craint que ce siècle soit "celui du changement climatique subi, qui fera d'énormes ravages et restera dans l'histoire comme une période d'irresponsabilité collective". Mais le Plan Climat du gouvernement ne contient aucune mesure à la hauteur des enjeux. On ne parle plus, en particulier, de la taxe sur le trafic poids lourds, un moment envisagée.

Selon le ministre de l'Équipement Gilles de Robien, le rapport Philip sur le financement des transports collectifs urbains est "formidable". Il reprend certes les suggestions de la FNAUT, ... à l'exception du rétablissement des subventions de l'Etat et des économies sur les travaux routiers. Mais le ministre ne précise pas à quelle date les mécanismes nouveaux de financement, qu'il fallait mettre en place avant de supprimer les aides de l'Etat, verront le jour, alors qu'ils suscitent l'hostilité des entreprises et du lobby routier et, souvent même, celle des élus locaux.

La SNCF a adopté le "plan Véron" relatif au transport du fret. Comme le reconnaît la Direction des Transports Terrestres, "le repli de la SNCF durant la phase d'assainissement du secteur, avec l'abandon de 15 millions de tonnes-km considérées comme non rentables (sur les 50 du trafic actuel), implique la présence de plus de camions sur les routes". Sur la Côte d'Azur, le trafic des ciments Vicat (21 000 tonnes par an) a déjà été abandonné par la SNCF.

La forte augmentation des péages versés par la SNCF à RFF va fragiliser tous les trafics ferroviaires. L'Etat et les régions font la sourde oreille quand le président de la SNCF leur demande de prendre en charge certaines relations voyageurs inter-régionales.

Quant au programme d'infrastructures retenu lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18-12-03, c'est un inventaire exhaustif et électoraliste à la Prévert. La création d'une caisse intermodale de financement est certes une excellente initiative, souvent préconisée par la FNAUT. Mais aucune hiérarchie n'a été établie entre les modes alors qu'il fallait donner la priorité dès aujourd'hui aux modes écologiques : les projets routiers, inducteurs de transit par camion et de péri-urbanisation, concurrenceront et dérentabiliseront les projets alternatifs.

Jean Sivardière

L'augmentation inquiétante des péages ferroviaires

Le relèvement très important du niveau des péages versés à RFF par la SNCF est certes justifié économiquement. Mais cette décision du gouvernement se traduira par une augmentation des coûts d'exploitation des services voyageurs et fret : elle accentuera ainsi les handicaps dont souffre le rail, et pourra avoir des conséquences très graves pour le service public, l'aménagement du territoire, l'environnement et l'économie de notre pays, si elle ne s'accompagne pas de mesures analogues de "vérité des coûts" concernant les autres modes de transport. La FNAUT appelle donc le gouvernement à mettre en oeuvre une politique tarifaire cohérente avec ses objectifs affichés de développement durable.



Photo : Marc Debrincat

On sait que, depuis la réforme, dite Pons-Idrac, du système ferroviaire français intervenue en 1997, les exploitants ferroviaires (à ce jour, essentiellement la SNCF) doivent verser des péages à Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire des voies, ouvrages d'art et superstructures. Inversement, RFF doit payer à la SNCF des charges pour l'entretien courant et l'exploitation du réseau ferré.

L'objectif de RFF est de parvenir à l'équilibre (dit "petit équilibre" car il ne tient pas compte des charges de RFF liées à son endettement) entre les péages acquittés par la SNCF (1,8 milliard d'euros en 2002) et les charges de maintenance du réseau (2,5 milliards).

Cet objectif est particulièrement justifié en ce qui concerne les trains TER. Le trafic TER est en pleine croissance dans les zones les plus encombrées du réseau ferroviaire et représente 25% des kilomètres-trains sur le réseau contre 20% en 1997, avant le début de la régionalisation. Or ce

trafic procurait en 2002 moins de 10% des recettes des péages.

Opération blanche

C'est dans cet esprit que le gouvernement, malgré les réticences exprimées par la SNCF, vient de décider une forte revalorisation du niveau des péages.

L'augmentation des péages relatifs au trafic TER sera de 214 millions d'euros dès 2004, soit un doublement. Celle des péages relatifs aux trains de grandes lignes et de fret sera de 60 millions : 10 pour le TGV, 20 pour les autres trains de grandes lignes et 30 pour les trains de fret. Cette augmentation de 60 millions sera reconduite chaque année jusqu'en 2008, et atteindra alors 300 millions.

L'augmentation des péages relatifs aux trains de grandes lignes et de fret restera à la charge de la SNCF. Celle des péages TER sera répercutée par la SNCF sur les régions, mais intégralement compensée aux régions par l'Etat sur la base du trafic

■ ■ ■ Les péages ferroviaires

de septembre 2003, à travers la "dotation globale de fonctionnement" accordée par l'Etat aux collectivités dans le cadre de la décentralisation.

Par ailleurs, la compensation versée par l'Etat aux régions viendra en diminution de la contribution aux charges d'infrastructure versée par l'Etat à RFF.

La hausse des péages a le mérite :

- de traduire correctement la réalité des coûts d'utilisation du réseau ferré par les exploitants ferroviaires.

- d'améliorer la capacité d'auto-financement de ses investissements par RFF ;

- pour le fret, de corriger la trop grande disparité entre le niveau des péages en France et dans les pays voisins, et d'éviter ainsi le transit par notre pays de flux attirés artificiellement par des tarifs trop bas et ne couvrant pas les coûts.

Pour le TER, il s'agit au départ d'une opération de compensations à somme nulle pour chacun des intervenants - Etat, RFF, SNCF et régions.

Effets pervers

Le dispositif imaginé par le gouvernement aura cependant des conséquences allant bien au-delà des objectifs de clarification annoncés.

- L'augmentation des péages des trains de fret contraindra la SNCF à s'adapter aux coûts réels d'utilisation du réseau c'est-à-dire, suivant les cas, soit à réduire son offre et donc ses besoins en sillons fret peu rentabilisés, soit à reporter cette offre sur des sillons de meilleure qualité sur les lignes déjà les plus chargées, au détriment des trains de grandes lignes et TER. Dans les deux hypothèses, les recettes escomptées par RFF ne seront pas au rendez-vous.

- L'augmentation des péages des trains Corail risque de condamner définitivement les moins rentables de ces trains, et de pénaliser ainsi les services interrégionaux au détriment de l'aménagement du territoire.

- Quant aux régions, elles devront dorénavant payer plus cher les nouveaux services TER qu'elles envisageaient de créer pour équiper leur territoire. Or les besoins des usagers sont bien loin d'être aujourd'hui satisfaits malgré les progrès récents indéniables, et le désengagement progressif de la SNCF sur les lignes interrégionales amènera inévitablement les régions à prendre le relais.

Facteur aggravant : le doublement du montant des péages TER se fera par le biais d'une taxe sur les arrêts en gare. Cet artifice ne pourra que freiner le développement, pourtant essentiel au service public et à la protection de l'environnement, des services périurbains.

Il augmentera par ailleurs, de manière significative, le prix d'utilisation des "petites lignes" alors même qu'elles ne sont plus entretenues et que leurs performances sont réduites en conséquence. Ici encore, le dispositif jouera contre l'aménagement du territoire.

Un résultat absurde

La FNAUT a toujours dénoncé la sous-tarifification des transports, qui a pour effet pervers un développement excessif de la demande de transport, qu'il s'agisse des personnes ou du fret. L'augmentation des péages ferroviaires irait donc dans le bon sens si elle s'accompagnait de mesures analogues concernant les concurrents du rail.

Or, bien que les usagers de la route soient loin de payer l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la collectivité (voir encadré), l'utilisation des autoroutes et les autres grandes voiries pénétrantes par les automobilistes reste gratuite dans les zones urbaines, et l'instauration d'une taxe sur l'ensemble du trafic routier de fret ne semble plus d'actualité en France alors qu'elle a été mise en place en Suisse et en Autriche et que l'Allemagne s'apprête à en faire autant.

L'augmentation générale des péages ferroviaires freinera la demande de sillons : elle rendra moins urgents les coûteux investissements de capacité nécessaires pour assurer la fluidité des différents trafics ferroviaires dans les zones denses. Mais l'effort financier devra être reporté sur les routes, encore plus encombrées. Et, compte-tenu du manque d'espace en milieu urbain, les travaux routiers seront encore plus coûteux que les travaux ferroviaires.

La FNAUT s'est adressée aux présidents des régions, consultés par le gouvernement sur l'augmentation des péages ferroviaires conformément à la loi SRU, pour leur faire part de sa profonde inquiétude, et leur demander d'exiger une réorientation de la politique des transports, l'orientation actuelle ne pouvant qu'affecter le trafic ferroviaire et aggraver la congestion routière au détriment du cadre de vie, de l'environnement global et du développement économique de notre pays (les réponses reçues seront publiées).

Dans l'attente de telles mesures, l'augmentation des péages TER doit être compensée par l'Etat non seulement pour les services actuels, mais aussi pour les services nouveaux. De plus, une intervention financière sérieuse de l'Etat en faveur du développement des dessertes interrégionales et du fret ferroviaire s'impose : le "développement durable" ne doit pas rester un slogan.

Les coûts cachés des transports

Le mensuel Enjeux-Les Echos a publié, en octobre 2003, un article très documenté sur les "coûts externes" des transports. Nous en extrayons quelques données, provenant de l'Union Internationale des Chemins de Fer, du cabinet zurichois Infrast, du ministère de l'Equipe et du Compte National du Transport.

En 1995, la répartition des coûts externes y compris ceux des processus de fabrication (accidents, bruit, pollutions, effets de coupures, effet de serre) était la suivante : automobile 59,5%, fret routier 29,5%, avion 6%, cars et bus 2,6%, rail voyageurs et fret 2%.

En 1998, les coûts externes des seuls transports de voyageurs ont atteint 1,3% du Produit Intérieur Brut.

Les coûts externes d'un trajet Paris-Bruxelles en voiture se montent à 80 euros, soit le double des coûts directs, c'est-à-dire carburant et péages autoroutiers (le coût du voyage en train Thalys est de 65,5 euros en 2ème classe).

Le coût externe du bruit des avions au voisinage des aéroports de Londres et Amsterdam représente entre 3% et 7% du prix des billets.

Les coûts externes de la circulation automobile ne sont couverts qu'à hauteur de 81% par les automobilistes.

Le coût des encombrements que provoque un camion supplémentaire en centre-ville à l'heure de pointe est de 7,7 euros par kilomètre parcouru.

Les péages autoroutiers, les assurances, la TIPP et la taxe à l'essieu ne couvrent que 62% du coût marginal social occasionné par les poids lourds.

Si tous les coûts sociaux de la route étaient facturés intégralement aux usagers, les prix ferroviaires sembleraient faibles : le voyageur et le chargeur choisiraient plus souvent le train, et les investissements ferroviaires seraient facilement rentabilisés.

Comme le dit Raymond Leban, président du département Economie et Gestion au CNAM, **"quand la pollution n'est pas taxée, tout le monde a intérêt à polluer toujours plus"**.

A noter que les calculs de coûts externes de la route et de l'avion ne tiennent pas compte des frais conséquents que la France engage, à travers le budget du ministère de la Défense, pour sécuriser nos approvisionnements en pétrole, une denrée non renouvelable dont notre mode de consommation privera les générations futures.

RFF : une "clarification"

Jusqu'à présent, la contribution de l'Etat au financement de RFF se distribuait entre trois dotations :

- la dotation en capital (1,8 milliard d'euros, non versés en 2003, pas plus que le solde de 1,2 milliard pour la dotation de 2002) ;
- la contribution aux charges d'infrastructure (1,4 milliard en 2003) ;
- la participation aux investissements de développement (contrats de plan, lignes nouvelles et autres projets), soit environ 340 millions en 2003.

Ce dispositif ne permettait pas de distinguer la gestion par RFF de la dette héritée de la SNCF et celle de l'infrastructure. Par ailleurs, la dotation en capital avait un caractère de plus en plus aléatoire, étant financée par les recettes des privatisations.

La loi de finances 2004 est l'occasion d'une clarification.

La hausse des péages rapprochera RFF du "petit équilibre", la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure (1,1 milliard après impôt) diminuant du même montant. Cette opération blanche renforcera la capacité de RFF à investir sur fonds propres et lui permettra donc d'augmenter sa participation aux projets d'investissements. Ses fonds propres, en effet, sont gagés sur les péages procurés par les nouveaux investissements au cours de leur période d'amortissement (20 ans).

La dotation en capital est remplacée par deux subventions distinctes, dont la pérennité n'est pas plus assurée que celle de la précédente :

- une subvention de désendettement (800 millions inscrits au budget de l'Etat, pour 1,1 milliard à couvrir, soit une charge de 300 millions que RFF devra toujours indûment assumer) ;
- une subvention d'investissement destinée à la régénération du réseau (900 millions en autorisations de programme, mais seulement 675 millions en crédits de paiement alors que RFF estimait que près d'un milliard était nécessaire).

Pour 2003, l'Etat s'était engagé à verser une dotation de 3,2 milliards à RFF (hors retard de paiement pour 2002) : en 2004, il versera 2,6 milliards. La "clarification" est avantageuse pour l'Etat !

La participation de l'Etat aux investissements ferroviaires augmentera cependant en 2004 : environ 140 millions (contre moins de 70 en 2003) pour les projets actés dans les contrats de plan Etat-régions (mais nombre d'entre eux, prêts à être réalisés, devront attendre), 165 pour la LGV Est et un peu plus de 40 pour les autres projets hors contrats de plan Etat-régions.

Le rapport Chauvineau

Le Conseil Economique et Social (CES) a adopté à la quasi-unanimité, en octobre 2003, un bilan de la régionalisation ferroviaire présenté par Jacques Chauvineau, ancien directeur de l'Action Régionale à la SNCF. En voici quelques idées marquantes.

Chaque jour ouvrable circulent 5700 trains TER, 5000 trains Transiliens et 1200 trains de Grandes Lignes (GL), qui desservent 2800 gares ou arrêts. Le réseau TER est complété par 363 lignes routières (ex-ferroviaires) sous label TER, qui desservent 4200 arrêts. Il est utilisé par 550 000 usagers : 80% sont des "pendulaires", les autres sont en correspondance avec un service GL.

Volontarisme des régions

Depuis le 1er janvier 2002, toutes les régions sont devenues autorités organisatrices du TER. L'Etat leur a transféré 1,5 milliard d'euros pour l'exploitation (tarifs sociaux compris) et le renouvellement du matériel roulant. Globalement, les régions ont complété cette dotation de 13% sur leurs fonds propres.

Depuis 1997, l'offre TER a été adaptée aux besoins : l'offre ferroviaire a progressé de 24,6% (32,8% pour les 7 régions "expérimentales" et 16,8% pour les autres) et l'offre routière de 12%. La fréquentation globale a augmenté de 21,4% et les recettes (qui représentent environ le tiers des frais d'exploitation) de 32,8%. Les disparités sont fortes : la fréquentation a augmenté fortement en PACA et Languedoc-Roussillon (effet de la réorganisation liée à l'arrivée du TGV Méditerranée), elle a stagné en Nord-Pas de Calais (offre déjà performante) et diminué dans les régions à dominante rurale (Champagne-Ardenne, Auvergne, Limousin).

Propositions

Le CES insiste sur l'importance cruciale de l'intermodalité :

- intermodalité urbaine du côté des pôles d'attraction (le CES suggère une tarification fusionnant les tarifications régionales et urbaines selon le principe de la carte orange francilienne) ;
- intermodalité "capillaire" du côté des petites villes et zones rurales (le CES souhaite le développement de transports routiers légers et de services à la demande pour la diffusion et le rabattement).

Le CES, reprenant les observations de la FNAUT, déplore le manque de coordination entre services ferroviaires régionaux et services routiers départementaux, qui engendrent doubles emplois et gaspillages

d'argent public. Cependant il ne remet pas en cause le rôle des départements et recommande seulement une meilleure coopération entre autorités organisatrices.

Le CES souhaite une lutte plus efficace contre la fraude : son taux global atteint 11% (et plus sur les petits trajets), elle représente une perte de 30 millions d'euros par an supportée par les régions, et dévalorise l'image du TER.

Le CES est préoccupé par les nombreuses grèves locales, très pénalisantes pour les usagers pendulaires : salariés, scolaires, étudiants. Il reconnaît le bien-fondé de la position de la FNAUT mais ne fait aucune proposition novatrice.

Comme la FNAUT, le CES souligne l'interdépendance, aujourd'hui mal gérée, entre services TER et GL.

- Les trains GL ont souvent une fonction régionale sur une partie de leur parcours (en Bretagne, ils assurent la moitié de la mobilité régionale). Quand de tels trains sont supprimés par la SNCF, des TER de substitution doivent être créés sans aide de l'Etat.

- La SNCF prend mal en compte les besoins de mobilité interrégionale. Sauf cas particulier (le CES cite le service Interloire), la coopération entre régions prend du retard et les flux "interfrontaliers", en pleine extension, se font en quasi-totalité en voiture.

- Le CES regrette aussi que l'instance de coordination des régions du Grand Bassin Parisien ne se soit pas réunie depuis plusieurs années.

Financement

Le CES s'inquiète de l'évolution de la contribution publique au TER : en transport régional comme en urbain, cette contribution croît toujours avec l'offre. Il note que le transfert de ressources associé au transfert de compétence a permis d'inverser les tendances mais ne permet pas de financer une croissance durable du TER. Il cite une étude comparative du Jura suisse et du Jura français réalisée par Yves Crozet, directeur du LET : en Suisse, l'offre, la contribution publique et les tarifs sont plus élevés qu'en France. Le CES souhaite donc la création d'une ressource nouvelle jouant le même rôle que le versement transport en transport urbain et permettant de financer en particulier l'augmentation des péages TER.

Soucieux de consensus, le CES s'est cependant gardé d'évoquer les gaspillages routiers des régions et, plus encore, des départements.

Jean Sivardière

Les nouveaux matériels TER

Le processus de régionalisation ferroviaire a favorisé l'émergence d'un matériel roulant moderne. Toutes les régions se sont équipées, tout en faisant rénover du matériel plus ancien, à mi-vie. 4 milliards d'euros ont été dépensés depuis 1997, plus que pendant les 30 années précédentes. En 2007, un tiers du parc TER sera moderne et un autre tiers aura été modernisé.

L'automotrice X 72500

Les éléments qui déterminent le confort ferroviaire sont multiples, l'essentiel est la qualité de la voie et celle des bogies. Ces deux éléments ont fait l'objet de progrès notables ces dernières années. Mais les progrès techniques confirmés ne sont pas toujours définitivement acquis : le nouvel autorail automoteur diesel **X 72500** (ou **X TER**) en fournit malheureusement la preuve.

Commandé à plus de 200 unités par l'ensemble des régions françaises au prix de 3,8 millions d'euros, c'est le premier matériel entièrement étudié par Alstom, sans participation SNCF. Il offre 150 places assises. Sa vitesse maximale est de 160 km/h.



Lors d'un premier voyage à bord de ce matériel entre Gap et Marseille, peu après sa mise en service, j'ai pu observer un aménagement intérieur séduisant mais aussi une climatisation asthmatique, des vitres "à vision gondolée", un tapis de sol pelucheux. J'ai surtout remarqué un niveau de bruit très élevé des moteurs ainsi qu'une tenue de voie particulièrement médiocre dans la montée de la Freissinouse, donnant l'impression que la voie était polygonale. Dans la longue descente sur Veynes, le freinage hydrodynamique faisait vibrer toute la caisse. C'était sans doute la rançon à payer pour un matériel mis en service dans la précipitation des dernières élec-

tions régionales.

La qualité de la voie ne pouvait être en cause, car les voitures Corail assurent sur les mêmes tronçons un niveau de confort très élevé. Un voyage ultérieur en X 72500 sur une voie de qualité élevée m'a confirmé que c'est la suspension du bogie qui est défectueuse.

La SNCF a engagé un important programme de modification de cet autorail X 72500 : renforcement de la climatisation, diminution du bruit, ... Mais le niveau sonore reste insupportable, tant à l'extérieur, dans les gares, qu'à l'intérieur, car les moteurs diesel de traction sont placés sous le plancher des grandes salles voyageurs et les moteurs alimentant la climatisation sont très bruyants. Subsistent aussi les vitres gondolées et une tenue de voie manifestement indigne d'un matériel moderne.

A noter également la durée excessive de l'ouverture des portes et des marchepieds escamotables freine le service sur les relations omnibus (Marseille-Aix), et les dysfonctionnements du mouvement des portes et les pannes de moteurs.

Selon une enquête effectuée par la FNAUT-PACA sur la ligne Marseille-Briançon, 72% des voyageurs préfèrent les voitures Corail, 28% préfèrent l'autorail X 72500 et ... 0% les antiques voitures USI vertes et grises encore en service. Les critiques de l'X 72500 portent sur le niveau sonore (88% des voyageurs), la suspension (88%), le nombre insuffisant des WC (38%) et le rangement des bagages (36%).

L'automotrice Z 21500

L'automotrice **Z 21500** (ou **Z TER**) est la version électrique bicourant de l'autorail diesel X 72500, en version tricaisse. Son coût est d'environ 5,3 millions d'euros. 57 rames ont été commandées, en particulier par les régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre. Mise en service fin 2003, elle offre 211 places assises : 175 en 2ème classe et 36 en 1ère. Elle est plus rapide que le 72500 (200 km/h), nettement moins bruyante mais encore peu confortable. Les marchepieds escamotables ont été remplacés par des palettes fixes afin de réduire les temps de stationnement.

L'autorail X 73500

Le nouvel autorail **X 73500** (ou **A TER**) a fait l'objet d'un concours international à la demande de la SNCF et de la Deutsche Bahn. C'est le constructeur alsacien de Dietrich, qui a remporté le marché, en association avec l'allemand Linke Hoffman Busch (aujourd'hui tous les deux repris par Alstom).

Transport des lycéens

En période scolaire, deux cars scolaires partent de Saint Amour à 6h47 pour arriver à Lons le Saunier à 7h40. Un train quasi-vide fait le même trajet : il part à 7h13 et arrive lui aussi à 7h40. Le Conseil Général du Jura paie les abonnements des lycéens pour le car et non pour le train : seuls deux ou trois lycéens prennent le train, leurs parents peuvent payer pour leur faire gagner une demi-heure de sommeil.

Cet exemple n'est pas exceptionnel. Le transfert aux régions de la compétence du transport des lycéens (qui s'effectue souvent sur de longues distances, contrairement au transport des collégiens) permettrait plus facilement aux lycéens d'utiliser le train. Les avantages sont évidents : gains de temps et meilleure sécurité pour les lycéens, meilleur remplissage des trains TER et économies d'argent public.

Par convention, les régions pourraient confier aux départements l'organisation de ces transports quand le transfert sur le train est impossible.

Xavier Braud

TER : innovations en Lorraine

Depuis plusieurs années, l'Association des Usagers du TER Lorrain (AUTERLOR) cherchait à obtenir des élus du Conseil Régional et de la Direction Régionale SNCF de Metz/Nancy un meilleur remplissage des trains TER à moitié vides, essentiellement le week-end, grâce à une tarification attractive. Elle a enfin été écoutée. En décembre 2004, l'offre tarifaire a été renouvelée.

- Une réduction de 25% est accordée aux abonnés du TER sur tous les trajets lorrains du lundi au vendredi ; la réduction est de 50% les week-ends et jours fériés, cette réduction étant valable également pour 3 personnes accompagnant le titulaire. Cette offre est complémentaire de la carte d'abonnement de travail. Les scolaires et les étudiants ont en permanence 50% de réduction.

- L'achat d'une carte Métrolor à 25 euros valable 12 mois (15 euros pour les moins de 26 ans) permet aux clients occasionnels de bénéficier des mêmes conditions tarifaires que les abonnés.

Autre nouveauté : comme le souhaitait AUTERLOR, les usagers peuvent s'installer en 1ère classe avec un billet de 2ème classe dans les trains circulant entre 6h et 9h ou entre 16h30 et 19h30. Une mesure de bon sens qui augmente le confort des rames de faible capacité circulant en particulier entre Nancy et Merrey, Saint Dié ou Lunéville.

Claude Guilloux, président d'AUTERLOR

Activités de la FNAUT

- Jean-François Hogu remplace Jacques Stambouli au Conseil National de l'Air. Daniel Leroy remplace Michel Bretagnol au Conseil National de la Sécurité Routière. François Jeannin a été nommé au Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire. Jean Sivardière a été renommé au conseil d'orientation du PREDIT et nommé au Comité d'orientation de la consultation prospective Agora 2020 lancée par le ministère de l'Équipement. Michel Vandembroucke a été nommé au comité d'orientation stratégique du programme "interface urbanisme-déplacements" du ministère de l'Équipement.
- La FNAUT a demandé à la direction SNCF-Grandes Lignes la suppression de la RESA obligatoire sur le TGV lorsqu'il circule sur des lignes classiques.
- Lors du débat public sur le projet CDG Express, la FNAUT et l'AUT-IdF ont publié un cahier d'acteurs rassemblant leurs propositions.
- Xavier Braud, Marc Debrincat et Jean Sivardière ont rencontré Jean-Pierre Dupont, président de RFF, au sujet des déclassements et retranchements d'emprises ferroviaires.
- La FNAUT a présenté au ministère de l'Écologie et du Développement Durable une évaluation critique de l'état d'avancement des plans de déplacements urbains et des contrats de plan État-régions.
- La FNAUT a transmis à Dominique Bussereau ses propositions concernant l'avenir des trains Corail (article à paraître dans FNAUT-Infos).

Assemblée générale

L'assemblée générale 2004 de la FNAUT aura lieu le samedi 27 mars, à partir de 10 h, 11 rue Caillaux 75013 Paris. L'après-midi, débat sur les activités de la FNAUT dans les régions.

Elections régionales

La FNAUT a mis au point un questionnaire portant sur les différents aspects de la politique régionale des transports : investissements routiers et ferroviaires, gestion des trains et cars TER, évolution des péages, attribution des sillons ferroviaires disponibles, concertation avec les usagers.

Ce document est actuellement diffusé par nos associations auprès des candidats aux élections régionales, il est disponible au siège de la FNAUT et sur notre site Internet.

La FNAUT a appris avec tristesse le décès de Christian Mauroux, membre fondateur et représentant régional de la fédération en Aquitaine pendant de nombreuses années

Cet autorail monocoque, qui offre 82 places assises (61 fauteuils et 21 strapontins), a été commandé en particulier par les régions Alsace, Centre et Rhône-Alpes au prix de 1,3 million d'euros l'unité : plus de 100 unités ont été mises en service depuis 2000. Il circule seul ou en rames de deux ou trois unités.

J'ai utilisé ce matériel pour la première



fois sur une voie particulièrement médiocre, entre Paray-le-Monial et Lyon-Perrache par la vallée de l'Azergues : excellente tenue de voie, aménagements intérieurs agréables, grandes baies panoramiques (il existe donc des manufacturiers capables de produire des vitres "planes", contrairement à celles du X 72500). Ce matériel est climatisé, et il offre deux larges portes coulissantes automatiques et une plate-forme centrale à plancher bas, ce qui permet l'accès de plain-pied depuis les quais de 55 cm de hauteur, donc bien adapté aux personnes handicapées.

La disposition des deux moteurs de 257 kW (350 cv) sous les cabines de conduite assure un niveau sonore satisfaisant pour les voyageurs. La puissance installée autorise des démarrages énergiques et permet d'atteindre la vitesse de 140 km/h, tout en gravissant à bonne allure les rampes de 25 ‰ des lignes montagneuses. L'autorail serait bien adapté aux relations Nice-Breil, Gap-Grenoble, Gap-Briançon, ...

Un très bon point : une cloison vitrée entre la cabine de conduite et la salle voyageurs attenante permet en théorie d'avoir une vision vers l'avant sur la voie. Mais, à la demande des agents de conduite SNCF, les cloisons vitrées ont été repeintes en noir, ce qui limite la vision aux fentes entre les vitres et donne une allure mortuaire à l'ensemble.

Ce matériel a connu lui aussi ses défauts de jeunesse mais, à la différence du X 72500, il laisse une impression favorable à la clientèle. C'est un magnifique instrument de reconquête des lignes à faible trafic potentiel.

L'automotrice TER 2N

Dénommée aussi Z 23500, cette automotrice électrique à deux niveaux construite par Alstom comprend une motrice et une remorque avec cabines de conduite. Commandée par les trois régions Nord-Pas de Calais, Rhône-Alpes et PACA, soit 65 exemplaires au total, elle a été mise en service fin 1997.

Il s'agit d'un matériel remarquable : de très haute technologie électrique, esthétique, de grande capacité (208 places assises), très confortable, climatisé, il est bien adapté aux dessertes de banlieue des métropoles de province. Sa vitesse est malheureusement limitée à 140 km/h : sur Marseille-Avignon, les trains Corail étaient plus rapides.

Un matériel prototype dérivant du TER 2N et offrant de meilleures performances, le **TER 2N NG** (nouvelle génération) ou **Z 24500**, est en cours d'expérimentation. Il sera plus rapide (160 km/h) et de plus grande capacité (570 places assises dans la version à 5 caisses). Il sera mis en service au cours de l'année 2004 et effectuera des services de banlieues et intervilles.

L'autorail AGC

Lorsqu'il a fallu relancer des commandes de matériel TER en 2000, la SNCF et les régions (qui ont enfin eu leur mot à dire) ont choisi l'**AGC** ou **Autorail à Grande Capacité (X 75500)** mis au point par Bombardier au prix moyen de 3,3 millions d'euros l'unité. Plus de 250 commandes fermes (500 à terme) ont déjà été passées par 18 régions. La version de base est tricaisse articulée (4 bogies), elle offre de 160 à 208 places assises. La traction est diesel, électrique ou bimode ; 64 versions d'aménagements intérieurs sont proposées. La vitesse maximale est de 160 km/h. En version grand confort, l'AGC assurera des parcours interrégionaux tels que Caen-Rennes.

Claude Jullien, FNAUT-PACA



Le gouvernement Raffarin a enfin fait connaître, à l'occasion du CIADT du 18-12-2003, son programme d'infrastructures de transports.

Contrairement au gouvernement Jospin, il a prévu un mécanisme de financement. Il a pris une excellente initiative (réclamée de longue date par la FNAUT) en écartant clairement la privatisation des autoroutes et en créant une agence intermodale unique pour le financement des infrastructures, qui sera alimentée en particulier par les futurs dividendes autoroutiers, actuellement versés au budget général de l'Etat.

Un catalogue exhaustif ...

Le programme d'infrastructures retenu par le gouvernement, habilement présenté, est un catalogue quasiment exhaustif destiné à ne mécontenter personne ou presque à la veille des élections régionales.

Tous les projets TGV sont conservés. Cependant le projet POLT de modernisation de la ligne classique Paris-Limoges-Toulouse n'est que partiellement pris en compte (on regrettera l'abandon de la technique pendulaire, qui pouvait être utile sur d'autres itinéraires). Et on ne parle plus de l'électrification de la ligne Béziers-Clermont Ferrand ou de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, qui offraient des possibilités intéressantes pour le fret.

Par contre divers projets routiers qu'on croyait définitivement oubliés ont fait leur réapparition : A32, A41, A51, A585. En définitive, mis à part le troisième aéroport parisien, qui disparaît judicieusement (mais au profit de Notre Dame des Landes), et les projets intelligents mais encore imprécis de cabotage maritime sur les façades atlantique et méditerranéenne, le programme de Robien-Raffarin ressemble étrangement au Schéma de Services Collectifs de Transports Gayssot-Jospin, avec quelques autoroutes en prime.

... et incohérent

Malgré un inévitable enrobage "écologique", ce catalogue ne doit pas faire illusion : il ne traduit que des préoccupations économiques et n'affirme aucune priorité claire. Le développement durable ne consiste pas à annoncer en tête de liste les projets ferroviaires mais à faire des choix, à donner - en particulier pour le fret - la priorité aux modes de transport respectueux de l'environnement, et donc à éliminer les projets dangereux.

La relance des projets autoroutiers et

des grands contournements d'agglomérations (Strasbourg, contournement ouest de Lyon-COL, Arles, Bordeaux), procède d'une vision passéiste de l'économie et de l'aménagement du territoire. Elle encouragera fortement **le transit international des poids lourds et la périurbanisation**.

Elle saccagera des territoires fragiles et renforcera nuisances, gaspillages d'énergie et émissions de gaz à effet de serre. Enfin elle dérentabilisera les projets alternatifs :

- l'A24 Amiens-Belgique privera de trafic le canal Seine-Nord, à la rentabilité déjà très problématique, qui pourrait ainsi ne transporter que de l'eau ;

- l'A32 Metz - Nancy - Thionville concurrencera l'axe ferroviaire Ecofret ;

- l'A48 Ambérieu-Bourgoin aura pour fonction première de faciliter l'accès des camions à l'A43 et au tunnel routier franco-italien du Fréjus ;

- l'A63 Bordeaux-Biarritz et l'A65 Bordeaux-Pau concurrenceront le rail et la voie maritime ;

- l'A45 doublera l'autoroute existante A47 Lyon-Saint Etienne alors que la relation TER (la plus forte de la région Rhône-Alpes, 11000 voyageurs par jour) reste encore à moderniser ;

- le renforcement du maillage autoroutier et celui des dessertes des aéroports de province fragilisera les dessertes ferroviaires interrégionales.

L'autoroute A831 perturbera le marais poitevin et le COL les monts du Lyonnais. Quant à l'ubuesque d'A51 Grenoble-Sisteron et à son antenne A585 de Digne, ou à l'A41 Annecy-Genève tout aussi inutile, elles sont à l'évidence incompatibles avec les préconisations de la Convention Alpine.

Une crise ignorée

Mal éclairé par l'audit anachronique du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances, puis par le rapport confus et contradictoire de la DATAR (le ministère de l'Ecologie a été absent du débat), le gouvernement a raté une bonne occasion de réorienter la politique des transports et de concrétiser ses discours flous sur le développement durable. Il n'a pas vraiment analysé la crise à laquelle est confronté notre système de transport :

- l'automobile, le camion et l'avion se sont développés hors de leur créneau de pertinence, engendrant congestion, insécurité et nuisances insupportables ;

- la dépendance pétrolière et la contribution croissante des transports à l'effet de serre (31%) sont inquiétantes.

Presentant les critiques, le Premier ministre a pris le soin de préciser, en présentant les conclusions du CIADT, que "72% des projets ne concernent pas la route". Cette affirmation est pour le moins fantaisiste ...

- Les projets cités n'ont pas tous la même importance stratégique ou financière, le même impact environnemental et la même échéance.

Comparer le Lyon-Turin et le projet POLT, ou le canal Seine-Nord et l'écluse fluviale de Port 2000 (un projet modeste mais très utile au développement du trafic sur la Seine), n'a aucun sens.

Par ailleurs certains projets ont été regroupés sous la même rubrique. Ainsi le projet autoroutier lyonnais regroupe à lui seul l'A45, l'A89, l'A432 et le contournement ouest (COL). Il fallait comparer de manière précise les kilométrages et les coûts.

- Les projets qui seront réalisés en 2012 ou seulement engagés à cette date sont soigneusement mélangés, bien des interprétations sont possibles. Les projets à plus long terme ne sont manifestement cités que pour la forme.

- Les financements annoncés ne sont manifestement pas à la hauteur des ambitions affichées. Le calendrier annoncé pour l'engagement des projets de LGV est irréaliste.

- En pratique, on l'a vu pour les contrats de plan Etat-régions, l'Etat ne tient pas toutes ses promesses pour le rail, et les projets routiers sont réalisés plus vite que les projets ferroviaires, déjà programmés tardivement. Ils sont souvent déjà bien étudiés par la Direction des Routes alors que la SNCF puis RFF ont pris du retard dans l'élaboration des projets ferroviaires. Ils sont avantagés par les calculs de rentabilité qui prennent mal en compte les coûts écologiques et sociaux, ils sont plus facilement phasables et ils bénéficient plus largement du soutien des élus.

Le plan gouvernemental laisse dans le flou deux problèmes fondamentaux : le financement du réseau ferroviaire classique, dont la régénération est urgente, et celui des transports collectifs urbains (autrement urgent que celui des TGV car il concerne la vie quotidienne de 80% des Français), puisque le rapport Philip n'a pas encore été exploité.

Le gouvernement, par ailleurs, n'a pas cherché à maîtriser la croissance des modes routiers et aériens en s'attaquant à leur sous-tarifification : il a écarté la taxe kilométrique sur le camionnage et la taxe sur le kérosène, qui auraient à la fois modéré les tendances actuelles et fourni des ressources supplémentaires pour le rail et les transports urbains.

Permis à points

Récompense :

⊕ **+1 point à Alain Fouché**, sénateur UMP de la Vienne. Après s'être inquiété de la suppression de la ligne aéro-postale Poitiers-Paris, il est intervenu pour réclamer la mise en service d'un TGV postal sur la LGV Atlantique.

⊕ **+ 2 points à François de Rugy**, adjoint vert de Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes et responsable très volontariste des transports. Il n'a pas hésité à défilier avec les opposants à l'aéroport de Notre Dame des Landes, qui dénonçaient l'attitude du maire, favorable au projet.

Punitions :

⊖ **-2 points au préfet Bertrand Landrieu**. Il s'est permis de prendre position très fermement en faveur du projet CDG Express alors que le débat public organisé par la CNDP n'avait pas encore commencé.

Bêtisier

⊗ **Gérard Lorgeoux, François Goulard et Alain Gérard**, députés UMP du Morbihan, refusent la taxe sur le fret routier évoquée par le gouvernement : "la remise en cause de la gratuité sur les autoroutes et voies express provoquerait une crise économique insupportable", "cette taxe est infondée", "elle aggraverait l'isolement de la Bretagne". Pour **Philippe Chambin**, président de TLF, "le tissu économique régional serait déstabilisé". Pour **Frankiz Breizh** (Union Démocratique Bretonne), "il vaut mieux réfléchir à un rééquilibrage du fret vers le rail et le cabotage maritime" (rééquilibrage que la taxe sur le fret routier a précisément pour but de favoriser ...).

Réponse de la FNAUT-Pays de la Loire : cette taxe ne représenterait qu'un faible pourcentage du coût du transport routier, lui-même inférieur à 10% du coût des produits transportés. L'impact sur le coût de la vie, et même sur les entreprises, serait inférieur à 1%, et largement compensé par les gains en sécurité, qualité de vie et économies d'énergie.

⊗ **Alain Pérelle**, maire de Saint Mihiel. Au lieu de réclamer l'implantation de la gare meusienne du TGV-Est dans la vallée de la Meuse, il propose un barreau routier pour relier cette vallée à Issoncourt, emplacement prévu pour la future gare, dans une zone semi-désertique. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué, et gaspiller l'argent public ?

Rails ou pneus ?

Le maire UMP d'Orléans, Serge Grouard, a reconnu que le bus guidé n'était pas le bon choix pour l'axe est-ouest et s'est converti au tramway. Et il ajoute : "qu'il soit sur rails ou sur pneus, quelle importance" (sic). Mais alors, pourquoi choisir a priori le pneu ? Il est mieux inspiré quand il fait la promotion des transports publics en offrant la gratuité des bus, tramways et parcs-relais le dimanche précédant Noël.

Responsable économique

Roger Pellat-Finet, président de la CCI de Grenoble, attaque le président de la FNAUT, qui s'était permis de dénoncer le gaspillage d'argent public à l'aéroport de Grenoble : "il est favorable au train et défend la SNCF qui a un déficit supérieur à 220 milliards d'euros" (sic). Voilà un "responsable économique" qui confond le déficit annuel et l'endettement et, pour faire bonne mesure, les francs et les euros.

MAL DIT

Patrick Ollier, député UMP des Hautes Alpes, à propos du fret ferroviaire : "la majorité a fait le choix du rééquilibrage entre la route et le rail : la SNCF a proposé un plan de relance ambitieux et sérieux". Le plan en question prévoit un recentrage de la SNCF sur les seuls trafics rentables pour elle ...



Pas de chance !

Le TVR de Nancy a été inauguré par Bernadette Chirac : on ne compte plus ses pannes. Le tramway de Bordeaux a été inauguré par Jacques Chirac : trois pannes dès le premier jour.

Transporteur malin !

Pour créer la liaison Clermont-Ferrand-Londres, la compagnie aérienne Ryanair a obtenu, en mai 2003, une subvention de 725 000 euros (agglomération, CCI, conseil régional et conseil général). Le taux d'occupation des avions restant inférieur à 80%, la liaison a été supprimée en novembre.

Brèves

Montée par l'avant ?

La Société des Transports de Bruxelles (STIB) impose peu à peu la montée par l'avant dans ses bus non articulés. Le Groupement des Usagers des Transports de Bruxelles (GUTIB) n'apprécie pas. Une telle mesure a été abandonnée à Liège : seuls les usagers non abonnés doivent aujourd'hui monter par l'avant. A Anvers, en cas d'affluence, les chauffeurs font signe aux clients de monter par l'arrière.

Excès de vitesse

Le 27-10-2003, le magazine Auto-Plus a vérifié que les voitures de Nicolas Sarkozy et Gilles de Robien roulaient respectivement à 103 et 98 km/h au lieu de 70 km/h. Les deux ministres allaient inaugurer ... le premier radar automatique. Gilles de Robien a battu sa coulpe et fait installer une boîte noire sur sa voiture. Quant au ministère de l'Intérieur, il a minablement affirmé que le déplacement de Nicolas Sarkozy était conforme aux règles de sécurité : "les menaces dues à sa fonction nécessitent qu'occasionnellement, certaines mesures de sécurité soient prises". La sécurité du ministre, mais pas celle des autres ...

Evaluation douteuse

Selon un rapport d'Aéroports de Paris Ingénierie présenté en janvier 2003, le trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac serait de 10 millions de passagers en 2015 contre 5,3 en 2002, une liaison TGV avec Paris en 3h06 ne diminuant le trafic que de 16%. Selon un rapport du Conseil Général de Haute Garonne, le trafic ne serait que de 8,6 millions de passagers en 2020, sans risque de saturation de l'aéroport.

Contradictions multiples

S'exprimant au nom du PS en octobre 2003, Maxime Bono, député-maire de la Rochelle, déplorait la faiblesse du budget de l'Etat. Il dénonçait à la fois la suppression des subventions de l'Etat aux transports collectifs urbains et l'augmentation des taxes sur le gazole, "une mesure prétendument écologique" pourtant envisagée par le gouvernement Jospin et qui rapportera 800 millions d'euros par an à l'Etat (ils seront attribués à RFF). Il réclamait à la fois la modernisation accélérée de la route Centre Europe Atlantique, et celle de la ligne Paris-Limoges-Toulouse. Il aurait dû lire Alfred Sauvy : "il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois".

Actions en régions

Basse Normandie

● Plusieurs centaines de personnes ont participé aux manifestations organisées à Folligny par l'ADPCR contre la suppression des arrêts des trains Paris-Granville. Un moratoire a été obtenu.

L'ADPCR s'inquiète de la séparation croissante entre les activités Grandes Lignes et TER de la SNCF : l'effet réseau n'est plus recherché.

L'ADPCR s'oppose à la direction SNCF de Basse Normandie qui veut mettre en service des autocars Caen-Rennes sur l'A 84, en concurrence directe avec les services ferroviaires et en contradiction avec les efforts financiers de la région pour le rail.

● L'association Réseau Vert a analysé le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine. Elle approuve les bonnes intentions relatives à la desserte ferroviaire des grandes agglomérations et des ports normands, et propose des compléments tels que la relance de la liaison Paris-Gisors-Serqueux-Dieppe. Par contre elle s'alarme de l'avalanche de projets routiers totalement contradictoires avec l'objectif affiché d'un rééquilibrage rail-route : grand contournement de Rouen, liaison Fécamp-A29, deuxième périphérique de Caen, mise à 2 fois 2 voies de Rouen-Orléans et Caen-Flers, ...

Champagne-Ardenne

● L'Association des Piétons et Usagers des Transports Collectifs de Reims souhaite la création d'un tramway (envisagé il y a 12 ans) reliant l'hôpital aux quartiers nord via le centre-ville et la gare. Elle critique le projet actuel de "tramway sur pneus" en raison de sa capacité insuffisante, de sa durée de vie inconnue et de sa fiabilité douteuse. Elle demande que l'option tramway classique, compatible avec le tram-train, ne soit pas écartée a priori et qu'une comparaison objective des deux systèmes tienne compte des coûts prévisibles d'exploitation.

L'APUTCRE réclame plus de sévérité à l'égard des automobilistes en stationnement illégal. Elle a lancé aussi une grande enquête auprès des usagers du TER : 3000 questionnaires ont été distribués.

Franche Comté

● L'association de défense ferroviaire du nord Franche Comté participe aux activités du comité de la ligne Epinal-Belfort et a obtenu quelques résultats (création d'une liaison routière Luxeuil-Vesoul, correspondance avec un train Strasbourg-Lyon). Constatant que les régions Alsace et

Franche Comté se sont entendues pour créer de nouveaux trains entre Mulhouse et Belfort, elle réclame une entente analogue entre la Lorraine et la Franche Comté pour améliorer les relations Nancy-Belfort.

● L'association Transport 2000 de Pontarlier a obtenu des améliorations de la desserte TER Dole-Pontarlier. Elle s'inquiète de l'avenir de la desserte ferroviaire transfrontalière si les liaisons TGV vers Berne sont reportées sur les LGV Est et Rhin-Rhône, et souhaite un développement du trafic de fret.

● A Besançon, l'AUTAB et l'AUTOB ont interrogé 433 automobilistes utilisant les parkings gratuits du centre-ville. 56% se disent prêts à utiliser les transports collectifs, mais dissuadés par des horaires, fréquences et correspondances inadaptés. Les associations en déduisent que l'offre bus et train doit être rapidement renforcée.

Haute Normandie

● Le Comité des usagers hauts-normands de la ligne Paris-Granville s'oppose depuis 3 ans au remplacement de l'actuelle traversée "à niveau" des voies en gare de Verneuil sur Avre par une passerelle inaccessible aux personnes âgées et handicapées, et incompatible avec l'électrification prévue de la ligne. Ignoré par RFF et la SNCF, le Comité, à l'initiative de son président Jean-Louis Lebossé, a riposté en organisant un référendum parmi les voyageurs. 400 bulletins ont été déposés chez les commerçants. Sur 121 réponses nominatives reçues, 60% étaient favorables à un passage souterrain et 3% seulement favorables à la passerelle.

● L'AURVAL a participé à la certification du transport à la demande FIL'Bus du Havre à la demande de Connex, et à celle du service ferroviaire LER (Lézarde Express Régional) à la demande de la SNCF.

● L'AURVAL a présenté au conseil régional, à la presse et aux candidats aux élections régionales un document faisant le bilan de la situation des transports ferroviaires régionaux, dont le retard est impressionnant. La Haute Normandie a peu investi sur le rail, qui est de sa compétence, alors qu'elle a beaucoup investi sur les routes, qui ne sont pas de son ressort : elle ne réutilise pas l'intégralité de la dotation de l'Etat pour le TER. L'AURVAL réclame la réouverture des lignes Serqueux-Dieppe, Rolleville-Les Ifs (pour une liaison directe Le Havre-Fécamp), Barentin-Caudebec (dont l'étude par la région a démontré l'intérêt), Rouen-Evreux.

Provence Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA regrette que la ligne Nice-Breil-Tende-Cuneo n'ait pas été utilisée par la SNCF pour détourner les trains Nice-Bâle et Nice-Milan pendant la fermeture du tunnel de Monaco pour travaux. "La SNCF ne voit dans cette ligne qu'une contrainte de service public, tout juste bonne pour quelques touristes".

● La FNAUT-PACA déplore l'abandon par la SNCF de la desserte fret de la zone d'activité d'Arles-Trinquetaille et de celle des ciments Vicat à la Grave-de-Peille près de Nice. La SNCF encourage ainsi le tout-camion comme elle l'avait déjà fait à la fin des années 80 en fermant les lignes Orange-Carpentras, Saint Auban-Digne, Les Arcs-Druguignan et Carnoules-Brignoles au trafic de fret. L'association souhaite que ces dessertes puissent être reprises par un autre opérateur.

● La FNAUT-PACA et Les Droits du Piéton travaillent au sein d'un collectif associatif pour une meilleure accessibilité de la gare de Nice.

● Tout en soulignant ses défauts, la FNAUT-PACA a défendu le projet de tramway niçois, et en particulier la priorité donnée à l'axe nord-sud, et répondu aux attaques d'associations de riverains et commerçants indifférents aux difficultés des usagers.

● L'association Les Droits du Piéton de Nice, la LCVR et la Prévention Routière se sont associées dans un lobby de la modération de la vitesse.

● Le GECP s'inquiète d'une éventuelle dissociation de l'exploitation de la ligne Nice-Digne en une section suburbaine et la partie haute de la ligne, qui entraînerait une rupture de charge dans la plaine du Var entre un RER moderne et une ligne touristique techniquement sous-développée. Le GECP rappelle aux élus que, quel que soit l'exploitant, il ne pourra remplir sa mission de service public que si les infrastructures sont modernisées.

● Les associations ABOUTIR, AFITRAC, ARTUMONT et FARE-SUD ont organisé à Briançon un débat public sur le projet de tunnel ferroviaire sous le col du Montgenèvre.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 122
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 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

Démocratie en retard

Le débat public sur le projet de grand contournement autoroutier de Bordeaux s'est déroulé dans des conditions insatisfaisantes de démocratie.

Souhaité par tous les grands élus, de droite comme de gauche, pour des raisons strictement locales, le projet était présenté par la DRE (Direction Régionale de l'Équipement), maître d'ouvrage, comme nécessaire à la fluidité des trafics nord-sud. Extrapolant les tendances actuelles, la DRE cherchait à fermer le débat : "si on ne fait rien, la congestion est inéluctable".

Oubliée la maxime de Pierre Massé, volontiers citée par la DATAR : "il s'agit moins de prévoir l'avenir probable que de préparer l'avenir souhaitable, moins de décrire le futur que de le construire".

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a eu le tort d'accepter la diffusion en l'état du dossier très partisan présenté par la DRE : aucune alternative - seul le choix entre un tracé Ouest et un tracé Est était proposé - et pas un mot sur le financement.

Le débat lui-même a été très inégal. Alors que la DRE a pu bénéficier de moyens considérables pour mettre au point son dossier, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), chargée de l'organisation locale du débat, n'a rien fait pour aider les associations à présenter leurs propositions.

A chaque réunion publique, la DRE pouvait s'exprimer longuement à la tribune, tandis que les opposants ne pouvaient généralement intervenir que de la salle, et étaient priés d'être brefs. Et le président de la CPDP a refusé les études complémentaires réclamées par les associations.

Enfin, sans même attendre l'issue du débat, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a annoncé que l'Etat retenait le projet ! Du coup, les membres de la CPDP ont démissionné. Selon l'un d'eux, Pierre Sadran, ancien directeur de l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux, "la décision de l'Etat jette le discrédit sur l'institution même du débat public, elle est révélatrice d'une inquiétante rigidité mentale, d'une conception restrictive et incantatoire de la participation et, pour tout dire, du retard de la démocratie française".

Denis Teisseire, Transcub

Dessertes ferroviaires interrégionales : Etat, régions et SNCF doivent prendre leurs responsabilités

Les menaces s'accumulent sur les dessertes ferroviaires interrégionales : dégradation des infrastructures et ralentissement des trains ; matériel roulant et qualité de service médiocres ; désengagement progressif, et parfois brutal, de la SNCF ; renforcement du maillage autoroutier et de la concurrence aérienne. Aux handicaps naturels et démographiques dont souffrent les lignes interrégionales s'ajoutent les carences de la SNCF, et surtout de l'Etat et des collectivités territoriales. Ces lignes sont essentielles à l'aménagement du territoire, il faut donc créer un fonds intermodal de péréquation et les exploiter dans le cadre de conventions de service public passées entre l'Etat, les régions concernées et la SNCF.



Photo : Marc Debrincat

L'actualité récente - lancement des dessertes Teoz mais suppressions de services Corail de jour et de nuit, difficultés financières de la SNCF, augmentation des péages - a amené la FNAUT à approfondir ses propositions concernant les lignes ferroviaires interrégionales.

Ces lignes, essentielles pour l'aménagement du territoire, constituent pour la FNAUT un sujet de préoccupation récurrent auquel elle a déjà consacré un colloque organisé à Lyon en 1999 (voir FNAUT-Infos n°83, 101 et 105). Si l'avenir du rail semble plus assuré sur les grandes liaisons radiales et intercity, il est manifestement menacé sur un grand nombre de liaisons interrégionales (transversales et "petites radiales").

Un déclin qui s'accroît

La qualité de l'offre sur les lignes interrégionales et la fréquentation sont en baisse : le train subit la concurrence de la

voiture et de l'avion, et souvent même celle du TGV pour les trajets de bout en bout.

Les infrastructures se dégradent. L'entretien des voies et ouvrages d'art est insuffisant, les trains sont ralentis pour maintenir la sécurité. Des arrêts intermédiaires sont supprimés pour compenser l'augmentation des temps de parcours de bout en bout.

Le matériel roulant utilisé, hors d'âge et inadapté au profil des lignes, est victime de pannes à répétition (en particulier les turbotrans circulant entre Lyon et Bordeaux). Il offre un confort dépassé qui fait fuir la clientèle : les couchettes ne sont pas climatisées sur certaines dessertes du Massif Central. Son entretien laisse à désirer, sa propreté est douteuse.

L'offre commerciale régresse : les fréquences diminuent peu à peu, les services à bord disparaissent (restauration, transport des vélos).

Par ailleurs la disparition du trafic de fret fragilise les lignes interrégionales en

reportant tous les frais fixes sur le trafic voyageurs.

Les origines du déclin

Le déclin des liaisons interrégionales a des origines multiples. Il est lié à la fois à des handicaps naturels et démographiques, aux carences de la SNCF, enfin et surtout à la politique de l'Etat et des collectivités territoriales.

De nombreuses lignes interrégionales souffrent de handicaps naturels et démographiques : leurs performances sont souvent limitées par les difficultés du relief ; elles traversent en général des régions aujourd'hui peu peuplées ; les horaires adaptés aux relations de bout en bout ne correspondent pas nécessairement avec ceux des relations de cabotage entre les villes desservies.

La SNCF a géré les lignes interrégionales sans la volonté de développer le trafic. Son manque d'initiatives techniques et commerciales s'apparente dans certains cas à une politique délibérée de désengagement.

Des investissements parfois modestes mais pourtant décisifs ont été laissés de côté : suppression de détours et de rebroussements, rétablissement de points de croisement.

Le matériel roulant n'a fait l'objet d'aucune recherche alors que diverses possibilités pouvaient être explorées (pendulaire, panoramique).

L'information sur les liaisons proposées a toujours été déficiente.

L'offre TGV est privilégiée systématiquement même si l'offre classique est directe et aussi rapide (il est normal que le TGV capte l'essentiel de la clientèle de bout en bout, mais l'assèchement des lignes interrégionales qui en résulte est accentué artificiellement par la SNCF).

Les horaires sont mal adaptés aux besoins des voyageurs. Les correspondances avec les grandes lignes radiales et les lignes régionales susceptibles de les alimenter sont de mauvaise qualité.

La promotion commerciale est quasiment inexistante, qu'il s'agisse des déplacements ordinaires ou des déplacements touristiques.

L'offre est systématiquement supprimée en cas de grève, la SNCF assurant en priorité les trafics TGV bien plus rémunérateurs.

Les responsabilités spécifiques de la SNCF ne doivent pas occulter les responsabilités plus fondamentales des pouvoirs publics qui, dans le passé, n'ont jamais

donné à la SNCF les moyens financiers nécessaires au développement de l'offre ferroviaire sur les lignes interrégionales et ont au contraire favorisé les modes concurrents du rail.

Contrairement à ce qu'on pouvait espérer, une politique plus équilibrée n'est pas menée depuis la réforme ferroviaire Pons-Idrac intervenue en 1997.

Une situation financière saine du système ferroviaire n'a pas été rétablie puisque le désendettement promis par l'Etat ne s'est pas concrétisé.

Le sous-investissement notoire dont souffrent les lignes interrégionales n'a pas été corrigé par RFF.

Aujourd'hui, hors TER et Francilien, la SNCF n'a plus de mission de service public. Elle doit assurer l'équilibre des comptes de ses dessertes grandes lignes. Le TGV ne dégage plus de bénéfices utilisables pour une péréquation pouvant bénéficier aux dessertes interrégionales, car les péages correspondants sont calculés sur la "capacité contributive" de la SNCF.

Quant au processus de régionalisation, s'il a été largement bénéfique pour les liaisons régionales, il a entraîné le tronçonnage de certaines liaisons interrégionales et la disparition de relations de cabotage.

Par ailleurs, les routes et autoroutes, financées sans réticences par l'Etat, les régions et les départements, font l'objet d'améliorations constantes (A75, route Centre Europe Atlantique, autoroute des estuaires, ...) alors qu'elles concurrencent directement les lignes ferroviaires interrégionales.

De même, les relations aériennes interrégionales ont été stimulées par les pouvoirs publics, les compagnies à bas coûts renforcent cette concurrence et bénéficient de subventions des régions, des départements, des agglomérations et des Chambres de Commerce et d'Industrie.

Les décisions du CIADT du 18-12-2003 - renforcement du maillage autoroutier et des dessertes aériennes des villes de province - aggraveront la situation des lignes ferroviaires interrégionales (voir FNAUT-Infos n°122).

Le rôle nécessaire de l'Etat et des régions

Les lignes interrégionales répondent essentiellement à des besoins d'aménagement du territoire. elles relèvent donc du service public et, à ce titre, elles auraient dû bénéficier depuis longtemps d'une intervention financière spécifique de

Liaisons transversales

La FNAUT reçoit de nombreuses plaintes concernant les liaisons ferroviaires transversales, en particulier est-ouest.

Jusqu'en 1985, de juin à septembre, un train de nuit circulait entre La Rochelle et Saint-Gervais. Il embarquait des voitures à La Rochelle et Saintes, et desservait quarante gares intermédiaires. Il était très apprécié de la clientèle malgré sa lenteur, les arrêts multiples, les changements de machines et les rebroussements.

Au lieu de le supprimer, la SNCF aurait pu limiter les arrêts aux gares les plus importantes avec correspondances TER (les omnibus d'alors), et étendre la liaison à la période d'hiver. Aujourd'hui il faut passer par Paris, trouver des horaires concordants et changer de gare, ou disposer d'une voiture. C'est un exemple typique de ces liaisons transversales si utiles, mais sacrifiées alors qu'elles pouvaient être modernisées.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Usager régulier de la ligne Lyon-Bordeaux, j'ai constaté la vétusté des rames à turbine à gaz (RTG), au bout du rouleau après 40 ans de service. Les solutions étudiées par la SNCF - remise en état, location de matériel étranger, rames tractées inadaptées en raison de l'existence de plusieurs rebroussements, voitures avec cabine de réversibilité - ne sont pas satisfaisantes. La seule solution valable me semble être l'introduction d'autorails à grande capacité (AGC), actuellement en construction et assez puissants pour aborder les rampes du Massif Central et des Monts du Lyonnais.

Quoi qu'il en soit, il paraît impensable que la SNCF abandonne le seul service diurne qui subsiste sur cette ligne sous prétexte de manque de matériel adapté. Le tronçonnement de ce service (Bordeaux-Limoges, Limoges-Montluçon, ...) est une solution dangereuse, propre à dissuader la clientèle alors que l'A89 va concurrencer le rail de manière redoutable.

Jean Bouilloux, 40 St Vincent de Tyrosse

A chaque changement d'horaire de la SNCF, je suis furieux de constater de nouvelles suppressions de trains, par exemple celle du train de nuit Lyon-Bordeaux, qui reliait entre elles quatre capitales régionales, dont Clermont-Ferrand par correspondance à Saint Germain des Fossés. Aujourd'hui, on ne peut plus quitter Lyon après 20h04 sauf à accepter d'arriver à Clermont à 1h56 via le Rhône-Océan.

Thomas Berthet, 63, Clermont-Ferrand

Trains Corail déficitaires

En 2002, les pertes de la SNCF sur le trafic Corail se sont élevées à 216 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 950 (à titre de comparaison, pour le fret, les pertes ont été de 400 millions pour un chiffre d'affaires de 2000).

- 33 relations Corail dégagent un léger bénéfice : 100 millions au total.

- 17 relations sont un peu déficitaires (200 millions de déficit total).

- 12 relations, 6 de jour et 6 de nuit, génèrent 110 millions de déficit, les charges correspondantes représentant de 1,4 à 2,5 fois les recettes. Ce sont en particulier Quimper-Bordeaux (10 millions d'euros), Nantes-Lyon (8 millions), Bordeaux-Lyon (6 millions), Caen-Tours, Lille-Strasbourg et Toulouse-Hendaye.

La SNCF ne reste pas passive, comme en témoigne le lancement du nouveau service Teoz sur Paris-Clermont Ferrand et Paris-Strasbourg, ou l'introduction du "service nuit" sur diverses relations de nuit. Mais ces initiatives ne concernent que des relations radiales à forte clientèle potentielle.

La SNCF estime qu'il n'existe pas de marché pour le rail sur les relations transversales longue distance hors TGV. 10% seulement des voyageurs font le trajet de bout en bout, la distance moyenne parcourue est de 10% du trajet de bout en bout. La SNCF a donc décidé de réduire les dessertes Corail les plus déficitaires.

Commentaires

Le rail est un mode de transport à rendement croissant et à coût marginal très faible. Mais ses dirigeants mènent une politique malthusienne. Les économies génèrent des pertes de recettes qui leur sont généralement supérieures, et les frais fixes très importants subsistent. La seule solution pour assainir le bilan financier est de développer le trafic.

Claude Jullien

Contrairement aux idées reçues, il existe des voyageurs - jeunes, familles, groupes - pour qui le critère du prix l'emporte sur celui du temps de trajet. La preuve en est fournie par les cars circulant entre Paris et de grandes villes de province ou d'Europe.

Bernard Poirrez

Teoz est l'arbre qui cache la forêt : des villes de plus en plus importantes ne sont plus desservies que par le TER. Une loi d'aménagement du territoire prescrit que chaque point du territoire doit être à moins de 45 mn d'un échangeur autoroutier mais, en particulier dans le Massif Central, l'accès au réseau ferré national s'éloigne de plus en plus.

Erick Marchandise

l'Etat et des régions, tant pour l'investissement que pour l'exploitation.

L'indifférence des décideurs politiques n'est plus acceptable aujourd'hui, car elle les condamnerait définitivement. La FNAUT attend des pouvoirs publics, Etat et régions :

- qu'ils mettent au point un schéma directeur du réseau ferroviaire ;

- que, dans le cadre de ce schéma, ils opèrent enfin, conjointement, le rééquilibrage entre les investissements routiers et ferroviaires sans cesse promis, et d'autant plus nécessaire que le secteur ferroviaire a accumulé de tels retards d'équipement que le réseau se dégrade de manière préoccupante ;

- qu'ils mettent en place un fonds de péréquation permettant de financer les liaisons dites d'aménagement du territoire, comme il en existe déjà un dans le domaine aérien (créé par la loi Pasqua sur l'aménagement et le développement du territoire), étant entendu qu'il ne s'agit pas de subventionner la médiocrité mais de provoquer une amélioration sensible des liaisons ; ce fonds devra être intermodal dans son financement (taxe sur le TGV et surtout sur les autoroutes et l'avion) ;

- que les lignes interrégionales déficitaires soient gérées dans le cadre de conventions de service public liant la SNCF, l'Etat et les régions traversées, dont la coopération doit impérativement s'améliorer.

La SNCF doit évoluer

La FNAUT attend de la SNCF :

- qu'elle augmente sa productivité et réduise ses coûts d'exploitation ;

- qu'elle réduise l'ampleur de sa conflictivité interne ;

- qu'elle ne se contente pas d'innover sur quelques lignes ou relations rentables et d'élaguer sur les autres (services de jour et de nuit, arrêts, auto-trains, restauration, transport des vélos), mais s'efforce de valoriser l'ensemble des lignes interrégionales (qu'il s'agisse de l'information, de la qualité des horaires et des correspondances, des services à bord, de l'entretien du matériel, ...) et gère non pas un ensemble d'axes mais un véritable réseau ;

- qu'elle respecte ses engagements (la dénonciation unilatérale du contrat passé avec les régions concernées et relatif à la modernisation des turbo-trains Lyon-Bordeaux n'est pas acceptable) ;

- qu'elle mette en place une véritable concertation avec les associations et les élus avant toute modification substantielle de l'offre (de manière inadmissible, les trains de nuit du Massif Central ont été supprimés en cours de service), afin de favoriser en particulier une synergie entre

les services Grandes Lignes et TER.

De nouveaux opérateurs ?

Les conventions de service public liant la SNCF, l'Etat et les régions traversées devront garantir, à l'instar des conventions TER, la qualité de l'offre interrégionale et sa continuité spatiale et temporelle, et permettre ainsi une croissance de la fréquentation.

Cependant la SNCF, compte tenu de ses pratiques malthusiennes passées, est-elle nécessairement l'entreprise la mieux placée pour exploiter efficacement les lignes interrégionales (et régionales) à faible trafic ?

Un appel d'offre ouvert à d'autres opérateurs ferroviaires n'est-il pas la solution de la dernière chance pour les lignes les plus menacées ?

L'exemple de l'opérateur Connex mérite attention. Cette entreprise expérimente, notamment en Allemagne (où certes la répartition des villes est plus favorable qu'en France), une politique commerciale adaptée (matériel confortable, priorité au cabotage, horaires bien choisis, tarification attractive, achat des billets facile et sans supplément et offre de services variés à bord des trains, réservation non obligatoire). Ces initiatives s'accompagnent d'un effort systématique de productivité des matériels et du personnel (structures d'exploitation légères et décentralisées, personnel polyvalent) qui permet de réduire sensiblement les coûts d'exploitation, et d'une faible conflictivité. Elles paraissent susceptibles de ramener au train un grand nombre de voyageurs.

Train ou autocar ?

D'une manière générale, les prestations offertes par le train sur les longues distances sont de qualité supérieure à celles que peut offrir l'autocar, qu'il s'agisse d'accessibilité, de confort, de régularité ou de sécurité.

Cependant, dès lors que le matériel roulant utilisé offre un confort suffisant, des services réguliers par autocar peuvent assurer des liaisons interrégionales dans les cas particuliers (Caen-Le Havre, Le Mans-Orléans, Aix en Provence-Nice) où le réseau ferré existant ne permet pas de le faire dans des conditions satisfaisantes.

Par contre l'autocar ne doit pas concurrencer le train mais être exploité en complémentarité avec lui : la mise en service d'autocars entre Caen et Rennes sur l'autoroute A 84 serait inadmissible puisque les investissements ferroviaires récents seraient dérentabilisés et que les quasi-totalité des villes intermédiaires ne seraient plus desservies.

Ce texte a été adopté par le Conseil National de la FNAUT le 24 janvier 2004

Augmentation des péages ferroviaires : les réactions des présidents de régions

Plusieurs présidents de régions ont répondu à la lettre que la FNAUT leur avait adressée en décembre 2003. De droite (Alsace, Basse Normandie, Champagne-Ardenne, Lorraine, Picardie, Rhône-Alpes) ou de gauche (Aquitaine, Centre, Haute Normandie, Limousin, Midi-Pyrénées, Nord Pas de Calais, PACA), ils partagent tous nos préoccupations (voir FNAUT-Infos n°122) face à l'augmentation des péages ferroviaires (+70% à +170% suivant les régions) et ont réagi défavorablement auprès du gouvernement, qui est passé outre.

Gérard Longuet (Lorraine) : "le nouveau mécanisme freinera la dynamique de développement des TER, notamment en secteur périurbain. J'ai proposé que la compensation de l'Etat intègre les projets TER dont la mise en oeuvre, prévue à compter de 2004, a été retardée en raison des délais de réalisation par RFF des travaux d'infrastructures inscrits aux contrats de plan. En contrepartie de l'évolution des péages, j'ai demandé un renforcement de la maintenance et de la régénération du réseau ferré".

Alain Le Vern (Haute Normandie) : "la compensation par l'Etat de l'augmentation des péages TER ne concerne pas les projets de développement déjà arrêtés pour 2004 et 2005, ce qui pose la question du maintien intégral de ce programme. La tarification des arrêts en gares doit refléter la nature des points d'arrêts afin de ne pas pénaliser la desserte des zones périurbaines et le désenclavement des zones rurales".

Robert Savy (Limousin) : "le prix de la réservation des arrêts en gare est le même quel que soit l'état de saturation de la ligne, ce qui défavorise les régions rurales comme le Limousin, dont certaines lignes sont utilisées seulement par des trains TER. Il faut savoir aussi que les droits de réservation des sillons sur les grandes lignes interrégionales augmenteront en 2005".

Martin Malvy (Midi-Pyrénées) : "l'augmentation des péages pénalise les régions qui font le plus d'efforts pour développer le TER. Notre région a mis en oeuvre 114 dessertes supplémentaires depuis 1998, dont 48 intégralement cadencées, et projette d'en créer encore au moins 40 d'ici 2006. Entre 1997 et 2000, les régions expérimentales, et notre région avait demandé à l'être, ont restructuré leur TER, elles seront donc moins pénalisées que les autres : il y a là une grave atteinte au principe d'égalité entre les régions".

Michel Vauzelle (PACA) : "il est anormal que l'Etat ne compense pas l'augmentation des péages pour les ser-

vices TER qui ont été engagés ou déclarés d'utilité publique avant l'annonce brutale de la nouvelle tarification et qui seront créés sur Cannes-Grasse en 2004, Marseille-Aix fin 2006, Marseille-Aubagne et Cannes-Nice vers 2008/2009. L'augmentation des péages intervient précisément au moment où l'insuffisance de l'entretien oblige à réduire les vitesses sur la ligne du Val de Durance".

Charles Baur (Picardie) : "c'est le développement de l'activité TER qui est le plus pénalisé par le nouveau barème des péages puisque, par nature, les trains TER desservent de nombreuses gares afin d'assurer une desserte fine, alors que la SNCF délaisse progressivement le service public de proximité. Cette évolution est totalement contradictoire avec la mission d'aménagement du territoire confiée aux régions. Alors que des ralentissements de trains sont annoncés en Picardie, le produit supplémentaire des péages doit être réinjecté dans l'entretien et la régénération des infrastructures. La réorganisation des grilles horaires de la région Nord-Pas de Calais va imposer à la région Picardie la création de nombreux trains TER pour compenser les trous de l'offre".

Daniel Percheron (Nord-Pas de Calais) : "une telle hausse pénalisera la compétitivité du rail au profit de son principal concurrent, le transport routier. Le TER à grande vitesse valorise des sillons disponibles sur la LGV, il doit être taxé comme le TER".

Alain Rousset (Aquitaine) : "pourquoi un arrêt d'une minute à Saint Bazeille est-il taxé comme un long arrêt dans la gare saturée de Bordeaux" ?

Le GART, lui aussi, a réagi négativement et souligné les nombreuses incohérences du nouveau barème :

- l'Etat augmente les charges d'exploitation des TER alors qu'il maîtrise largement l'évolution de la tarification voyageurs ;

- alors que l'Etat souhaite lutter contre la pollution dans les aires urbaines, les autoroutes urbaines restent gratuites pour les automobilistes ;

- la tarification des arrêts en gares est surdimensionnée, elle représente en effet 40% des péages TER ; non indexée sur l'état de saturation des lignes, elle ne répond pas à son objectif de régulation de l'utilisation du réseau ;

- les péages sont plus élevés pour les trains de voyageurs que pour les trains de fret, qui pourtant usent le plus les voies ferrées. En clair : les voyageurs paient pour les chargeurs.

Le coin du cycliste

Triporteurs à Paris

A Paris, les véhicules utilitaires occupent en moyenne 20% de la voirie. Les opérations terminales de livraisons de marchandises génèrent 46% de la consommation de gazole en ville, polluent fortement l'air, font beaucoup de bruit et encombrant les trottoirs.

Dans ce contexte, la mairie de Paris, soutenue financièrement par l'ADEME, va expérimenter pendant deux ans, dans les arrondissements centraux, un système de livraisons par une flotte de triporteurs électriques.

Vélotaxis à Lyon

Version modernisée du pousse-pousse, le vélo-taxi a fait son apparition à Lyon, sous le nom de Cyclopolitain. Pronostiquant que le centre-ville va peu à peu se fermer à l'automobile et encouragés par les élus locaux, la CCI de Lyon, EDF et l'ADEME, ses promoteurs proposent un service complémentaire de celui des "autotaxis" (source : Rail et Transports, 5-11-2003).

Les courses sont assurées grâce à des taxis triporteurs équipés d'une assistance électrique. Elles se font sur moins de 3 km, à la vitesse de 15 km/h et au prix d'un euro par km et par passager (le taxi peut transporter au maximum deux passagers).

Vélos pour tous en Allemagne

Après Munich en 2000 et Berlin en 2002, la Deutsche Bahn vient de lancer à Francfort son service de vélos partagés "Call a bike". Dans ces trois villes, près de 4 000 vélos sont proposés au coin des rues (l'extension du système à d'autres villes est prévue). 38 000 clients sont déjà enregistrés : ils donnent leur numéro de carte de crédit à leur inscription.

Sur chacun vélo est indiqué un numéro de téléphone : de son téléphone portable, le client compose ce numéro et se voit indiquer un code permettant de développer le cadenas. Pour rendre le vélo, le client doit retéléphoner et indiquer sur un répondeur l'angle des deux rues où il a laissé l'engin. Une voix synthétique lui précise alors le montant de la facture (6 centimes d'euro la minute ou un maximum de 15 euros par jour).

Les vélos, rendus très confortables par des amortisseurs impressionnants, sont impossibles à maquiller : moins de 10 vélos ont été volés. Afin de limiter le nombre de pièces volées, les vélos sont équipés de boulons spéciaux et de selles inamovibles.

Emprises préservées ... ou aliénées

Une voie ferrée de 6 km vient d'être recréée sur l'emprise, heureusement préservée, de l'ancienne ligne Monbrison-Lyon Saint Paul, entre les carrières de Bellegarde en Forez et la gare de Montrond les Bains : l'ouverture de cette antenne évitera la circulation quotidienne de 100 camions.

Le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine envisage le rétablissement de la desserte ferroviaire de Honfleur grâce à la réouverture des lignes Pont l'Evêque-Quetteville et Glos-Honfleur. Le Conseil Régional est favorable à cette perspective, mais des difficultés sont prévisibles car certains tronçons ont été aliénés à la suite de retranchements.

Nantes-Poitiers-Limoges

Le déclassement de la section Cholet-Nueil annihilerait toute perspective de réouverture de l'axe Nantes-Poitiers-Limoges reliant trois capitales régionales voisines, peuplées respectivement de 674 000, 188 000 et 231 000 habitants. 60% de l'axe est aujourd'hui en exploitation, le tracé est peu sinueux et la quasi-totalité de l'emprise est préservée. La région Limousin s'est prononcée en faveur de la réactivation de la ligne Nantes-Poitiers (dont le potentiel est supérieur à celui de Poitiers-Limoges en exploitation), et la région Poitou-Charentes en faveur de sa préservation.

Mayenne-Laval

La FNAUT-Pays de la Loire et l'association Tracés ont été écoutées : lors d'une table-ronde organisée par les deux associations, les élus présents du Nord Mayenne ont estimé qu'une liaison ferroviaire, par train ou tramway, entre Mayenne et Laval n'était pas une utopie et qu'en conséquence, l'emprise de l'ancienne ligne SNCF, rachetée par le département à RFF, devait être préservée, et non pas réutilisée pour des aménagements routiers.



Patrimoine Ferroviaire

Xavier Braud fait le point sur les actions contentieuses lancées par la FNAUT pour sauvegarder le patrimoine ferroviaire (voir FNAUT-Infos n°109, 114 et 119).

Nouvelles actions

De nouveaux recours ont été engagés devant des tribunaux administratifs contre les fermetures des lignes (Le Mans)-La Suze-La Flèche conjointement avec la FNAUT-Pays de la Loire, Haguenau-Roeschwoog-(Rastatt) conjointement avec Alsace-Nature, et Chaugey-Lons le Saunier. La première ligne revêt un intérêt périurbain incontestable et avait failli être rouverte en 1982 ; la seconde relie l'Alsace à une agglomération allemande voisine et très attractive de 300 000 habitants, c'est son pont sur le Rhin qui est menacé par le projet de fermeture ; la troisième est réutilisable pour raccorder la future gare "Bresse" du TGV Rhin-Rhône au réseau classique à Lons.

Des recours sont également engagés devant le Conseil d'Etat contre les décrets de retranchements du 15 octobre 2002 (10 sections de lignes dont Carpentras-Pernes et Aubagne-La Barque, une ligne que toutes les collectivités concernées souhaitent rouvrir), du 12 juin 2003 (ligne Caen-Flers) et du 10 novembre 2003 (10 sections de lignes dont Haguenau-Roeschwoog, Pompey-Nomény et la section Cholet-Nueil de Nantes-Poitiers).

Succès au Conseil d'Etat

Le décret du 12 février 2001, retranchant 6 sections de lignes, dont des sections de Dieppe-Fécamp, Sablé-Montoir (itinéraire de délestage possible de la ligne saturée Nantes-Angers, dont le maintien était souhaité par le port autonome de Saint Nazaire) et Bort-Mauriac (reprise du trafic de bois envisagée par la SNCF), a été annulé le 3 décembre 2003 par le Conseil d'Etat.

Le Conseil a explicitement censuré les procédures "à la sauvette" conduites par RFF, consistant à éviter la consultation des assemblées délibérantes des collectivités locales. Le plus souvent, en effet, seuls les maires ou les directeurs des routes des départements et régions donnaient leur avis (toujours favorable) au nom de la collectivité : la quasi-totalité des élus, en particulier régionaux, était ainsi tenue à l'écart des procédures de déclassement.

Cet arrêt du Conseil d'Etat est un succès important pour la FNAUT.

- Les lignes concernées bénéficient

d'un sursis important, toutes les procédures de vente étant stoppées.

- RFF doit dorénavant modifier ses pratiques et consulter les assemblées élues, et non plus seulement les services "acheteurs" des emprises ferroviaires. Les régions pourront donc examiner les projets de déclassement et s'opposer aux plus contestables d'entre eux (Paris-Dieppe, Nantes-Poitiers).

- Enfin RFF, bien que gêné par les annulations de fermetures déjà obtenues par la FNAUT auprès de tribunaux administratifs, comptait sur le Conseil d'Etat pour renverser la situation en sa faveur : sa stratégie d'appels systématiques est donc fragilisée.

La consultation obligatoire des assemblées élues est donc la troisième avancée obtenue par la FNAUT depuis le début de son action de défense du patrimoine ferroviaire, après la fin du secret des décisions de fermetures (ces décisions sont dorénavant publiées) et la consultation systématique de la FNAUT, qui nous permettent d'agir plus en amont, si nécessaire, notamment en alertant les conseils régionaux.

Tout n'est pas gagné pour autant : le tribunal administratif de Rouen vient ainsi de rejeter notre demande d'annulation du goudronnage de la ligne Serqueux-Dieppe, "faute de décision administrative autorisant cette opération" (la FNAUT a fait appel). Mais l'action contentieuse, combinée à l'activisme de l'AVUC et de l'AURVAL, facilite des avancées : la région Haute Normandie a transféré des services de car sur la ligne Gisors-Serqueux et envisage la réouverture de la ligne Le Havre-Fécamp.

Au-delà des procès ponctuels, la FNAUT vise une amélioration profonde des procédures et des pratiques de déclassements :

- soumission à enquête publique (au même titre que le déclassement des chemins vicinaux) ;

- évaluation économique prospective indépendante de RFF (à en croire une étude réalisée par RFF à la demande de Jean-Claude Gayssot, la ligne Caen-Flers ne desservirait que quelques villages, alors qu'elle relie deux pôles urbains importants et offre des possibilités intéressantes pour la desserte périurbaine de Caen) ;

- possibilité juridique pour les régions de bloquer un déclassement afin d'éviter, le jour où une réouverture s'imposera, les difficultés rencontrées actuellement sur la ligne Pont l'Evêque - Honfleur en raison d'obstacles présents sur les emprises.

Modalhor

Le système de ferroutage Modalhor porte en lui une grave contradiction. Son intérêt principal (hormis l'usage de roues normales dont l'impératif reste à confirmer) est le chargement latéral de chaque wagon, qui permet à un camion de prendre ou de quitter le train comme le fait un voyageur, sans avoir à charger ou décharger toute la plateforme. D'où la possibilité de faire circuler des trains à long parcours, de l'ordre de 1000 km, marquant des arrêts tous les 150 km, et de prendre ainsi en charge des trajets routiers plus diversifiés. Mais la complexité technique des plateformes, qui comprennent beaucoup d'équipements au sol, et leur surface démesurée (700 m sur 100 m) en raison du chargement bilatéral des trains rendront leur multiplication délicate et coûteuse, ce qui limitera les dessertes intermédiaires.

Cette limitation et des standards techniques trop spécifiques qui pourront difficilement s'imposer à l'échelle européenne cantonneront Modalhor à des applications ponctuelles.

Jean Boudaille

Horaires inadaptés

Pourquoi, malgré des investissements importants et les progrès indiscutables de la qualité de service (confort, sécurité, attitude du personnel), la fréquentation du réseau urbain de Nantes marque-t-elle le pas ? Il n'y a pas que les retards chroniques sur certaines lignes, allant de 5 minutes à une demi-heure. La politique commerciale de l'exploitant est tournée vers la seule population paupérisée - scolaires et étudiants, personnes âgées, chômeurs - et les seuls déplacements domicile-travail. Les déplacements de loisirs sont négligés alors qu'ils se développent : les horaires des vacances de Noël n'incitent pas à faire ses achats en centre-ville alors que les magasins ferment à 20h voire 21h. Les horaires

Militants à l'honneur

Denis Teisseire, ancien président de l'association Transcub, tombeur du Val et promoteur du tramway de Bordeaux, a été fait chevalier de l'Ordre National du Mérite pour son action déterminante en faveur des transports publics.

Guy Fontenelle, président de l'association pour la défense de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) a été désigné "homme de l'année 2003" par le quotidien La Manche Libre pour son engagement acharné, depuis plus de dix ans, et sa contribution au sauvetage et à la modernisation de la ligne Caen-Rennes.

de week-end ne permettent pas de se rendre au restaurant ou au musée. Le soir, le service des bus se termine trop tôt pour les amateurs de spectacles ou de vie nocturne.

Jean-Luc Oger, 44 St Sébastien sur Loire

Rail peu fiable

La semaine du transport public est plus pédagogique et efficace que la journée sans voiture pour inciter à délaisser la voiture. Mais le nouveau client du rail est vite découragé. Alors que les grèves sont moins fréquentes, les incidents techniques se multiplient, en particulier avec les X TER, des trains sont souvent supprimés faute de personnel ou de matériel. Par contre la fréquentation des liaisons routières, régionales et départementales, est en progression.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Electrifier Caen-Rennes ?

Je ne peux pas être d'accord avec l'ADPCR pour l'électrification de Caen-Rennes. L'électrification est une obsession, un dogme. Dans cette partie de la France, ce n'est pas une priorité, ce serait un gaspillage d'argent public. Oui à des rectifications de tracé et à des améliorations de la voie afin d'augmenter des vitesses pour pas trop cher. Oui à des trains rapides et confortables comme l'AGC. Quand il y aura beaucoup plus de trafic, on pourra songer à électrifier la ligne.

David Haydock, Today's Railways

En 2006, 133 km de la ligne Caen-Rennes sur 252 seront électrifiés : sans électrification intégrale, du matériel thermique circulera sous caténaires, et des ruptures de charge sont envisagées par certains responsables de la SNCF. Les lignes principales environnantes sont électrifiées. Le matériel thermique X 72500 mis en service sur Paris-Granville n'est pas fiable. L'électrification de Caen-Rennes, Folligny-Granville et Pontorson-Le Mont Saint Michel permettrait une meilleure rotation du matériel et une meilleure coordination entre réseaux TER et Grandes Lignes. On pourrait créer des relations directes Paris-Saint Lô-Coutances et Nantes-Rennes-Cherbourg, et desservir le Mont Saint Michel par TGV depuis Lyon ou Lille. Dernièrement, faute de matériel thermique disponible, la SNCF a acheminé les trains de pèlerins Cherbourg-Lourdes via Paris en traction électrique : les responsables du pèlerinage ont dû organiser des rabattements en car sur les gares de la ligne Paris-Cherbourg.

Guy Fontenelle, président de l'ADPCR

Nantes : une mise au point

Dans FNAUT-Infos n°119, à la suite d'un malentendu, nous avons épinglé sévèrement les élus nantais dans notre Permis à points. Nous publions ci-dessous la lettre que nous a adressée François de Rugy, adjoint au maire de Nantes chargé des transports et déplacements, et vice-Président de la Communauté Urbaine chargé du Plan de Déplacements Urbains.

La Communauté Urbaine n'a jamais décidé de retarder la construction d'une troisième ligne de tramway. L'achèvement de la troisième ligne (nouveau terminus à Saint-Herblain) sera inaugurée comme prévu en avril 2004. Par ailleurs, le prolongement de la deuxième ligne (Trocardière à Rezé jusqu'à Neustrie à Bouguenais) va entrer en chantier pour être mise en service en septembre 2005.

Si la Communauté Urbaine a abandonné en 2001 le tracé initial d'un morceau de ligne vers Vertou, elle a décidé immédiatement de créer un nouveau site propre intégral de bus de 7,5 km. Son tracé est plus direct, et dessert une population beaucoup plus importante. Il a d'ailleurs été défendu depuis plusieurs années par les associations et représentants locaux de la FNAUT. La mise en service est prévue fin 2006.

Par ailleurs, la Communauté Urbaine ne veut pas accélérer la construction de nouveaux ponts routiers sur la Loire, qui seraient réclamés par la CCI. En accord avec son PDU, elle étudie la réalisation de ponts urbains reliant différents quartiers de l'agglomération artificiellement éloignés faute de franchissements, afin de favoriser les déplacements de proximité (en ville, en allongeant les distances, on favorise toujours la voiture) : ces ponts privilégieront les transports collectifs, les vélos et les piétons, et ne seront pas forcément ouverts à la circulation automobile. Cette logique n'est sûrement pas celle de la CCI, plus prompte à soutenir les projets "lourds" encourageant les modes de transport les plus polluants (aéroport de Notre Dame des Landes, deuxième périphérique nantais, troisième pont routier sur la Loire entre Nantes et Saint Nazaire).

Enfin Nantes poursuit sa politique de maîtrise de la voiture : contrôle strict du stationnement (création d'une brigade du stationnement, d'où 100 000 PV de plus en 2003), nouveaux couloirs de bus (13 km en 2003, et d'autres en 2004 et 2005), mise en application des plans de mobilité de la ville, de la communauté urbaine et du CHU début 2004, réaménagements importants de l'espace urbain central entre 2004 et 2006.

François de Rugy

Permis à points

Récompense :

+1 point à la ville de Fontenay-aux-Roses, qui vient d'instituer le 30 km/h sur tout son territoire, passant ainsi de la "zone 30" à la "ville 30".

Punitions :

-1 point à Philippe Rouault, député UMP d'Ille et Vilaine. Il a organisé récemment un colloque (de plus) sur le développement durable. Dans une table-ronde, le thème "rôle des associations pour impliquer les citoyens et consommateurs" a été abordé : aucun représentant des associations n'a été invité à s'exprimer ...

-1 point au journaliste de FR3 Pays de la Loire qui, présentant récemment les enjeux de la régionalisation ferroviaire lors du journal de 13h, parlait des inévitables "petites lignes" et prenait comme exemple ... la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux.

Bêtisier

Claude Goasguen, député du 16ème arrondissement de Paris et président du groupe UMP au conseil de Paris : "qu'il s'appellent Ken Livingstone avec son péage urbain ou Bertrand Delanoë avec ses couloirs de bus, je trouve inquiétant de voir apparaître des ayatollahs antivoitures dans nos capitales. Londres comme Paris doivent rester des villes ouvertes". Ouvertes à l'automobile, bien sûr !

Christian Gérondeau, président de l'Union Routière et de la Fédération des Automobile-Clubs de France : "le 20ème siècle a été le siècle des tunnels ferroviaires, le 21ème sera celui des tunnels routiers urbains".

Lucidité

Troisième constructeur automobile mondial, l'entreprise Toyota est confrontée à des embouteillages géants. Elle a donc récemment invité les 28 000 salariés de son siège à ne plus utiliser leur ... Toyota pour aller travailler. On attend une démarche analogue de nos constructeurs nationaux.

Elu démocrate

Quand les conseils de quartier de Mulhouse ont voulu examiner le projet de tramway, le maire PS Jean-Marie Bockel a prévenu : "le tracé n'est pas négociable". Les habitants ont pu choisir la couleur des rames : c'est bien l'essentiel, la démocratie est sauve.

BIEN DIT

Lester Brown, président du Worldwatch Institute : "notre économie du gâchis, reposant sur l'usage des combustibles fossiles et centrée sur l'automobile, n'est pas viable pour le monde. La solution est une économie fondée sur l'énergie solaire/hydrogène et une circulation urbaine réorganisée autour de transports publics modernes sur rail et faisant une plus large place à la bicyclette qu'à l'automobile".

Jean-Marc Lamère, délégué général de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances : "tous nos scénarios à dix ans montrent une aggravation des tempêtes, inondations et sécheresses. Les catastrophes centennales vont devenir plus fréquentes".

MAL DIT

Alain Juppé, maire UMP de Bordeaux, a dénoncé, suite à leur démission, les membres de la Commission Particulière du Débat Public sur le contournement autoroutier de Bordeaux (voir notre éditorial) en termes injurieux, évoquant "leurs egos froissés et surdimensionnés".



Grand prix d'optimisme

En février 2003, Pierre Lortie, alors président de Bombardier-transport en visite à Caen, déclarait : "le TVR de Caen va devenir une référence pour notre entreprise et nos clients". Un optimisme un peu surréaliste ...

Aller simple

Frédéric Guimier, représentant de la FNAUT à Angers, a été aimablement invité par le conseil régional des Pays de la Loire à participer au voyage inaugural de l'automoteur Z TER entre Angers et Le Mans, mais il a dû payer de sa poche le voyage de retour. La plupart des invités officiels n'ont pas eu ce problème : leur chauffeur les attendait à l'arrivée du train.

Brèves

Rail ou voie d'eau ?

Selon François Bordry, président de Voies Navigables de France (VNF), le volume du trafic fluvial a augmenté de 25% en 5 ans (en 2003, le trafic a légèrement régressé). Selon Marc Fressoz, journaliste à Rail et Transports, une part assez importante de cette augmentation résulte simplement de la désaffection des chargeurs pour le rail.

44 tonnes

Un décret publié discrètement le 7 janvier 2004 autorise la circulation de poids lourds de 44 tonnes dans un rayon maximum de 150 kilomètres autour des ports maritimes. Cette mesure était réclamée de longue date par les chargeurs, elle était recommandée par le rapport de Richement sur le cabotage maritime. Quid de l'usure des routes ?

Obsession routière

En dix ans, le budget routier du département de la Vienne a doublé : en 2003, il a atteint 21,55 millions d'euros (141,4 millions de francs). Entre 1993 et 2000, celui du département de la Mayenne a augmenté de 90%.

En 2001, le conseil général de l'Isère a consacré 605 millions F à son réseau routier (4500 km), dont 84 millions pour les travaux de sécurité.

Intempéries

Le 10-12-2003, France-Info annonce qu'il est recommandé de ne pas utiliser sa voiture en région parisienne, en raison des intempéries. Quelques secondes auparavant, elle avait signalé que les élus de la Loire réclamaient une deuxième autoroute Saint-Etienne-Lyon (A45), les intempéries ayant montré la fragilité d'une liaison unique (pas un mot de leur part sur la liaison ferroviaire, elle aussi unique, saturée et fragile).

Faudrait-il doubler donc aussi toutes les autoroutes franciliennes ?

Transports Urbains

Le numéro 104 de la revue Transports Urbains, publiée par le GETUM, membre de la FNAUT, vient de paraître. Au sommaire : dix ans d'enquêtes d'opinion sur la mobilité, les franciliens et leurs navettes, les transports publics de Hanovre, le plan piéton de Genève, le musée des Transports, ... 32 pages, 12 euros. Les 6 numéros précédents sont offerts au prix de 36 euros (réduction de 50%), le numéro 105 sera consacré au TVR de Nancy et Caen. GETUM : 173 rue Armand Silvestre, 92400 Courbevoie.

Actions en régions

Aquitaine

● Les associations Transcub et Vivre en Entre Deux Mers se sont opposées au projet pharaonique de grand contournement autoroutier de Bordeaux (COB). Cette super-rocade, censée désengorger la rocade existante, est souhaitée par les élus de tous bords et les chambres consulaires : c'est la fuite en avant comme à Lyon et à Strasbourg (voir FNAUT Infos n°104 pour le COL de Lyon). Avec le collectif "Bordeaux incontournable", les deux associations ont dénoncé avec vigueur "une imposture démocratique" à l'annonce, avant même la fin du débat, que le projet était retenu par l'Etat.

Lors de ce débat, l'Association des Usagers des Transports de la Région Aquitaine (AUTRA) a publié un "cahier d'acteur". Elle a regretté qu'au moment où les pouvoirs publics ne cessent de souhaiter un rééquilibrage rail-route, le contournement ferroviaire de Bordeaux, évoqué depuis trois ans par la SNCF et RFF, n'ait pas été introduit dans le débat, et que les projets ferroviaires espagnols - voyageurs et fret - n'aient pas été pris en compte dans le dossier.

● Le COBARTEC dénonce la faiblesse alarmante des investissements ferroviaires. L'antenne Lamothe-Arcachon (18 km) n'a pas été modernisée depuis 1938. En août 2003, le trafic a dû être interrompu suite à la déformation de la voie. Des ruptures de rail étaient intervenues l'hiver précédent. La régénération de la ligne a été écartée, dans le contrat de plan, au profit d'un investissement routier.

Ile de France

● L'AUT-13 combat le projet de raccordement, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Paris-Rive Gauche, entre le boulevard périphérique et l'avenue de France, qui serait transformée en une autoroute pénétrante jusqu'à la gare d'Austerlitz.

● L'association Réseau Vert bataille pour faire avancer le projet d'itinéraire vert reliant le bassin de la Villette (19ème) à l'Ile Saint Louis, revu à la baisse par la municipalité parisienne.

● Le comité des usagers du RER C (CIRCULE) réclame une indemnisation des usagers suite à de nombreux retards, et la suppression de l'augmentation des tarifs. Le comité réclame des investissements sur le RER C, et proteste contre le retard apporté à la mise en place de la tangentielle sud Versailles-Massy-Evry-Melun.

Lorraine

● L'association AUTERLOR apprécie la nouvelle tarification régionale et la politique suivie en matière de dessertes et d'arrêts, très attractive, mais elle reste mobilisée contre les dysfonctionnements du TER lorrain Nancy-Luxembourg, qui ont provoqué un recul de la fréquentation en 2003 : inconfort des trains, retards incessants, information défaillante en cas de perturbation du trafic.

● L'association AGIRR demande la remise en service de la ligne Fontoy-Audun le Tiche susceptible de structurer le futur habitat attendu à proximité de la zone de Belleval, au Luxembourg, où 25 000 emplois doivent être créés prochainement.

Rhône-Alpes

● L'ACPAT demande l'optimisation des infrastructures routières du Chablais et refuse les infrastructures nouvelles. Elle relaie l'action de l'association interfrontalière Alp-Rail pour le raccordement Eaux-Vives-La Praille des réseaux CFF et RFF à Genève et la réactivation de la ligne du Sud-Léman pour faciliter les relations entre Chablais et Valais. L'association dénonce ceux qui critiquent l'augmentation du prix du gazole "comme si elle présageait la fin du monde".

● DARLY a organisé une conférence-débat à Lyon sur le thème "transports et effet de serre" avec la participation d'Olivier Louchard, animateur du Réseau Action Climat.

● L'Association des Usagers du Train Lyon-Chambéry-Grenoble (ADUT) s'inquiète de la surcharge et de l'inconfort des TER, des retards fréquents, des horaires mal cadencés aux heures de pointe, des correspondances difficiles avec les autres modes de transports, de l'insécurité des parkings de rabattement. L'association attend avec impatience une carte orange régionale.

● L'ARSMB et le collectif d'associations du Mont-Blanc ont organisé, à la veille du CIADT du 18-12-03, un rassemblement pour protester contre le transit des camions dans les vallées de montagne et demander un report modal vers le rail ainsi qu'une internalisation des coûts du transport routier. "Nos décideurs doivent avoir le courage de prendre les mesures qui s'imposent depuis longtemps", expliquent les deux associations. La rampe d'accès au tunnel a été bloquée pendant plus d'une demi-heure par les militants, qui ont été délogés par les gendarmes mobiles.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière a donné une conférence sur la politique des transports lors des rencontres "l'Ecologie au quotidien" organisées à Die.

● Jean Sivardière et Marc Debrincat ont été reçus par Roselyne Bachelot, ministre de l'Ecologie et du Développement Durable. Ils lui ont présenté en particulier une évaluation de la "journée sans ma voiture" et des propositions pour la poursuite de l'opération (à paraître dans FNAUT-Infos).

● François Jeannin est intervenu à Lyon lors du débat organisé par la SNCF sur la charte du service public.

● Jean Sivardière a rencontré Didier Le Reste, secrétaire général de la CGT-cheminots ; Patrice Gaudrieau, secrétaire général de la CFDT-cheminots ; Michel Destot, député et président du GART ; Jean Lafont, responsable transport des Verts ; Bruno Gazeau, secrétaire général adjoint de l'Union des Transports Publics.

● Simone Bigorgne, Marc Debrincat et Jean Sivardière ont rencontré Alain Gras, conseiller de Renaud Dutreil, secrétaire d'Etat à la Consommation, et Frédéric Neveu, conseiller technique de Dominique Bussereau.

● François Grosjean a discuté la politique française rail-route lors du congrès d'ITE à Altdorf (Suisse).

● Simone Bigorgne et Jean-Paul Jacquot ont participé au congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) à Leipzig.

● La FNAUT s'est portée partie civile dans l'affaire de l'accident de Flash Airlines à Charm el Cheik.

● La FNAUT organise une journée de formation à la certification dans les transports le samedi 15 mai à Paris.

Auto-train

L'association des usagers du transport auto-train (AUTANT) veut faire reconnaître l'utilité sociale du service auto-train, dont elle craint la disparition progressive, et s'efforce de mobiliser les collectivités territoriales. Elle a suggéré à la SNCF, avec laquelle elle entretient des relations constructives, d'établir un partenariat avec les associations de retraités.

(monsieur.wanadoo.fr/autant.org)

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 123

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

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, Métro : 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

Démocratie suisse

Le dimanche 8 février 2004 a eu lieu en Suisse un référendum sur le "contre-projet Avanti" présenté par les milieux routiers, toujours très actifs dans la Confédération, et proposant un programme nouveau et très ambitieux de construction autoroutière, dont le doublement du tunnel routier du Gothard, afin de désengorger le réseau existant. Un fonds spécial était prévu pour financer ce programme évalué entre 16 à 19 milliards d'euros.

La consultation, passée inaperçue en France, s'est terminée par un camouflet pour le Conseil Fédéral et le Parlement qui avaient soutenu le contre-projet : celui-ci a été sèchement rejeté par 62,8% des votants et la totalité des 26 cantons (800 000 oui contre 1 350 000 non). Aucune différence notable n'est apparue entre la Suisse romande et la Suisse alémanique.

Le "souverain" a donc confirmé ses votes de 1987 (sur les transversales alpines et Rail 2000) et 1994 (sur la taxe poids lourds), l'échec du lobby routier est cinglant. Commentaire du Temps : "les urnes ont sanctionné le pouvoir laissé aux spécialistes et les belles assurances technocratiques".

Revenons en France. Le 18 décembre 2003, lors d'un Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), le gouvernement a annoncé ses choix en matière de grandes infrastructures de transport. Pas de référendum, pas de grand débat public sur les enjeux globaux de la politique des transports, pas même de consultation du mouvement associatif : seuls les "experts" et les "grands élus" ont pu donner leur avis.

Mais rêvons un peu. Soudain inspiré par l'exemple suisse, le gouvernement a finalement différé les décisions du CIADT et décidé de donner la parole à tous les acteurs, associations et citoyens compris, au cours d'un débat contrôlé par une commission indépendante.

Puis la question cruciale a été posée aux Français : "souhaitez-vous que le réseau autoroutier existant soit complété par l'A24, l'A32, l'A48, l'A51, ... ou qu'au contraire l'extension des capacités routières de transit soit bloquée et que la priorité soit donnée aux investissements - transport collectif urbain, rail et voie d'eau - compatibles avec un développement soutenable" ?

François Grosjean

La "journée sans ma voiture" : trop de gadgets et d'hypocrisies

La FNAUT s'est interrogée sur l'utilité de la journée sans voiture, pilotée par le ministère de l'Ecologie. Une enquête réalisée auprès de ses associations a mis en évidence des situations contrastées. De nombreuses villes ignorent volontairement l'opération ; certaines la mettent en oeuvre n'importe comment ; d'autres enfin, plus rares, jouent le jeu de la pédagogie et expérimentent des aménagements susceptibles d'être pérennisés. La reconduction de l'opération semble souhaitable, mais sur des bases plus rigoureuses : les dérives pseudo-écologiques et les hypocrisies doivent être éliminées. La FNAUT lance l'idée d'une "semaine sans ma voiture" couplée à la semaine du transport public, permettant des expérimentations plus ambitieuses et laissant aux automobilistes plus de temps pour tester de nouveaux modes de déplacement.



Photo : MDB

Depuis 1998, à l'initiative de Dominique Voynet, la journée sans voiture est organisée chaque 22 septembre. Elle a pour but de favoriser la réflexion sur les inconvénients de l'usage abusif de l'automobile en ville, de tester des alternatives à cet usage, d'offrir aux citadins une journée de liberté à l'abri de la pollution de l'air et du bruit, de leur permettre de prendre conscience de la dégradation de l'espace public urbain, et de les inciter à changer de comportements.

35 villes françaises ont participé à la première journée, en 1998 : elles étaient 98 en 2002. D'après un sondage IFOP, 90% des habitants concernés en 2002 souhaitaient un renouvellement de l'expérience, 53% une fois par semaine et 9% tous les jours !

Cependant la journée a eu moins de succès en 2003 qu'en 2002 : le nombre des villes participantes est passé de 98 à 58.

Il n'est pas facile d'organiser une journée sans voiture dans des villes de banlieue insérées dans un continuum urbain,

traversées par des axes routiers de transit qu'il est difficile d'interdire à la circulation, et inaccessibles sans voiture depuis les banlieues voisines (Antony-92). Il en est de même dans des agglomérations peu denses et mal organisées sur le plan institutionnel (bassin d'Arcachon : 100 000 habitants étalés sur plus de 100 km), ou encore dans de petites villes où le transport collectif est quasiment inexistant (Guebwiller-68).

Mais les centres des grandes villes se prêtent bien à son organisation, qui doit combiner à l'interdiction de circuler en voiture dans une zone donnée :

- des actions pédagogiques (informations sur la qualité de l'air, expositions, conférences, débats) ;
- des actions de promotion des modes alternatifs à l'automobile (prêt de vélos, tarifs réduits sur les transports collectifs et fréquences renforcées) ;
- des expériences de terrain susceptibles d'être pérennisées.

En pratique, on observe des réactions

très variées face à une telle opération qui, après l'enthousiasme initial, suscite aujourd'hui moins d'intérêt chez les élus et au sein du public, même dans des villes hostiles au tout-voiture (Nantes, Strasbourg). A Grenoble, la journée a même discrètement disparu.

Elus allergiques

Certaines villes refusent la journée sans voiture pour des raisons idéologiques (Garches-92), ou parce que leurs élus sont peu sensibles aux méfaits de l'usage abusif de la voiture en ville.

C'est le cas à Albi, où le réseau de bus est peu performant et où on a ouvert récemment un parking souterrain en plein centre-ville, ou encore à Marseille, où le maire, Jean-Claude Gaudin, ne croit pas à la pollution ("chez nous, il y a le mistral").

Ailleurs, on ne veut pas de journée sans voiture pour éviter de gêner les automobilistes ou les commerçants du centre-ville. Tous les prétextes sont bons. En 2000, l'adjoint au maire de Caen chargé de l'environnement, Luc Duncombe, déclarait que sa ville attendrait (on se demande bien pourquoi) d'avoir le TVR pour organiser la journée sans voiture. Aujourd'hui, le TVR fonctionne (plus ou moins bien ...) mais il n'y a toujours pas de journée sans voiture à Caen (et pas davantage à Nancy).

Certaines villes ont organisé la journée sur un périmètre symbolique - c'est le cas de Vincennes (94), où l'opération a eu lieu sur un quadrilatère de ... 300 m de côté - ou l'ont avancé du lundi 22 septembre au samedi 20, "pour moins gêner" (Vincennes, Strasbourg).

D'autres villes ont sacrifié au rite de la journée sans voiture pour se donner bonne conscience ou parce c'est la mode, mais sans vraiment y croire.

Dans certaines villes de l'Essonne, la journée a été couplée avec la semaine de l'enfance. Ailleurs, ce sont les élus écologistes qui ont pris l'initiative, mais avec des moyens réduits : à Auxerre, la journée a été orientée vers les élèves des écoles primaires, qui ont appris à traverser les rues dans les passages protégés, munis de petits drapeaux.

Journée pédagogique ...

Si, comme à Paris (où 188 km de rues ont été interdits aux voitures) ou encore à Rennes, elle est organisée avec bonne volonté et intelligence, sur un territoire étendu, et accompagnée d'une campagne de communication ambitieuse et sans ambiguïté, la journée sans voiture est

incontestablement une opération intéressante de sensibilisation et d'expérimentation. Elle permet de préfigurer ou de tester des aménagements ou des modes d'exploitation en vue de les pérenniser : couloir réservé aux bus, bande cyclable, ligne de bus ou service dominical, réduction du stationnement central, création d'un parking périphérique, location de vélos dans les parkings, organisation du covoiturage, règlementation nouvelle des livraisons.

Ainsi à Toulouse, 300 vélos ont été prêtés, cet essai débouchera sur l'achat de 500 vélos qui seront mis en location. A Nantes diverses innovations ont été testées : aménagements de rues, minibus électrique, navette fluviale. En 2001, La Rochelle avait expérimenté la livraison des marchandises par véhicules électriques ; en 2003, la journée a duré une semaine. A Saint-Denis (93), le centre a été fermé à la circulation, il sera prochainement transformé en zone semi-piétonne. A Meudon (92), toute la commune a été déclarée zone 30.

... ou contre-productive

Trop souvent, malheureusement, les villes organisatrices multiplient les gadgets (vélos fleuris et "animations") qui détournent l'attention des vrais problèmes et des vraies solutions.

L'opération permet au maire de passer pour écologiste mais, dès le lendemain, en totale contradiction avec ses beaux discours, il annonce la construction de nouveaux parkings centraux, comme le maire de Lyon, Gérard Collomb (voir FNAUT-Infos n°120). A Toulon, on apprend que le projet de tramway est reporté après l'ouverture du deuxième tube de la traversée routière.

Inutile ou contre-productive, la journée sans voiture n'est alors qu'un alibi hypocrite qui brouille les cartes, un rideau de fumée destiné à masquer des politiques qui, de fait, favorisent l'usage de l'automobile en ville. Hypocrisie aussi de la part de l'Etat : à quoi rime la promotion d'une telle manifestation au moment où il supprime brutalement les aides aux transports collectifs ?

En définitive, faute d'objectifs clairs et d'une volonté politique affirmée de l'Etat et des élus, et même un peu mieux intégrée à la semaine du transport public, la journée "en ville sans ma voiture" est souvent vécue comme une contrainte par les uns, comme une simple manifestation festive par les autres, et elle ne fait guère évoluer les comportements quotidiens. Il faut donc s'interroger sur son avenir.

Mascarades

A **Amiens**, contrairement à la pratique des années précédentes, aucun périmètre n'a été interdit aux voitures. Seule contrainte imposée, et bien mal respectée : une limitation de la vitesse à 30 km/h dans le centre. Aucune expérience de partage de la voirie n'a été tentée. Place de la gare, rebaptisée pour l'occasion "place de l'intermodalité", étaient rassemblées des "animations" : présentation de voitures électriques et de bus non polluants, promenades à vélo, "communication" sur les transports alternatifs et l'intermodalité. Peu de curieux devant les stands : un flop, selon le *Courier Picard* qui résumait ainsi l'impression générale : "c'est n'importe quoi, les voitures roulent comme d'habitude", "c'est la journée sans voiture qu'il fallait rebaptiser".

Situation voisine à **Beauvais** : quelques rues interdites aux voitures, des navettes électriques gratuites, des stands sur la pollution et le bruit, une exposition de voitures au GPL, un rallye découverte de la ville et ... les parkings souterrains du centre gratuits pour attirer les automobilistes. Commentaire d'un patron de bar : "la journée ne sert qu'à donner bonne conscience, elle n'est suivie d'aucune mesure concrète".

A **Reims**, la journée a été jumelée avec celle du patrimoine, le dimanche 21. L'animation de l'hypercentre a été confiée à l'association "Reims qui gagne", proche de la Chambre de Commerce, dont l'objectif est de "faire partager les valeurs des entreprises grâce à des manifestations sportives et ludiques". Etaient proposés au public : un manège, des animations autour du roller et du street-hockey, des structures gonflables pour les enfants et une randonnée à vélo. Un point positif tout de même : le ticket de bus à la journée à un euro au lieu de 2,20.

Au **Mans**, l'opération couvrait le centre-ville, mais il était possible de traverser en voiture la place de la République et d'accéder à son parking, et le Vieux Mans était ouvert à la circulation comme un jour normal. Seuls faits marquants : une démonstration de mesure de la qualité de l'air et l'inauguration d'une piste cyclable à contresens.

A **Rouen**, l'opération a été organisée avec bonne volonté en 2001 mais, discréditée par une grève des conducteurs de bus, elle n'a pas été reconduite.

A **Marseille**, c'est le maire qui a abrégé la journée sans voiture en 2002 pour permettre, l'après-midi, une manifestation de protestation contre la hausse du prix de l'essence ...

Semaine sans voiture ?

Supprimer la journée sans voiture serait prématuré : les occasions de pédagogie, d'expérimentation et de médiatisation des propositions et initiatives des associations sont rares. Mieux vaut donc améliorer la formule, dénoncer et corriger ses dérives.

Si, comme cela est vraisemblable, l'opération est reconduite à la date habituelle, elle doit être repensée. Le ministère de l'Ecologie doit se montrer plus exigeant vis-à-vis des villes organisatrices, comme nous l'avions déjà recommandé (FNAUT-Infos n°81).

- Le label doit être réservé aux municipalités qui font un effort permanent et concret d'incitation à se déplacer autrement qu'en voiture, et ne se contentent pas d'une manifestation médiatique une fois par an : une journée sans voiture, c'est bien, mais toute l'année avec moins de voitures, c'est mieux !

- Il faut exiger des municipalités qu'elles préparent soigneusement la journée en collaboration avec tous les acteurs concernés à commencer par les associations, élargissent les zones "interdites", éliminent les gadgets inutiles ou trompeurs, développent au contraire les initiatives pédagogiques (en particulier en direction des jeunes) et mettent en place des expériences destinées à être pérennisées.

L'accent ne doit pas seulement être mis sur la pollution de l'air (et sur les publicités sans esprit critique pour les voitures dites propres, électriques ou non), mais sur tous les inconvénients de la voiture en ville (insécurité, bruit, accaparement de l'espace, effet de serre) et sur l'urgence d'un transfert massif de la voiture vers les modes alternatifs et d'une nouvelle politique d'urbanisme.

Il faut aussi réfléchir à une adaptation de l'opération aux petites villes et aux banlieues des grandes villes, et au renforcement de son ancrage européen, par exemple en faisant connaître les initiatives des villes étrangères.

Enfin il faut admettre que la journée sans voiture crée une situation artificielle : elle introduit des interdictions de circuler qui ne sont pas pérennisables sauf cas très particulier, elle est trop brève pour que des aménagements de grande ampleur puissent être testés.

Le ministère doit donc pousser à l'organisation d'une "semaine sans ma voiture". Les contraintes imposées aux automobilistes pourraient être plus faibles, mais les expériences seraient plus significatives, et le public aurait le temps de s'adapter à la situation et de prendre de nouvelles habitudes.

Jean Sivardière

La journée sans voiture vue par des responsables d'associations

L'intérêt pédagogique de la journée a été atteint les premières années, aujourd'hui l'opération est dépassée. Mieux vaut une ville sans voiture un dimanche par mois, ou tous les dimanches.

Erick Marchandise, Réseau Vert, Paris

Étalée sur la semaine du transport public, l'opération pourrait donner lieu à des manifestations plus intéressantes et ne pas porter que sur les centres-villes anciens, car les zones périphériques récemment urbanisées sont les zones à enjeu et ne doivent pas être ignorées.

Laurette Farges, comité CIRCULE (91)

A La Celle Saint Cloud et dans les communes voisines, les élus se préoccupent surtout de satisfaire les exigences des automobilistes. La journée sans voiture est un piège.

Georges Bodu, La Celle Saint Cloud

La journée sans voiture voit son effet pédagogique amoindri par le caractère artificiel et trop ponctuel de l'interdiction de circuler. Mieux vaut la remplacer par une action continue de sensibilisation, dans les médias, les écoles et, si possible, les entreprises : peu de gens se rendent compte des effets de leur usage immodéré de l'automobile, et ignorent que les transports collectifs existants pourraient leur rendre le même service que leur véhicule personnel.

Bernard Champeaux, CPTC, Rouen

La journée sans voiture relève plus du gadget électoral que de la volonté de résoudre les problèmes de la circulation automobile. C'est une fausse bonne idée. Plutôt que de contraindre l'automobiliste à ne pas rouler, il est plus efficace de l'inciter à utiliser quotidiennement le transport collectif.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

La journée sans voiture est une opération-gadget qui fait penser aux journées sans accidents d'autrefois et qu'il n'y a pas lieu de pérenniser. La promotion des transports publics doit passer avant tout par l'accroissement de l'offre : carte orange régionale, vente de billets chez les buralistes.

Pierre Bischoff, Florirail, Guebwiller (68)

Qu'y a-t-il d'incitatif dans cette journée ? Quel est le message véhiculé ? Les automobilistes sont irrités, les usagers des transports ne constatent aucune amélioration du service. Et c'est la veille qu'il faut pouvoir louer un vélo ...

Olivier Flamant, Place au vélo, Nantes

La journée est une fumisterie. Il faudrait plus de pédagogie, sur de plus vastes espaces et plus souvent, par exemple une fois par mois. Si elle est vécue comme une contrainte et si l'utilisation du transport collectif est pénible, la journée rate son objectif.

Eric Boisseau, ADTC-34, Montpellier

Au Puy comme à Clermont-Ferrand, l'opération s'étiole. Aux journées sans lendemain, il faut préférer les actes concrets et durables.

Pierre Pommarel, FNAUT-Auvergne

A Annecy, une journée sans voiture est difficile à imaginer. Les deux rives du lac sont la source d'un très important trafic pendulaire, mais l'habitat diffus rend les bus peu efficaces.

André Gandy, SCUA-Annecy

En l'absence de dessertes périurbaines, les habitants des zones périphériques ne peuvent abandonner leur voiture, après avoir parcouru 30 km, pour en faire 2 en bus.

Quand un service nouveau de transport collectif est créé, il faut six mois pour que le public en entende parler et apprenne à l'utiliser. C'est alors seulement qu'il faut un accompagnement par des mesures coercitives sur la voiture.

Mauricette Ringuet, FNAUT-PC

La journée est utile pour faire de la pédagogie auprès du grand public mais ne doit pas rester un événementiel ponctuel : elle doit évoluer vers une semaine bien préparée, en phase avec la semaine du Transport Public. Les problèmes des personnes handicapées et le transport du fret ne doivent pas être oubliés.

Jean-Claude Chausse, DARLY, Lyon

A Colombes, l'opération est abandonnée. Pourtant elle permettait d'utiles actions pédagogiques, en particulier en direction des enfants.

Bernard Laizé, Environnement 92

A Toulon, la journée est un alibi. Mais il faut la pérenniser, en maintenant la pression pour obtenir du sérieux.

Ph. Chesneau, Toulon Var Déplacements

La journée doit être pérennisée, mais il faut éviter une réaction de rejet. Cela suppose une information très précise sur les modalités pratiques, et une offre maximale de transport collectif : si les conditions de la réussite ne sont pas réunies, mieux vaut tout annuler.

Michel Paya, AURVAL, Le Havre

Un homme pressé

Selon Jean Arthuis, président UDF du conseil général de la Mayenne : "la rocade sud de Château-Gontier doit se faire, il n'y a pas de temps à perdre". Tant pis s'il faut utiliser l'emprise de l'ancienne ligne Sablé-Châteaubriant. "Un trafic voyageurs entre Château-Gontier et Châteaubriant ne sera jamais rentable. La ligne est à voie unique. Sa remise en état supposerait des sommes d'argent importantes. Il faut vivre avec son temps : aujourd'hui tout le monde prend sa voiture, c'est trop tard".

La réalité est un peu différente. C'est un itinéraire ferroviaire vers Nantes et Saint Nazaire, susceptible de désengorger l'axe Nantes-Angers, qu'il s'agit de préserver, et non une simple liaison locale. La plateforme est à double voie. Les travaux routiers ne sont pas gratuits. Enfin, surtout en milieu rural, bien des ménages ne sont pas motorisés : certains élus l'oublient un peu vite.

Un président énervé

Gérard Longuet, alors président de la région Lorraine, s'en est pris au président de la FNAUT, qui s'était permis de critiquer, dans la revue Le Rail, le positionnement de la gare meusienne du TGV Est. Les propos de Jean Sivardière, "ayatollah du tout-fermé", traduisent, paraît-il, une "culture d'ingénieur" et "le mépris affiché des intérêts de la Meuse". Pour M. Longuet, un peu "énervé" selon l'Est Républicain, la FNAUT souhaite l'abandon pur et simple de la desserte ferroviaire nationale de la Meuse. C'est pourtant M. Longuet lui-même qui, tout en donnant des leçons d'aménagement du territoire, évoquait la disparition de 75% des services en gare de Bar le Duc et celle de la gare de Verdun, "dont le centre-ville serait transplanté à Issoncourt". La FNAUT souhaite au contraire le renforcement des dessertes de Bar le Duc et Verdun, menacées par la création d'une gare TGV à mi-distance des deux villes. La réouverture de la ligne Sedan-Verdun-Lérouville est enfin, pour M. Longuet, une "aimable plaisanterie", alors que le conseil général et le CESR ont décidé de la mettre à l'étude.

Un militant décidé

Habitant de Château-Gontier (53), Gérard Dufraisse, 75 ans, pense à l'avenir et refuse que la plateforme de l'ancienne ligne Sablé-Châteaubriant soit utilisée pour aménager une rocade routière. Il relaie l'action de la FNAUT-Pays de la Loire et veut convaincre ses concitoyens des dangers du développement sans fin des infrastructures routières : "les utopistes d'aujourd'hui sont les réalistes de demain".

PUBLICATIONS

Marche et vélo : une chance pour la ville et l'environnement

La FNAUT a rassemblé, en deux fascicules de 30 pages, toutes ses publications concernant la mobilité non motorisée en ville et à la campagne.

Fascicule 1 : recueil des articles parus dans FNAUT Infos depuis 1999.

Fascicule 2 : interventions variées de la FNAUT dans les colloques et la presse nationale.

Chaque fascicule est vendu au prix de 6 euros, envoi compris ; 10 euros les deux fascicules. Chèque à l'ordre de la FNAUT, à adresser au siège.

Un bilan de la journée sans ma voiture

Le texte complet du bilan de la journée sans voiture établi par la FNAUT est disponible au prix de 5 euros, envoi compris. Chèque à l'ordre de la FNAUT, à adresser au siège.

Fret ferroviaire

Le Syndicat des Consommateurs et Usagers d'Annecy (SCUA) vient de publier un recueil instructif et varié d'informations et de réflexions sur le transport combiné rail-route. 18 pages ; 3,50 euros port compris. Chèque à l'ordre du SCUA, La Manufacture, 3 quai des Clarisses, 74000 Annecy.

Voie verte

L'association CylotransEurope présente un projet de voie verte entre Paris et la forêt de Sénart dans un document illustré de 20 pages (10 euros port compris, 114 rue du Château, 75014 Paris).

Une carte de France des transports de voyageurs

La société Itinéraires et Territoires vient de publier un document qui intéressera tous les usagers des transports et voyageurs non motorisés. Il comprend une carte du réseau ferroviaire à l'échelle 1/1000000 (1 cm = 10 km), comportant également les dessertes SNCF et complémentaires privées par autocar et taxi, les liaisons maritimes et les aéroports. Des encadrés présentent les réseaux urbains des 45 principales agglomérations françaises ou étrangères limitrophes. Le document est disponible auprès de La Vie du Rail, 11 rue de Milan, 75440 Paris Cedex 09, au prix de 10,50 euros port compris.

Sécurité routière

Aménagements de voirie

D'après Thierry Brenac, chercheur à l'INRETS, bien des aménagements de voirie sont réalisés sans souci de la sécurité et induisent des comportements de conduite plus risqués chez les automobilistes, augmentation des vitesses en particulier : élargissements et réfection des routes, marquage axial des routes secondaires, et plus généralement tous les aménagements offrant un meilleur guidage visuel et un meilleur confort de conduite.

Nouveaux risques

Téléphone au volant et oubli de l'usage du clignotant inquiètent les responsables de la sécurité routière. Selon la Prévention Routière, "les automobilistes ont une tendance croissante à oublier que la route est un espace collectif et à considérer leur véhicule comme une partie de leur sphère privée".

Seniors au volant

Le nombre de kilomètres parcourus en voiture par les plus de 65 ans a augmenté de 13% en dix ans. En 2020, d'après l'INRETS, les ménages dont le chef aura au moins 75 ans généreront 9% de la circulation contre seulement 4% en 2000. Les seniors adoptent des comportements prudents au volant, mais le taux des accidents augmente à partir de 70 ans. L'INRETS suggère le développement du transport collectif à la demande.

Activités de l'AFVAC

L'Association des Familles Victimes des Accidents de la Circulation (AFVAC 18-58-71) a organisé à Decize une journée de sensibilisation aux risques routiers : exposition et table-ronde avec des élus. A Tours, l'AFVAC a développé son action pédagogique en intervenant dans des collèges, lycées, maisons familiales rurales, bureaux d'information jeunesse, centres de formation et en tenant des stands sur les marchés et lors de festivals de jeunes.

L'AFVAC a signalé au ministre de l'Équipement que les conducteurs de poids lourds ne peuvent voir les deux-roues en raison d'un angle mort.

Deux nouvelles structures de l'AFVAC ont été créées récemment :

- en Eure et Loir, s'adresser à Thierry Rey, tél. 02 37 36 05 36 ;

- en Ile de France, s'adresser à Mikaël Devaudais, tél. 01 40 36 45 06.

Contact national : tél. 02 47 37 07 35.

Les témoignages reçus de nos associations lors de notre enquête sur la journée sans voiture ont confirmé la pénurie de transport collectif urbain en France, même en région parisienne, et les méfaits de l'urbanisation diffuse.

Dans le nord de l'Essonne, le RER C remplit assez bien sa fonction de rabattement vers Paris. Mais pour les déplacements non radiaux (80% du total), la faible densité de population, le manque de centralités et l'offre excédentaire et gratuite de stationnement expliquent le déclin de nombreuses lignes de bus et la croissance rapide du trafic routier. Les Essonnais ressentent la contradiction entre la qualité de leur cadre de vie et le développement contraint de la voiture.

Laurette Farges, comité CIRCULE

Dans l'agglomération de Lons-le-Saunier (30 000 habitants), il existe un transport scolaire financé par le département. Les ménages des communes périphériques doivent utiliser une voiture (et souvent deux) pour aller travailler. La Communauté de Communes a renoncé à développer un transport public cadencé, les maires tentent d'organiser un système de taxis collectifs pour les jours de marché. Détail révélateur : un lotissement planifié par la mairie de Messia prévoit une voie d'accès assez large pour que deux voitures puissent être garées devant chaque maison, alors que l'expert commissionné par la DDE proposait un espace commun de parking et un accès exclusivement piétonnier.

Danielle Pansu, APVFJ

A Melun, il n'y a pas d'alternative efficace à la voiture. Les bus sont lents et surchargés, ils détiennent le triste record de lenteur en grande banlieue : en moyenne 15 km/h à l'heure de pointe du matin, 10 km/h sur les lignes les plus urbaines. La liaison ferrée Le Mée-Melun bénéficie de la fréquence du RER D (au moins 2 trains par heure), mais la liaison Livry-Melun est indigente avec des trous horaires de 5 heures. Le taux de motorisation est exceptionnellement élevé dans les quartiers périphériques.

J-P Borderieux, Livry-Environnement

A Guebwiller (12 000 habitants), le transport collectif est quasiment absent : un gros autocar d'excursion de 50 places, à plancher haut, difficile à manoeuvrer dans nos rues étroites, effectuée ... 4 rotations par jour, le plus souvent à vide. Le maire en déduit que les transports publics ne sont plus du tout attractifs et s'en désintéresse.

Pierre Bischoff, Florirail

Sauvons les piétons !

La situation des piétons aujourd'hui en France est mauvaise : nous vivons dans un pays, supposé évolué, où les piétons ont peu de droits et sont trop peu pris en compte dans les réglementations comme dans les choix et les budgets d'aménagements.

Certes le nombre des piétons victimes d'accidents a diminué ces dernières années. Mais c'est surtout parce qu'il y a de moins en moins de piétons : les conditions d'inconfort et d'insécurité des déplacements à pied sont telles que ceux qui en ont les moyens préfèrent utiliser un véhicule.

C'est ainsi que les enfants ne marchent plus pour aller à l'école et que la moitié des déplacements en automobile se font sur moins de 3 km. Bien des personnes âgées vivent cloîtrées chez elles, parce qu'elles ne se sentent plus en sécurité sur les trottoirs envahis par les voitures en stationnement illicite et les deux roues en circulation.

La preuve en est fournie par une étude de l'INRETS sur l'accidentologie des piétons, qui montre que les catégories de piétons les plus exposées aux accidents sont les personnes âgées et les enfants en dehors du chemin de l'école. Ce sont précisément ces deux catégories d'usagers du domaine public qui ont le moins facilement accès à l'automobile.

Si la tendance n'est pas inversée, seuls se déplaceront à pied à l'avenir, et dans des conditions de moins en moins acceptables, ceux qui ne pourront pas faire autrement :

pauvres, enfants et personnes âgées.

La situation ne peut en effet que s'aggraver : le parc automobile augmente, les transports routiers de marchandises se développent, les déplacements en deux roues, motorisés ou non, se multiplient, et aucune mesure n'est prise pour protéger les piétons.

Nous allons vers une situation où les piétons seront de plus en plus cantonnés dans des espaces restreints où ils se seront réfugiés : zones piétonnes, centres commerciaux, jardins publics, chemins de randonnée, ... et encore, dans la mesure où ces endroits ne seront pas envahis par d'autres moyens de "circulation douce", instruments de loisirs ou de sport, dont la présence sur la voie publique est discutable.

Dans cette perspective, tous ceux qui ne pourront pas disposer de véhicules individuels auront de plus en plus de mal à vivre. Il est donc nécessaire d'institutionnaliser un espace confortable et sécurisé de circulation des piétons, permettant à chacun d'aller de son domicile aux pôles d'attraction urbains, de telle sorte que les enfants reprennent l'habitude d'aller à l'école à pied, que la population retrouve l'habitude d'effectuer à pied ses déplacements de courte distance, que le commerce local retrouve sa vitalité et que les personnes âgées retrouvent le goût de la promenade quotidienne.

Vincent Acker, ancien président de l'Association nationale Pour la Cité Humaine-Les Droits du Piéton

Journée sans voiture : le point de vue d'un piéton

Lyon a organisé un village-expo sur une place piétonne et fourni une aide efficace aux associations partenaires. Mais un village-expo sur un espace habituellement dévolu à l'automobile aurait eu un impact symbolique fort, de même qu'un partenariat avec la ville de Villeurbanne sur un objectif concret.

A Villeurbanne, la rue Henri Barbusse a été exclue cette année du périmètre interdit, d'où l'impression que la ville participait à la journée par obligation plus que par conviction. Les participants sont surtout des sympathisants qui souhaitent une ville dans laquelle les excès de la circulation et du stationnement seraient maîtrisés. Les partisans de l'usage sans limite de la voiture sont énervés par une opération qui les dérange pour rien puisque, dès le lendemain, tout recommence comme la veille.

Tout cela mérite-t-il une telle dépense d'énergie ? Le message "en ville SANS ma voiture" est mal adapté : dans notre pays,

les obligations collectives sont mal supportées et prennent souvent une coloration négative. Les opposants à l'opération comprennent le slogan actuel comme signifiant "en ville, pas de voitures" et se braquent, alors qu'on veut dire "en ville, moins de voitures". Une formulation plus positive, telle que "en ville AVEC mon bus ou mon vélo" serait mieux perçue.

Mieux vaut des actions de fond ayant un résultat durable et non éphémère : élargissement permanent des trottoirs, lutte contre l'envahissement de l'espace piétonnier, zones 30, promotion du vélo, sites propres pour les bus, ... Il suffit d'appliquer les orientations du PDU.

Au lendemain de la journée, Lyon a mis en place, pendant une semaine, une excellente opération de sensibilisation à une future zone 30, plus concrète et plus pertinente que la journée sans voiture.

Yves Gascoin, président, Les Droits du Piéton, Lyon

Le carnet du voyageur

Qualité de service

Voyage par le train Corail Nantes Grenoble : divers arrêts en ligne ; pas de bar, distributeurs automatiques hors service ; aucune annonce dans le train (sauf "terminus , tout le monde descend"), aucun contrôle des billets.

Jean-Paul Simon, ADTC-Grenoble

Voyage de Paris en Italie par un train de nuit Artesia, voiture Excelsior : départ de Paris-Bercy avec 1h40 de retard pour cause de défaillance du système de conditionnement ; ni voiture restaurant, promise par la société, ni bar (même lacune au retour) ; dans mon compartiment, le tapis de sol est décollé et empêche la fermeture de la porte, les portes de la douche et de la penderie ne se ferment pas et je dois les attacher avec la courroie d'un bagage pour éviter qu'elles ne battent sans cesse, les WC ne fonctionnent pas. J'ai obtenu un dédommagement de 242 euros, différence entre le prix payé et celui d'un voyage en seconde classe normale.

Pierre Nivière, 37 Montlouis sur Loire

"Accueil" SNCF

A 92 ans, ma mère peut encore voyager seule mais peine à porter ses bagages. Devant se rendre de Paris à Limoges par train, puis à Bourgneuf par car, elle a demandé un accompagnement à Limoges jusqu'à la gare routière. Réponse du service d'accueil de Paris-Austerlitz auquel on l'avait renvoyée : "la SNCF de Limoges ne peut vous aider car vous n'êtes pas handicapée". Je suis scandalisé par le peu d'attention porté par la SNCF aux personnes âgées.

Ma mère s'est ainsi retrouvée seule à son arrivée à Limoges (avec 25 minutes de retard), dans une gare immense et vide, sans trouver de signalisation et paniquant à l'idée de manquer sa correspondance. Heureusement deux cadres SNCF qui passaient par hasard l'ont secourue : l'un a porté ses bagages, l'autre a couru jusqu'à la gare routière pour exiger qu'on l'attende.

Philippe Regnaud, 54 Nancy

Lyon-Turin-Milan

Alors que la DATAR veut rattacher Lyon à la "banane bleue" par le TGV, j'ai appris avec stupéfaction la suppression des relations directes Lyon-Turin-Milan (par manque de clientèle), remplacées par un rabattement sur Chambéry avec correspondance sur les TGV Paris-Milan. Deux allers-retours directs sont pourtant nécessaires avec un matériel du type AGC, les

régions Rhône-Alpes et Piémont-Lombardie devraient les subventionner.

Jean Torriero, Lyon-Métro

Aimer le train ?

Pour aller de Lyon à Pau, un train Lyon-Toulouse offre un parcours en un peu plus de 4 heures, mais le battement de correspondance n'est que de 10 minutes et, s'il n'est pas respecté, il faut attendre 2 heures 30 à Toulouse.

Venant de Lyon, Grenoble ou Chambéry, on pouvait arriver à Turin à 11h18, ce n'est plus possible avant 13h26.

La relation Modane-Macon ayant été déviée par Lyon, il n'existe plus de relation directe Chambéry-Bourg en Bresse et Jura. La liaison avec Bourg reste possible mais en prenant un car à Ambérieu, et la correspondance vers Oyonnax a disparu pour deux minutes.

Les usagers souhaitent pouvoir utiliser les trains de nuit en soirée pour de petits parcours régionaux : Chambéry-Saint Gervais ou Bourg Saint Maurice. Mais il n'y a plus de places assises et la SNCF exige la réservation des sièges inclinables. Le problème a été résolu : les trains de nuit ont disparu des guides TER.

Jean Favre, ADTC-Chambéry

Radio obligatoire

La SNCF fait des efforts pour témoigner à ses clients un peu du respect qui leur est dû. Pourtant, quand j'attends le RER D à la gare de Lyon, il me faut endurer l'écoute forcée de la radio. Tout le long du quai, les hauts-parleurs sans sourdine sont branchés sur une radio privée qui déverse des variétés abrutissantes et des flots de publicité. Impossible de lire, on est pris en otage. C'est une véritable agression, une dose supplémentaire de stress.

Christian Tarot, AUT-Ile de France

Refus de vente

En gare de Sevan-Livry, il n'est pas délivré de billets Grandes Lignes le dimanche, il faut se rendre à Paris (à quel prix ?) pour en obtenir. Une affichette (en caractères minuscules) apposée à l'entrée de la gare précise pourtant "vente de billets Grandes Lignes et TGV au guichet de 6h à 20h".

Si on téléphone au 08 92 35 35 35 (0,34 euro la minute), une opératrice décroche sans répondre, vous laissant écouter une conversation qui ne vous concerne en rien, pendant que le compteur tourne et que la SNCF touche les dividendes de la communication.

Bernard Wentzel, AUT-Ile de France

Transports en site propre

Dans le numéro 1 de son bulletin, l'association Promotram, animée par Jean-Claude Vaudois, publie un texte très pédagogique de Gérard Guyon sur les transports urbains en site propre, avec une comparaison rigoureuse des différentes techniques disponibles.

Promotram : 27 rue George Sand, 77340 Pontault-Combault.

Caen : le TVR en question

A Caen, une deuxième ligne de TVR est à l'étude. Pourtant, selon Didier Marie, journaliste à Ouest France, "le TVR suppose une maintenance lourde permanente. Il y a de quoi se demander si le jeu de l'hybride en valait la chandelle. Déjà, au lancement du TVR, Viacités, l'autorité organisatrice des transports, avouait que l'économie par rapport au tram ferré serait finalement de 25% et non de 40%. Qu'en est-il en 2004 ? Et qu'en sera-t-il dans dix ans ?"

Nantes : retour au bon sens

Albert Mahé, adjoint au maire de Nantes et président de la Semitan : "le tram bus sur pneus à guidage optique, prévu pour équiper la quatrième ligne de transport en site propre, est abandonné. Le délai était trop court pour mettre au point, homologuer et produire le matériel souhaité par la Communauté urbaine. Ce matériel roule à peine en exploitation commerciale et demande encore des efforts coûteux de recherche-développement. Nous ne souhaitons pas nous retrouver dans la situation d'autres agglomérations qui ont à payer chèrement la mise au point de matériels innovants". Un site propre intégral sera réalisé, où circuleront 20 bus articulés à 20 km/h.

Fascination du pneu

La fascination de l'automobile a conduit bien des élus à vouloir insérer à tout prix le pneu dans un système guidé, où il n'a que faire. Les villes qui ont choisi le VAL ou le TVR se sont interdit d'avoir un réseau intégré avec leurs banlieues. Ainsi, dans l'agglomération lilloise, on trouve trois réseaux incompatibles entre eux, SNCF, VAL et tramway. L'intégration tarifaire ne suffit pas à offrir aux usagers un réseau pleinement efficace. Le cas le plus étrange est celui des villes déjà équipées d'une ou deux lignes de tramway et qui rêvent maintenant au tramway sur pneus, malgré les déboires du TVR, malgré le surcoût et la complication de la coexistence de deux techniques, malgré enfin la dépendance des systèmes "innovants" vis-à-vis de leurs constructeurs.

Bernard Lecoy, 78 La Celle Saint Cloud

Permis à points

Récompenses :

⊕ **+2 points à la ville d'Aix-les-Bains.** Sur présentation d'une "carte d'hôte-séjour facile" remise par un hébergeur, le visiteur peut obtenir des réductions sur les visites guidées, spectacles et activités sportives, et la gratuité sur tout le réseau des bus urbains.

⊕ **+3 points aux étudiants de l'université de technologie de Troyes** qui ont créé l'association La Roue Verte pour promouvoir l'usage du vélo (service de location aux étudiants) : une démarche concrète aux antipodes des discours sur le développement durable.

Punitions :

⊖ **-1 point à Alain Juppé,** député-maire de Bordeaux et président de l'UMP. Il a perdu un point de son permis de conduire pour excès de vitesse sur une route nationale des Landes (vitesse limitée à 90 km/h) et, malheureusement pour lui, équipée d'un radar automatique.

⊖ **-3 points à Richard Cannova,** journaliste au Nouvel Observateur (Téléobs). Il s'en est pris avec une rare violence à Bertrand Delanoë, maire de Paris, pour son "hystérie anti-voiture" et sa "guerre à ces salauds d'automobilistes". Selon lui, les voitures ne pollueront plus dans dix ans, une augmentation de 3 km/h de la vitesse des bus est sans intérêt pour les usagers, les couloirs élargis pour bus et vélos sont délaissés par les cyclistes, ... Exemple typique de l'automobiliste égoïste et aveuglé par sa passion du pneu, qui veut - il le dit lui-même - disposer d'espace en banlieue pour jardiner, et en ville pour circuler sans contraintes, sans se soucier du bien-être des autres.

⊖ **-10 points** au ministre italien des Transports, **Pietro Lunardi.** Cet irresponsable veut augmenter la vitesse limite autorisée de 130 à 150 km/h sur certaines autoroutes.

Enseignants inciviques

71 enseignants d'un collège central de Troyes ont demandé au maire de pouvoir stationner gratuitement sur les "mails" qui ceinturent le centre historique. Que le budget municipal soit privé des recettes correspondantes, que l'accès des clients des commerces et visiteurs de la ville soit rendu plus difficile, ce n'est pas leur problème. Le vélo et le bus (7 lignes convergent sur le centre), c'est bon pour les autres. On s'attendait à plus de civisme de la part d'enseignants.

François Grosjean

BIEN DIT

● **Jacques Vaisson,** président de l'association TARSLY. A Bernard Marquié, vice-président PC de la région Midi-Pyrénées, qui critiquait sa pétition "gratuite" pour le doublement de la ligne Toulouse-Albi, il a répondu : "la région a bien financé la rocade routière d'Albi, une route nationale. Si l'argent manque, il faut en mettre moins sur les routes et plus sur les rails".

● **Jacques Michaux,** président de la FNAUT Pays de la Loire : "en 1980, nous avons combattu la fermeture de la ligne régionale Nantes-Châteaubriant, aujourd'hui les élus veulent la rouvrir".

● **Roland Leniar,** FNAUT Centre : "il faut poursuivre la modernisation de la ligne Béziers-Clermont Ferrand, ce n'est pas l'A75 qui va enrayer la désertification du Massif Central".

MAL DIT

● **Alain Declercq,** directeur régional SNCF de Lorraine : "il faudra bien que les usagers s'habituent aux retards".

● **Jean-Pierre Raffarin** : "le gouvernement ne prévoit pas le péage urbain afin de préserver le pouvoir d'achat des Français". Curieuse conception du développement durable ...

Innovation



Education britannique

Un étudiant londonien a été condamné à 28 jours de prison ferme pour avoir craché sur un employé du métro qui lui réclamait son ticket. Pour avoir injurié un employé, un autre usager s'est vu interdire l'accès au métro pendant cinq ans.

Devinette

Quelle différence y a-t-il entre l'indicateur de la SNCF et celui des CFF (Suisse) ? Le premier indique les rares trains qui acceptent les vélos en bagages accompagnés, le second indique les rares trains qui les refusent.

Brèves

Décalage

Selon une étude publiée en décembre 2003 par la Fondation nationale des sciences politiques, "la comparaison des attitudes des élus et du grand public a toujours fait apparaître un décalage important et de même sens : les parlementaires manifestent une attitude moins favorable à la défense de l'environnement que le public".

54% des parlementaires pensent qu'il faudra modifier de façon importante nos modes de vie pour empêcher l'augmentation de l'effet de serre, alors que 73% des Français en sont convaincus, qu'ils soient de droite ou de gauche. 23% seulement des parlementaires admettent qu'il faudra arrêter de construire des autoroutes et transférer les crédits sur le rail contre 66% des Français. 58% d'entre eux approuvent une limitation de la vitesse des voitures à la construction contre 78% du public. D'après Christian Brodhag, ancien président de la Commission Nationale du Développement Durable, ce décalage est dû au mode de vie des grands élus (voiture avec chauffeur), qui les éloigne des préoccupations de leurs concitoyens.

Gare des garrigues

La gare d'Aix-en-Provence TGV (dite de l'Arbois) a été critiquée par la FNAUT dans son positionnement (elle n'est pas reliée au réseau ferroviaire de la région PACA) mais non dans son principe. Son succès dépasse de très loin les espérances de la SNCF : en 2003, elle a été utilisée par 1,7 million de voyageurs. Mais, comme à la gare du Creusot-TGV, il faut sans cesse agrandir les parkings ...

Sécurité maritime

Une délégation de France Nature Environnement a déposé à l'Élysée plus de 110 000 signatures en faveur du renforcement de la sécurité maritime.

Paille

Le président des Jeunes Agriculteurs de l'Aveyron a souligné l'utilité de la ligne Béziers-Neussargues, dont la modernisation est aujourd'hui interrompue : près de la moitié de la paille acheminée en Aveyron pour faire face aux conséquences de la canicule 2003 l'aura été par le rail.

Participez à notre action

Faites connaître la FNAUT et FNAUT-Infos : demandez au siège des exemplaires des nouvelles plaquettes de présentation de notre fédération et de notre bulletin.

Actions en régions

Basse Normandie

- L'association Réseau Vert souhaite la réouverture au trafic ferroviaire des lignes Caen-Flers, Briouze-Bagnoles de l'Orne et Glos-Honfleur ainsi que la création d'un arrêt sur la ligne Caen-Le Mans pour la desserte de Falaise.
- Réseau Vert, les cheminots CGT et les Verts ont lancé une pétition pour obtenir un référendum local sur l'avenir de la ligne Caen-Flers, dont l'emprise doit être préservée intégralement et dont la réouverture serait dix fois moins coûteuse que la construction d'une route à deux fois deux voies parallèle.

Bretagne

- L'association pour la défense de la gare d'Auray (ADUGA), dont Loïc Guillot, représentant régional de la FNAUT, est vice-président, a organisé une réunion publique sur le TGV Ouest et les relations ferroviaires entre Bretagne, Pays de la Loire et Normandie, avec la participation de François Jeannin, vice-président de la FNAUT, Régis Bergounhou et Jean-François Denoyer.

Ile de France

- L'AUT-Plaine Commune a obtenu l'aménagement du centre ville de Saint Denis en zone semi-piétonne : sa proposition avait été primée en 1994 au concours de Rue de l'Avenir. Les travaux seront terminés en 2007.

L'association dénonce la mégalomanie du cinéaste Luc Besson, qui veut créer à Saint Denis un "Hollywood français" : sans tenir compte du PDU, il exige de multiples places de parking et des bretelles de raccordement avec l'A 86.

- Une enquête du Comité de Sauvegarde de Chanteloup les Vignes a confirmé l'hostilité de la population au bouclage de la Francilienne par l'A104 et son intérêt pour la réouverture de la Grande Ceinture Ouest.

- Un collectif d'associations, dont l'AUT-Ile de France, a, sous l'impulsion d'Ile de France Environnement, obtenu du conseil régional la création d'un observatoire du bruit : Bruitparif.

Languedoc-Roussillon

- Comme le souhaitait le collectif tramway, animé par l'ADTC 34, les commissaires de l'enquête publique relative à la deuxième ligne de tramway de Montpellier ont émis d'importantes réserves sur le tracé retenu par la communauté d'agglomération, en particulier en

raison de la trop faible densité de la population desservie par le tronçon Castelnaud-Jacou.

Pays de la Loire

- Après Clisson, Le Croisic et Laval, la FNAUT Pays de la Loire a organisé une nouvelle réunion publique à Saumur, avec l'Association de Défense des Usagers des Transports Urbains Saumurois (ADUTUS). Le débat a porté sur les transports urbains et les liaisons ferroviaires à réactiver sur les lignes Nantes-Saumur-Lyon et Saumur-Thouars-La Roche sur Yon.

- A Nantes, la FNAUT Pays de la Loire propose la construction d'une gare ferroviaire centrale souterraine, au croisement de la voie ferrée est-ouest et des lignes de tramway, près de la gare routière, pour faciliter les correspondances et l'accès au centre-ville.

Picardie

- L'association Vie et Paysages de Château-Thierry a obtenu, avec un collectif d'usagers et les élus concernés, la création d'un comité de ligne Paris-Reims. Elle réclame une desserte ferroviaire vers Paris et vers Reims adaptée aux horaires de travail, l'instauration d'un cadencement des relations sur la ligne Paris-Reims et l'amélioration du confort et de la capacité des trains : des rames de banlieue Z2N ne sont pas acceptables pour des trajets de plus d'une heure. Elle refuse la réservation obligatoire sur les trains Téoz Paris-Strasbourg desservant Château-Thierry.

- La FNAUT-Picardie refuse le projet de nouvelle autoroute Amiens-Belgique dont l'impact environnemental est sous-estimé, elle préconise la sécurisation de la RN 25 et la valorisation de l'étoile ferroviaire d'Amiens.

Rhône-Alpes

- L'ADTC de Grenoble a organisé une réunion publique sur "le changement climatique, mythe ou réalité ?" avec le professeur André Berger, de l'université catholique de Louvain, qui a plaidé pour les économies d'énergie.

- La Ligue Contre la Violence Routière de l'Isère a mis au point une exposition photographique itinérante sur la violence routière, intitulée "et si c'était vous ?" (LCVR : 45 rue Bizanet, 38000 Grenoble, tél 04 38 12 84 96).

- L'association Lyon-Tramway a organisé une table ronde réunissant responsables politiques, techniciens et associatifs, sur la desserte périurbaine de la région lyonnaise.

- Albert de Benedetti (FNAUT-Vienne)

a organisé deux réunions d'information sur les services offerts par les transports urbains, périurbains et ferroviaires de la région de Vienne, afin d'inciter les habitants à les utiliser.

- Le Comité des Usagers du TER Lyon-Bourg (CDUT) déplore la vétusté du matériel, le manque de places assises, et les nombreux retards et suppressions inopinées de trains (+ 20% par rapport à la moyenne régionale). Les usagers subissent perte d'heures de travail, rendez-vous manqués, frais supplémentaires de nourriture, fatigue et stress. Le CDUT critique la SNCF : "elle mène les usagers ... en bateau". Il a organisé une manifestation à la gare de Lyon Part Dieu pour protester contre la galère imposée aux usagers et réclamer un remboursement partiel des abonnements.

- Xavier Braud a suggéré à la Communauté d'Agglomération de Bourg-en-Bresse, qui a lancé une réflexion sur les déplacements périurbains, de valoriser l'étoile ferroviaire à 5 branches de Bourg en créant ou réactivant des haltes et en y faisant arrêter certains trains existants.

- L'ADTC de Chambéry constate que les orientations satisfaisantes du PDU de Chambéry ne sont pas suivies d'effets : ni voies réservées aux bus, ni billetterie unifiée bus-car-train, ni parcs-relais. Un parking de 400 places en plein centre est même envisagé.

Interrégional

- L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) a apprécié la création par la région Rhône-Alpes, en juin 2003, d'un 6ème aller-retour quotidien Grenoble-Gap, un 7ème AR étant encore nécessaire à une bonne grille horaire. L'AGV regrette que, malgré l'introduction d'un matériel neuf performant X 73500, les horaires des trains existants n'aient pas été modifiés. En 20 ans, les temps de parcours ont augmenté de 20 minutes : la signalisation reste archaïque sur la partie montagneuse de la ligne, mais la partie basse est bien équipée et la vitesse n'est pas meilleure (25 minutes de Grenoble à Vif pour 20 km et 3 arrêts). L'AGV déplore toujours la quasi-absence de correspondances à Veynes vers le Val de Durance, et à Digne vers Nice.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 124

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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, Métro : 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

Démagogie

Les dernières élections régionales ont donné lieu à des débats intéressants sur les transports, mais aussi à des démonstrations affligeantes de démagogie qui doivent être dénoncées avec fermeté.

C'est ainsi que Jean-François Copé, candidat UMP en Ile de France, a proposé de créer une carte Orange au tarif unique de 45 euros, alors que les prix actuels s'échelonnent de 48 à 132 euros (moins généreuse, Marie-George Buffet, candidate du PC, a souhaité un tarif unique à ... 46 euros) : une telle proposition va à l'encontre des intérêts bien compris des usagers des transports.

Un tarif unique et aussi bas ne pourrait qu'inciter les franciliens à habiter toujours plus loin de leur lieu de travail. Par ailleurs il priverait le Syndicat des Transports d'Ile de France de recettes considérables, plus de 300 millions d'euros par an. Inévitablement, surtout après le désengagement financier de l'Etat, l'intensification indispensable des services et les investissements en feraient les frais. Or ce que les usagers réclament en priorité, dès lors que des tarifs spécifiques sont offerts aux ménages les plus démunis, ce n'est pas un abaissement général des tarifs mais des trains confortables et qui arrivent à l'heure.

Et si la suggestion de M. Copé était adoptée, comment capter durablement la clientèle supplémentaire (+ 20% selon lui) attirée par la réduction des tarifs ? Le réseau radial est déjà saturé aux heures de pointe, et les liaisons entre banlieues sont encore à créer.

Quant à Jean-Pierre Raffarin, il n'a pas hésité à annoncer que le TGV desservirait le Limousin dès 2014 grâce à la construction d'un barreau à grande vitesse reliant Limoges à Poitiers. Or ce projet surdimensionné, bien plus coûteux que le projet POLT de modernisation de la ligne Paris-Limoges-Toulouse (1,5 milliard d'euros contre 250 millions), a déjà été éliminé par le rapport Rouvillois en raison de son manque évident de rentabilité et ne figurait pas dans la liste des projets retenus par le CIADT de décembre 2003. Sa soudaine résurrection ne peut que faire sourire.

Jean Sivardière

Rail : le "cœur du réseau" est aujourd'hui menacé.

voir page 4

La FNAUT propose une charte garantissant les droits des voyageurs ferroviaires

La SNCF a publié en mars 2003 une convention par laquelle elle s'engage à répondre à certaines attentes des voyageurs : cette convention doit être révisée en juin 2004. De son côté, la Communauté Européenne du Rail, qui rassemble 30 opérateurs européens, vient de mettre au point une charte qui sera soumise à l'appréciation des associations de consommateurs. Enfin la Commission Européenne a entrepris la rédaction d'une réglementation plus contraignante qu'une charte éventuellement acceptée par les opérateurs (FNAUT-Infos n°111). Dans ce contexte, la FNAUT a élaboré un projet de charte qui sera présentée à ses interlocuteurs, et propose aux lecteurs de FNAUT Infos de contribuer à son amélioration en lui faisant part de leurs critiques et suggestions.



photo : Marc Debrincat

Les attentes des voyageurs ferroviaires

1. Information générale

Les voyageurs doivent pouvoir accéder aisément et gratuitement, ou à un coût minimal, à l'information : dans les gares et boutiques SNCF (guides, plan du réseau, fiches horaires) ; par téléphone, minitel, internet.

L'information doit être claire et fiable. Elle doit concerner : les itinéraires ferroviaires, les horaires, les tarifs, les réservations, les conditions d'échange et de remboursement des billets, le transport des bagages encombrants et des bicyclettes, l'offre de restauration à bord des trains, les services offerts aux personnes handicapées, les correspondances avec les trains et autocars TER.

Le CD Rom "horaires" doit pouvoir être consulté librement et gratuitement dans les gares, son achat doit être possible à tous les guichets.

Le site internet de la SNCF fournissant les horaires doit être simplifié afin de limiter les temps de connexion et faciliter la lecture : la publicité ne doit pas l'encombrer. Les horaires ferroviaires et la partie "agence de voyage" (avion, hôtel, location de voiture) doivent être séparés.

Les horaires des trains internationaux et des trains circulant dans les pays frontaliers doivent être disponibles. Sur le site SNCF, les liens avec les sites des autres compagnies européennes doivent figurer en évidence.

2. Information en temps réel

Les voyageurs et les personnes qui les attendent doivent pouvoir, à tout moment et gratuitement, connaître la situation du trafic et les retards de plus de 15 minutes.

Aux points d'arrêt sans personnel, une information lumineuse et sonore sur la circulation réelle des trains doit être disponible. Une relation téléphonique avec les gares proches doit être possible.

■ ■ ■ Une charte des voyageurs

3. Dessertes

La qualité des dessertes et des services offerts doit être homogène sur l'ensemble du territoire.

Les voyageurs, tout en appréciant l'extension des dessertes TGV, souhaitent l'amélioration des connexions TGV-TER et celle des dessertes classiques, en particulier les relations interrégionales, les dessertes de cabotage qui évitent les ruptures de charge, et les trains de nuit.

4. Horaires

Les horaires doivent être simples.

Ils doivent être fixés annuellement.

Ils doivent faciliter les correspondances. Le délai minimal de correspondance doit être différencié, par exemple 8 minutes dans les grandes gares, 4 dans les petites gares.

5. Tarification

Les tarifs doivent être simples.

La tarification doit favoriser un usage massif du train, y compris par les familles et les groupes.

Tout train doit comporter des places accessibles sans réservation.

6. Droit aux meilleurs conditions

Les différents itinéraires possibles, les meilleurs tarifs et les services les plus intéressants doivent être proposés systématiquement aux voyageurs.

7. Aménagement des gares

Les heures d'ouverture des gares et le numéro de téléphone de leur service d'accueil doivent être affichés.

Les voyageurs doivent pouvoir s'orienter et s'informer aisément. La signalétique doit être facile à lire et compréhensible par tous (plan de la gare, affichage en gros caractères des arrivées et départs des trains, correspondances avec les autocars et transports urbains, plan du réseau ferroviaire lisible et comportant les régions frontalières des pays voisins). Un affichage rappelant la réglementation en vigueur est nécessaire.

Les zones commerciales et les zones SNCF doivent être clairement séparées.

Les halls ne doivent pas être encombrés (mobilier décoratif, expositions), la libre circulation des voyageurs doit rester facile en période de pointe.

Propreté et bon éclairage des accès, halls et quais doivent être assurés.

Les voyageurs doivent pouvoir disposer de salles d'attente confortables (fauteuils, tables de travail, téléphone), propres, calmes, bien éclairées, non enfumées et bien chauffées l'hiver ; de toilettes accessibles à un prix modique et constamment ouvertes dans les gares pourvues de personnel ; de parkings ou boîtes fermés

pour les bicyclettes, garantissant des vols et déprédations.

Des abris et des points d'eau potable doivent être disposés sur les quais.

Le nom des gares doit aisément être lisible depuis les trains.

8. Services dans les gares

Un stand d'accueil est nécessaire dans les gares importantes, ainsi qu'un bar-restaurant. Le numéro d'appel téléphonique du stand d'accueil doit être connu du public.

Les heures d'ouverture des guichets et du stand d'accueil doivent être adaptées aux besoins des voyageurs. L'attente au guichet ne doit pas dépasser 10 minutes, des places assises doivent être offertes aux voyageurs qui attendent.

Les ascenseurs, escalators, automates de vente, composteurs et bornes d'appel sur les quais doivent être maintenus en bon état de fonctionnement.

Des consignes et des chariots à bagages doivent être mis à la disposition des voyageurs dans toutes les gares pourvues de personnel.

Dans les gares desservies par les trains de nuit, les voyageurs doivent pouvoir utiliser des douches gratuitement ou pour un prix modique.

9. Aménagement des trains

Les portes doivent être larges.

Tous les trains doivent comporter des places pour les personnes en fauteuil roulant ainsi que des emplacements largement dimensionnés pour les bagages encombrants et les bicyclettes.

Les bagages doivent pouvoir être surveillés aisément par les voyageurs.

La propreté des voitures, et en particulier des vitres, le bon fonctionnement de la climatisation et la protection contre le tabagisme et le bruit doivent être assurés. L'usage du téléphone portable ne doit être possible que dans des espaces réservés et clairement identifiés.

Les toilettes doivent être propres et munies des accessoires nécessaires.

Un plan à jour du réseau ferroviaire doit être affiché dans chaque voiture. Un affichage rappelant la réglementation en vigueur est nécessaire.

La capacité suffisante doit être garantie en cas d'affluence.

Des places pour les familles, des aménagements et des aires de jeux pour les enfants doivent être offerts dans les trains à long parcours.

Chaque place assise doit offrir une vision agréable du paysage.

L'éclairage nocturne doit être moins agressif et réglable par place.

Le matériel "banlieue" doit être exclu pour des trajets de plus d'une heure.

Critique systématique ?

Le projet de charte que la FNAUT soumet aux lecteurs de FNAUT Infos ne doit pas être perçu comme une critique systématique de la qualité des services SNCF. Si la qualité de ses prestations doit manifestement être améliorée, la SNCF est, sur bien des points, en avance sur les autres opérateurs ferroviaires européens. Citons en particulier la Ligne Directe (trop coûteuse cependant), l'horaire garanti ou le service de médiation, une innovation suggérée au début des années 90 par la FNAUT et qui a fait les preuves de son efficacité.

Le projet de charte n'est donc pas un cahier de revendications : certaines des exigences qu'il expose sont déjà satisfaites en France, elles doivent l'être dans tous les pays européens.

Ce projet n'est pas exhaustif, nous comptons sur les lecteurs de FNAUT Infos pour le compléter sur divers thèmes tels que la billettique, l'accompagnement des enfants, la location de voitures, le service auto-train ou les dédommagements en cas de grève.

Les devoirs des voyageurs

S'ils ont des droits légitimes, les voyageurs ont aussi des devoirs.

Les voyageurs doivent respecter :

- la réglementation édictée par la SNCF (tarification, règles de sécurité) ;
- les installations techniques fixes et le matériel roulant ;
- la propreté des gares et des trains ;
- le personnel en contact avec le public (guichetiers, contrôleurs) ;
- les autres voyageurs, qui ont droit à une certaine tranquillité.

Les devoirs des pouvoirs publics

L'Etat et les collectivités territoriales doivent agir plus efficacement pour l'intermodalité et la sécurité.

- Les trajets à effectuer entre le train et les transports urbains et routiers doivent être courts, bien fléchés et bien protégés des intempéries. Une information intermodale exhaustive doit être fournie aux voyageurs : plans des réseaux urbains et départementaux dans les gares, ... Des parkings voitures et deux-roues doivent être mis à leur disposition.

- Une police des transports doit voir le jour sur tout le territoire pour mieux lutter contre la fraude, le vandalisme et les agressions contre les personnels et les voyageurs. Les sanctions doivent être aggravées, elles ne doivent être effacées par aucune amnistie.

La SNCF vous fait aimer le train et lutte contre la fraude (histoire vraie)

Monsieur Gérard accompagne à la gare de Verneuil-Vernouillet (78) ses beaux-parents (84 et 80 ans) qui doivent prendre le train de 13h52 pour Paris-Saint-Lazare. Ils arrivent à 13h30, bien en avance pour acheter les billets.

Sur la porte de la gare, un superbe logo "Transilien" et la mention "gare ouverte de 6h à 21h". Mais surprise : les guichets sont fermés, les rideaux sont soigneusement tirés.

Par un interstice, M. Gérard réussit cependant à apercevoir trois employés devisant autour d'une table. Il tape à la vitre plusieurs fois avant que l'un d'entre eux sorte, et lui jette d'un air courroucé : "vous voyez pas que c'est fermé, non ?" Gardant son calme, M. Gérard répond qu'en effet, il voit bien que c'est fermé, mais qu'il voudrait quand même que ses beaux-parents voyagent en règle et demande comment il peut obtenir deux billets pour Paris. "Vous n'avez qu'à les prendre à l'automate". Et vlan, la porte se referme.

L'automate est examiné : il rend honnêtement la monnaie mais n'accepte que les pièces. M. Gérard et ses beaux-parents fouillent poches et porte-monnaie : pas assez de monnaie ! L'automate, bon garçon, dit accepter aussi les cartes bancaires : M. Gérard pianote donc, mais l'automate lui répond : "appareil momentanément hors service", réponse suivie de l'inévitable "merci pour votre compréhension" ! ...

Le temps passe, les beaux-parents se voient déjà rater le train. Retambourinement à la vitre du guichet, ressortie furieuse du même préposé, qui, devant l'ire de M. Gérard, lui répond : "ils n'ont qu'à monter dans le train et se présenter au contrôleur". Et revlan, la porte se referme, tandis que M. Gérard clame qu'il n'est pas question que ses beaux-parents, âgés et un peu handicapés, montent dans le train sans billet et se mettent à rechercher un hypothétique contrôleur.

13h40 : surprise, les guichets rouvrent. Tout en achetant les billets, M. Gérard exprime son mécontentement. L'aimable guichetier répond : "si vous n'êtes pas content, vous n'avez qu'à prendre votre voiture". Et il ajoute : "et puis, vous savez pas lire, non ?" en montrant un bout de papier, quasi invisible, sur lequel on avait gribouillé "guichets fermés de 13h25 à 13h40 pour changement de service". SNCF : l'usager au service de l'exploitant ?

Jean-Louis La Rosa

10. Services à bord des trains

Le contrôleur doit effectuer systématiquement le contrôle des titres de transport, mais son rôle ne s'arrête pas là.

Les voyageurs doivent en effet trouver auprès du contrôleur les informations utiles pour le bon déroulement de leur voyage - annonce systématique des arrêts, informations sur les correspondances - et les réponses à leurs attentes en matière de sécurité, de sûreté, de confort et de tranquillité à bord.

Des débiteurs de boissons et viennoiseries doivent être installés dans tous les trains. Une possibilité de restauration doit être offerte dans les trains à long parcours (espace bar, restaurant).

11. Voyageurs handicapés

Les horaires doivent être simples.

Les gares, guichets et trains doivent être accessibles aux voyageurs à mobilité réduite. Les ascenseurs et élévateurs doivent être maintenus en bon état de fonctionnement.

Les quais doivent être rehaussés.

L'accès au train doit être facilité aux voyageurs aveugles ou mal voyants, sourds ou mal entendants

12. Ponctualité

Une réserve de personnel roulant doit être organisée : un train doit partir même en cas de défaillance du conducteur ou du contrôleur prévu.

L'entretien attentif du matériel roulant et des installations doit permettre de réduire la fréquence des pannes affectant la régularité des circulations.

13. Aide en situation perturbée

Les agents SNCF doivent aider les voyageurs Grandes Lignes qui subissent un retard pour assurer leur acheminement, faciliter leurs correspondances. Les voyageurs doivent, à tout moment, se sentir en sécurité et tranquilisés et, si nécessaire, recevoir une collation.

14. Retards importants

En cas de retard important dont la cause est imputable à la SNCF, les voyageurs doivent recevoir une compensation financière. Des services de remplacement doivent leur être proposés dans des délais raisonnables.

Le droit éventuel à compensation doit être annoncé clairement par le contrôleur et, le cas échéant, l'enveloppe régularité doit être distribuée dans le train ou dès son arrivée.

15. Sécurité technique

Les portes des trains doivent être bloquées pendant la circulation et lors des arrêts en pleine voie. L'ouverture en gare ne doit se faire que du côté quai.

Tous les trains doivent comporter des

détecteurs d'incendie.

Les trains passant sans arrêt dans les gares doivent faire l'objet d'une annonce sonore systématique, et d'une annonce visuelle dans les gares sans personnel.

Les risques de collision avec des véhicules routiers doivent être réduits par la suppression des passages à niveau les plus dangereux, et par le renforcement de la signalisation routière et le ralentissement de la circulation routière dans les autres cas. En cas d'immobilisation d'un véhicule routier sur un passage à niveau, son conducteur doit pouvoir déclencher un système d'alerte.

16. Sûreté

La lutte contre la fraude et l'insécurité (filtrage) ne doit pas pénaliser l'ensemble des voyageurs.

17. Grèves

Les voyageurs refusent toute forme de "service minimum" compte tenu de l'actuelle saturation des trains.

Ils exigent le maintien intégral aux heures de pointe des trains relevant du service public, une information précise sur les services commerciaux maintenus.

Enfin les procédures de remboursement ou de dédommagement doivent être renforcées.

18. Réclamations

Les indemnités prévues en cas de mauvaise exécution du contrat de transport doivent être mieux portées à la connaissance des voyageurs.

Les voyageurs souhaitent davantage de facilités pour déposer des réclamations au cours du voyage (accès au registre de réclamations dans les gares et les trains) et après le voyage (adresse, délais de dépôt et de réponse).

19. Droit de recours

Les voyageurs doivent pouvoir faire appel de décisions des Services clientèle par l'intermédiaire d'une association agréée de consommateurs.

Ils doivent être bien informés des modalités de saisine du Médiateur.

La liste des associations autorisées à saisir le Médiateur doit être affichée dans toutes les gares et les boutiques SNCF, elle doit figurer dans le Guide du voyageur et sur internet.

Le recours au médiateur n'enlève pas aux voyageurs la possibilité d'engager une procédure judiciaire.

20. Concertation

Les projets d'investissements et les modifications de matériels, de dessertes, d'horaires et de tarifications doivent faire l'objet d'une concertation approfondie avec les associations représentatives des voyageurs.

RFF : le coeur du réseau menacé

La dégradation de l'entretien du réseau ferré s'accroît. Le programme de renouvellement des installations, déjà notablement insuffisant pour maintenir en état l'ensemble du réseau, affecté par près de trente années de sous-investissement, a encore été réduit par les autorités de tutelle. Les moyens dont disposent RFF et la SNCF ne permettent même pas de respecter le niveau d'investissements jugé indispensable par des experts indépendants de ces deux établissements publics lors de plusieurs audits effectués ces dernières années.

Depuis des décennies en effet, la moitié seulement des lignes, soit environ 15 000 km sur plus de 30 000, fait l'objet de travaux de régénération. La régénération a pour but de remettre "à l'état neuf" les voies dont l'usure ne permet plus de les maintenir à un niveau de performance acceptable par des travaux d'entretien et de remplacement partiel des éléments les plus usés.

Même sur les lignes les plus modernes et les plus parcourues du réseau, les investissements sont insuffisants pour maintenir ce patrimoine parfaitement en état. Il se dégrade progressivement, rendant ce qu'on appelle maintenant "le coeur du réseau" (on ne parle plus de "réseau noyau" comme à l'époque du rapport Guillaumat) moins fiable et aussi, désormais, moins sûr.

La canicule de l'été dernier a révélé de nombreuses déformations de voies anciennes dont l'entretien remontait à plus de 40 ans sur cette partie du réseau pourtant la mieux entretenue. Si la surveillance a pu jusqu'ici éviter toute catastrophe, il faut rappeler qu'un terrible accident survenu à Velars au cours des années 1960 était dû à une déformation de la voie par la canicule.

La situation est encore plus préoccupante, selon les termes mêmes d'un responsable de haut niveau, pour l'autre moi-

tié des lignes, celle qui n'est pas qualifiée de "coeur du réseau" et se trouve à plus ou moins long terme menacée. Sur ces lignes dont la moitié environ est ouverte au service voyageurs, la SNCF, gestionnaire déléguée de RFF chargée du maintien en l'état du réseau, se contentait jusqu'ici de l'entretien "à minima" indispensable à la sécurité. Mais tout cycliste sait que coller des rustines sur une chambre à air hors d'usage atteint rapidement ses limites. Désormais, le vieillissement est tel que la SNCF doit renforcer la surveillance des points faibles et multiplier les ralentissements aux points délicats, afin d'éviter autant que faire se peut les risques d'accidents. Elle avance le chiffre de plus de 1000 km de ralentissements à installer en 2004 !

Tout ces éléments montrent qu'on passe ainsi progressivement d'une gestion du "tout sécuritaire", n'excluant certes jamais totalement le risque d'accident, à une situation, autrement plus dangereuse, de "gestion du risque existant et côtoyé quotidiennement". Une telle situation ne saurait perdurer. Les associations de la FNAUT doivent faire connaître cette situation et mettre les élus devant leurs responsabilités.

Par ailleurs, le fait de ne plus entretenir certains tronçons de ligne aura des conséquences de plus en plus importantes sur leurs performances suite notamment à l'extension des ralentissements. Les régions, qui ont lourdement investi dans des matériels plus performants, verront leurs efforts réduits à néant au moment même où RFF leur demande des péages plus importants pour l'utilisation de lignes moins bien entretenues (voir FNAUT Infos n°122). Dégradation des performances, désaffection de la clientèle, utilité sociale moindre pour un coût plus élevé : un processus de réduction du réseau se met ainsi insidieusement en place.

André Laumin

SNCF : augmentation des tarifs voyageurs

Le 15 avril dernier, la SNCF a augmenté le prix des billets de TGV, de 0,5 à 3 euros suivant les relations, pour un plein tarif en 2ème classe et en période normale. Elle relèvera au 1er juillet le prix des billets Corail (de 0,1 à 3 euros) et des cartes commerciales (de 1 à 2 euros) sauf la carte Escapade.

La FNAUT a critiqué ces décisions de la SNCF. Certes le niveau des évolutions tarifaires, de l'ordre de + 2%, est comparable à celui de l'inflation (à titre de comparaison, les péages autoroutiers ont augmenté de plus de 2% début février). Mais l'augmentation en deux temps manque de

lisibilité, et surtout la hausse des tarifs des TGV intervient dix mois seulement après la précédente. L'entreprise justifie cette anticipation par la forte revalorisation des péages qu'elle doit verser à RFF : l'argument est recevable.

Par contre, quand elle justifie la hausse des tarifs Corail par la modernisation du matériel, la SNCF oublie un peu vite que l'introduction du matériel Teoz sur Paris-Clermont Ferrand puis Paris-Strasbourg s'est déjà accompagnée d'une hausse non négligeable des tarifs.

Simone Bigorgne

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a demandé que la Direction des Transports Aériens (bureau des usagers et de la concurrence), qui peut faire office de médiateur entre passagers et compagnies, sur saisine des passagers ou du Conseil National des Clients Aériens, puisse être saisie par les associations de consommateurs.

● Régis Bergounhou devient suppléant de Simone Bigorgne au Conseil National de la Consommation (CNC). Laurence Vernay participe à un groupe de travail du CNC sur la médiation.

● Yves Egal et Abel Guggenheim ont présenté les thèses de la FNAUT sur les déplacements urbains à un groupe de chercheurs de l'ENPC.

● Max Mondon a participé à une réunion du PREDIT sur l'auto-partage.

● François Grosjean a participé aux ateliers "transport-mobilité-infrastructures" Agora 2020 du ministère de l'Équipement.

● Alain Cazal a exposé les thèses de la FNAUT lors d'un colloque organisé à Bordeaux par l'Association Technique Énergie Environnement.

● Jean Sivardière a participé à une table-ronde à Lyon dans le cadre d'ECOMM 2004, 8ème conférence européenne sur le management de la mobilité.

Congrès de la FNAUT

Le 14ème congrès de la FNAUT aura lieu à Saint Lô les 23 et 24 octobre 2004. Il sera consacré à l'articulation entre trains de grandes lignes, services TER ferroviaires et routiers, et transports urbains. Des rencontres thématiques entre militants associatifs sont également prévues. L'organisation locale sera assurée par l'ADPCR. Une fiche de préinscription sera encartée dans le prochain numéro de FNAUT-Infos. Prévoyez dès maintenant votre participation.

Les TGV Est et Rhin-Rhône "priorités absolues" ?

C'est le quotidien Les Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA) qui a annoncé la décision inattendue de Jean-Pierre Raffarin : les TGV Est (prolongé jusqu'à Strasbourg) et Rhin-Rhône seront mis en service dès le 1er avril 2007. Le Premier ministre a ainsi récompensé l'Alsace, seule région restée à droite lors des élections régionales de mars dernier.

Pour financer les deux TGV, le gouvernement retardera la construction de plusieurs autoroutes programmées dans des régions passées à gauche, en particulier l'A32 en Lorraine et l'A89 en Auvergne (source : DNA, 1er avril 04).

Les rescapées du TER une autre histoire vraie

20 h le 15 janvier 2004, la soirée est glaciale. Sur le quai de la gare de Vénissieux, sans abri et battu par les vents, quatre usagères attendent, après leur journée de travail, le TER Lyon Perrache-Saint André le Gaz qui a 25 mn de retard. En haut de l'escalier, le local de la SNCF les nargue, obstinément sombre depuis sa fermeture à 19 h.

Elles savent que leur salut ne tient qu'à ce poste téléphonique caché sous l'escalier au bout du quai glauque et obscur. L'une d'elles s'y risque. Tendue sur la pointe des pieds vers le poste haut perché, l'oreille contre le combiné, suspendue à la moindre vibration sonore salvatrice, elle se pince le nez pour éviter l'asphyxie par la puissante odeur d'urine qui règne sous l'escalier.

Enfin, une voix d'outre tombe lui grésille dans l'oreille que le train est supprimé et qu'un car va sans doute passer, "on ne peut rien faire de plus pour vous".

La colère envahit nos usagères. Puis l'angoisse s'installe, au diable ce fichu car dont on ne connaît ni l'heure, ni le lieu de passage !

Leurs horaires de poche leur signalent que le prochain train ne passe qu'à 22 heures. Sans un mot, nos quatre usagères se jettent dans la nuit noire pour prendre le métro ligne D, changer à Saxe - Gambetta, et rallier en 20 mn le train Part Dieu-Grenoble de 20h 29, via Bourgoin et la Tour du Pin.

La course infernale commence. Vite, elles grimpent les escaliers de la gare de Vénissieux à travers les vestiges nauséabonds d'un repas bien arrosé puis, toujours plus vite, elles attrapent le métro. Six stations avant l'interminable attente à Saxe-Gambetta, à nouveau des escaliers, puis un trottoir roulant. Vite, la gare de la Part Dieu, vite, le panneau lumineux. L'une d'elle halète dans un souffle : "Voie J direction Annecy". Vite, en haut des escaliers, elles montent dans le train.

Ouf !!! Quoi ? Non, il ne part pas, la locomotive est en panne, le contrôleur ne sait pas quand il part.

Vite, vite, il faut repartir vers la voie C, attraper le TER direction Grenoble, dégringoler un escalier, en monter un deuxième, vite, voie C, TER en vue ! Soudain, clac ! les portes se ferment devant elles. Miracle, le contrôleur les a vues. Sauvées ! Elles s'écroulent sur les sièges. Zut, c'est le wagon fumeurs, tant pis, trop fatiguées, elles y restent.

Vers 21h30, la porte de leur maison s'ouvre au son joyeux du slogan télévisé de la SNCF : "A nous de vous faire préférer le train !"

Françoise Lhuillier, ADUT

Qualité de service en France ...

Récit d'un voyage Pont à Mousson-Quimper et retour en septembre 2003.

Le TER quittant Pont à Mousson à 20h41 arrive à Metz avec dix minutes de retard. La voiture couchette est vétuste, sale et surchauffée. Les voyageurs n'ont pas droit à la bouteille d'eau traditionnelle. Vers 1h du matin, la chaleur est toujours insupportable : nous découvrons que le système de ventilation envoie de l'air chaud. Le contrôleur est toujours invisible. Interpellé lors d'un arrêt dû à un incident technique, le mécanicien interrompt la ventilation. Le train arrive à Nantes avec 50 mn de retard : aucune information, aucun cheminot en vue.

A Quimper, le retard atteint 60 mn, aucun dédommagement n'est proposé. Les WC de la gare sont infects à vomir. Bonne surprise : la qualité de service du loueur de voitures Avis est impeccable.

Dans le TGV du retour Quimper-Paris, deux WC sont bouchés et inutilisables. Explication du contrôleur : "cette rame a déjà fait un aller". En gare de Paris-Est, le train part avec dix minutes de retard. Explication du contrôleur : "ce retard est dû à une mise à quai tardive", ce que les voyageurs avaient deviné. Dans le TER Metz-Pont à Mousson de 23h17, l'éclairage ne fonctionne pas, il faut voyager dans l'obscurité.

Claude Guilloux, AUTERLOR

... et chez nos voisins

La qualité des services offerts par les transporteurs est essentielle pour retenir le client. Coup d'oeil chez nos proches voisins.

Il existe près de chez nous des pays, la Suisse et l'Autriche, où les transports publics fonctionnent d'une manière exemplaire : nos gestionnaires pourraient utilement aller y glaner quelques bonnes idées.

Ainsi, dans leurs documents horaires, les CFF indiquent les voies sur lesquelles arrivent et partent les trains en correspondance. Lors d'un voyage entre Genève et Salzbourg, où je me rendais pour la conférence annuelle de la CIPRA, j'ai constaté que les correspondances à Sargans et à Feldkirch étaient parfaitement assurées malgré des délais de 3 minutes seulement. Les contrôleurs ne chôment pas : mon billet a été poinçonné 6 fois à l'aller et 4 fois au retour.

A Salzbourg, le bureau d'information des touristes est implanté dans la gare elle-même, sur le quai situé entre les deux voies principales : j'ai pu y réserver une chambre et acheter un abonnement journalier à 3 euros 20 pour le réseau de bus.

Pierre Lorida, FNAUT Bellegarde

Voyager en Europe ?

J'ai voulu voyager de Thionville à Bludenz (Autriche). Aucune information n'étant disponible sur le site Internet de la SNCF, j'ai consulté celui des CFF, et obtenu plusieurs itinéraires détaillés, y compris les quais de départ. Mais on n'a pas pu me délivrer un billet, même sans date et sans réservation, en gare de Thionville. Je me suis donc adressé au site des CFF, qui m'a renvoyé sur le site des chemins de fer autrichiens, lequel a rejeté ma demande car je n'ai pu fournir le code exigé.

Finalement, j'ai dû me rendre en gare de Luxembourg, donc perdre beaucoup de temps et d'argent, et renoncer par ailleurs aux avantages offerts par mes cartes Senior et Grand Voyageur.

Jean-Paul Jacquot, AGIRR

Demandant à Grenoble un billet pour l'étranger proche, je n'ai pu l'obtenir que sur la moitié du trajet, par un itinéraire et selon un horaire erronés. En 5 mn, la gare de Genève a annulé mon "demi-billet" et établi un billet correct.

Mme Servettaz, 38 Grenoble

Je voulais obtenir un aller Lille-Berlin de jour et un retour de nuit. Sur le site voyages-sncf.com, la seule liaison quotidienne proposée est de nuit : TGV Lille-Paris (!) puis train de nuit Paris-Berlin (qui passe par Bruxelles !), 13h de trajet, 200 euros. Le site de la Deutsche Bahn m'indique 4 possibilités de jour, avec changement à Bruxelles, ou Liège puis Cologne : 9h de trajet, 110 euros. Mais à la gare de Lille, après 30 mn d'efforts, le vendeur renonce à me fournir le billet : la SNCF ne peut réserver sur l'ICE, et me suggère d'acheter mon billet à Tournai, ou à Cologne pendant l'heure de correspondance.

Finalement, j'achète mon billet à partir de Liège par Internet, sur le site de la DB, en utilisant un bon dictionnaire. Mais je dois retourner à la gare de Lille pour acheter le billet Lille-Liège. Je m'en apercevrai plus tard, la SNCF m'escoque de 10 euros, par ignorance des réductions belges (alors que Lille est à 20 km de la Belgique).

Dans l'ICE, très spacieux, un livret de bord distribué à chaque place indique toutes les correspondances offertes et le numéro du quai.

Gilles Laurent, 59 Villeneuve d'Ascq

Voulant réserver, pour trois adultes et deux enfants, des places en cabine T3 dans un train de nuit Irun-Lisbonne, je me suis adressé au service Ligne Directe. On m'a répondu qu'il n'existait que des cabines single et double, contrairement à ce qu'on m'avait affirmé en gare de Rennes en me fournissant les tarifs. Comme j'insistais, on m'a raccroché au nez deux fois de suite.

Jean-Luc Fillon, 29 Plouezoch

Le carnet du voyageur

Coordination TER-TGV

Habitant dans la vallée de l'Isère au nord-est de Grenoble, je ne peux attraper le TGV de 6h41 pour Paris car le TER en provenance de Chambéry arrive à 6h38. En l'absence de service de car à cette heure matinale, je dois demander à mon épouse de m'emmener en voiture jusqu'à la gare de Grenoble. Est-il vraiment impossible à la SNCF d'avancer le TER de deux minutes pour garantir la correspondance avec le TGV ?

Nicolas Farlay, 38 Brignoud

Signalétique

La signalétique du métro de Lyon n'est pas lisible. Contrairement au cas parisien, la plupart des accès aux stations ne mènent qu'à une seule direction. Or il faut descendre la moitié des marches pour pouvoir lire la destination. Ce défaut décourage la clientèle lyonnaise occasionnelle et les touristes.

Bernard Thierry, vice-président, DARLY

Intermodalité

La vente de billets du métro parisien aux guichets de grandes gares SNCF de province vient d'être supprimée. Elle permettait de "gagner du temps sur le temps" lors de l'arrivée à Paris en évitant les files d'attente aux guichets RATP provoquées par l'arrivée massive des voyageurs d'un grand train. Cet avantage faisait pendant à la possibilité plus récente, pour certains voyageurs de 1ère classe, de réserver un taxi auprès du contrôleur. Il est affligeant que la SNCF et la RATP n'aient pas réussi à s'entendre pour maintenir cette appréciable commodité. Pendant ce temps, on multiplie les colloques et les recherches savantes sur l'intermodalité.

François Collart, AUT-Lorraine

TGV inconfortable

Le manque de place pour les bagages est très gênant dans certaines rames TGV si on ne monte pas dans la gare de départ : certains bagages doivent être déposés devant les portes et gênent les voyageurs qui montent ou descendent aux arrêts suivants. Autre problème, l'agitation et les cris de certains enfants. La SNCF devrait recommander aux parents de prévoir lecture, coloriages, jeux de société et jeux électroniques pour occuper leurs enfants.

Danielle Roux, 92 Colombes

Qualité de service

En gare de Grenoble, dixième ville de France, il n'existe pas d'escalator pour accé-

der aux quais depuis le passage souterrain : seule une rampe en bois permet de traîner les bagages dans les escaliers. Les attentes aux guichets sont longues : il faut parfois, pour ne pas manquer son train, payer à bord et rechercher pour cela le contrôleur.

Mme Servettaz, 38 Grenoble

Carte "famille nombreuse"

Les cartes de réduction "famille nombreuse" étaient, jusqu'à présent, obtenues aisément au guichet d'une gare SNCF : le guichetier vérifiait le dossier et, dix jours plus tard, les cartes étaient disponibles. Dorénavant les cartes sont confectionnées par un atelier protégé implanté en Haute Garonne. Il faut encore s'adresser à un guichet SNCF, mais le dossier remis doit être rempli par le voyageur, complété par des photos d'identité, photocopie du livret de famille, ... et transmis par ses soins à l'entreprise, avec une enveloppe timbrée pour le renvoi des cartes. Cette nouvelle procédure, plus contraignante et impersonnelle, entraîne des risques d'erreur et des frais supplémentaires.

La SNCF est seule habilitée à délivrer les cartes "famille nombreuse" pourtant utilisable sur le réseau RATP et dans certains commerces, donc d'intérêt quasi-national. Pourquoi cette délivrance n'est-elle pas prise en charge par l'Administration ? Les secrétariats des mairies sont plus facilement accessibles que les gares encore ouvertes.

Jacques Thévenin, FNAUT Bourgogne

Train ou autoroute ?

Depuis plus de trente ans, un train quittait Toulouse vers 21h pour arriver à Nîmes vers 24h. Il relevait la correspondance d'un train venant de Bordeaux et desservait au passage une dizaine de villes. Aujourd'hui, ce train ne circule plus que les vendredis et dimanches ! Même de Toulouse (grosse pourvoyeuse d'emplois et de loisirs) à Carcassonne (90 km), il n'y a plus aucun train après 19h36 du lundi au jeudi. Et pour avoir des horaires SNCF compréhensibles, il faut questionner le site internet des CFF. On ne peut mieux s'y prendre pour accroître l'utilisation de la route ! Sur l'axe Toulouse-Marseille, il devrait y avoir un train par heure de 6h à minuit, tant le trafic sur les autoroutes A9 et A61 est important.

Avant l'arrivée du TGV Méditerranée, la vallée du Rhône et le Languedoc disposaient de bonnes dessertes de soirée, par exemple un train Corail quittant Lyon vers 21h pour Montpellier (24h) et Béziers. Aujourd'hui, tout ce qui n'est pas conventionné "TER" avec la région Languedoc Roussillon a été mutilé.

Eric Boisseau, ADTC 34

SNCF, la machine infernale : un pamphlet stérile !

Jean-François Troin, FNAUT Centre, analyse l'ouvrage de Nicolas Beau, Laurence Dequay et Marc Fressoz publié récemment aux éditions Le Cherche Midi : "SNCF, la machine infernale".

L'ouvrage illustre combien le rail est, en France, à la fois objet de désir (rappelez-nous le succès de l'opération "Train Capitale" sur les Champs Élysées, que les auteurs brocardent) et source de rejets (cela dure depuis Monsieur Thiers).

Produit du journalisme dit d'investigation ou plutôt de sa variante anglo-saxonne dite "people", le livre rassemble des constats que nous faisons tous (gestion rigide du rail, trains en retard, fret déficitaire, entretiens différés des infrastructures), et offre quelques révélations sur la nomination des présidents de la SNCF, la passation des marchés, ou les récentes évolutions syndicales. Mais il s'appuie aussi sur de multiples anecdotes dépassées et des racontars qui en affaiblissent la portée.

Les dérives signalées (billets de faveur, appels d'offres contestables, gestion du parc de logements, ...) ne sont pas propres à la SNCF, bien d'autres grandes entreprises afficheraient les mêmes.

Et pourquoi ne jamais tenter une comparaison avec des entreprises ferroviaires voisines (DB, CFF, RENFE, ...) et vouloir avant tout démolir notre société nationale ?

Les auteurs ne cessent de rappeler le coût du rail pour la collectivité, une vieille antienne poujadiste qui flatte le penchant naturel du contribuable français pour la débîne des services publics, mais il n'aborde jamais le coût des autoroutes, des ronds-points routiers surdimensionnés dont on a couvert le pays, des aéroports de province vivant sous perfusion et de bien d'autres investissements à caractère mégalomane.

On le voit, l'ouvrage est un pamphlet, sans nuance et sans équilibres.

Il y a confusion constante entre responsabilités de la SNCF et de l'État. Aucun point positif n'est relevé (on a pourtant commencé à rénover avec les TER), aucune réelle proposition n'est avancée. Service public pour les clientèles captives ou vieillissantes, capacité de transport en période de pointe, sécurité des déplacements, sauvegarde de l'environnement, rôle du rail dans l'aménagement du territoire, aucun de ces enjeux n'est évoqué.

La "machine infernale" est présentée comme une "enquête impitoyable mais sans a priori", mais elle ressemble fort à une machination contre le rail.

Jean-François Troin

Permis à points

Récompenses :

+5 points à Georges Barriol, conseiller général UMP du Rhône et vice-président du SYTRAL. Il s'oppose à l'usage abusif de la voiture et au projet de contournement autoroutier ouest de Lyon, et il est favorable à la réutilisation de la plateforme ferroviaire Lyon-Vaugneray pour créer un TCSP.

Punitions :

-2 points à Jacques Chirac. L'Elysée encourage ses employés à venir travailler en voiture : ils sont autorisés à stationner sur le beau trottoir de la rue de Marigny.

-3 points à la ville d'Argenteuil, qui veut rouvrir à la circulation automobile l'axe commerçant s'étendant de la gare centrale à la porte Saint Germain et auparavant réservé aux piétons.

-5 points à René Trégouët, conseiller général UMP du Rhône. Il veut créer un axe autoroutier à péage avec tunnels, qui se brancherait sur le périphérique ouest en projet, pour désenclaver son canton de Saint Laurent de Chamousset, dans l'ouest lyonnais. Mécontent des critiques qui ont accueilli sa proposition, il a voté contre le projet de tramway de l'est lyonnais (il souhaitait un mode de transport plus innovant).

-10 points à Charles Revet, ancien président UMP du conseil général de la Seine Maritime : il a gaspillé 10 millions d'euros en rachetant la compagnie Air Atlantique et en la gérant de manière catastrophique jusqu'à sa liquidation judiciaire.

Bêtisier

Michel Valdiguié, candidat UDF aux élections régionales en région Midi-Pyrénées. Au nom de l'environnement, il s'oppose au projet "coûteux et disproportionné" de traversée ferroviaire centrale des Pyrénées : "Hannibal a montré, avec ses éléphants, que les voies naturelles pour franchir les Pyrénées étaient les axes côtiers". La conclusion est recevable, mais l'argument avancé date un peu.

Nicolas Beau, journaliste au Canard Enchaîné et coauteur de l'ouvrage "SNCF, la machine infernale". Selon lui, si la SNCF n'a pas privilégié le TGV Est européen, c'est parce que, parmi les ingénieurs de la SNCF, aucun n'était originaire de l'Est. Et si le TGV Atlantique a été favorisé, c'est parce qu'un conseiller de M. Mitterrand avait des attaches dans le Sud-Ouest.

BIEN DIT

● **Christian Philip**, député du Rhône et vice-président du GART : "faire baisser la circulation dans le coeur des agglomérations et la reporter dans les banlieues n'est pas la solution. Il n'y a pas de mur qui contienne la pollution".

"J'enrage de voir, coté Vilette de la gare de Lyon-Part-Dieu, des immeubles neufs qui se construisent avec des centaines de places de stationnement. Alors que c'est sans doute l'un des endroits les mieux desservis en transports collectifs de l'agglomération lyonnaise."

● **Jacques Scornaux**, AUT Ile de France : "les entreprises de transport public négligent les voyageurs occasionnels, alors qu'un client occasionnel satisfait est un client régulier potentiel".

MAL DIT

● Selon le **Bulletin du Retraité CFTD**, "facteur d'autonomie et de maintien des contacts sociaux, la conduite automobile constitue indéniablement un élément fondamental d'un vieillissement réussi". Et les seniors non motorisés, sont-ils condamnés à vieillir mal ?



Premier salon européen de la mobilité

Organisé par l'ensemble des acteurs du transport public, collectivités et autorités organisatrices (GART, STIF, CVC, conseil régional d'Ile de France, mairie de Paris) et entreprises de transport (UTP, FNTV, RATP, SNCF, OPALE, FNAT), le premier salon européen de la mobilité aura lieu du mercredi 16 au samedi 19 juin 2004, de 9h à 19h, à Paris-Expo, porte de Versailles. Conférences, débats et expositions variées : maquettes, 100 ans de bus, ...

La FNAUT y tiendra un stand.

Le salon sera ouvert au grand public le samedi 19 juin.

Pour en savoir plus, consultez : www.transportspublics-expo.com

Brèves

Peut mieux faire

D'après un sondage CSA réalisé pour Sélection du Reader's Digest, les Français donnaient la note globale 11,7/20 à la SNCF et à la RATP.

Mont Blanc ou Fréjus

En 2003, le trafic quotidien sous le Mont Blanc a été de 35 autocars, 752 camions et 3087 voitures, soit 21,6% du trafic total Mont Blanc + Fréjus. Comme la FNAUT l'avait prévu, on est loin des 35% souhaités par les gouvernements français et italiens lors de la réouverture totale du tunnel du Mont Blanc. La Maurienne, toujours asphyxiée par le transit routier, aurait davantage gagné à une vraie relance du fret ferroviaire.

La pollution monte

En 2000, le seuil d'information sur la pollution à l'ozone (180 mg/m³) n'a pas été dépassé dans l'agglomération grenobloise. Il l'a été pendant 3 jours en 2001 ; pendant 7 jours en 2002 et pendant 24 jours en 2003. Mais les élus - de gauche et de droite - n'en ont tiré aucun enseignement et maintiennent leur projet de rocade routière nord, un tunnel ruineux de 5 km passant trois fois sous l'Isère.

Débat impossible !

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a estimé, le 3 mars 2004, qu'elle ne pouvait organiser un débat sur le projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron en raison du "manque de cohérence" entre les schémas de services collectifs de transports (SSCT) publiés par le gouvernement Jospin (tracé par l'ouest de Gap) et le nouveau projet déposé par le ministre de l'Équipement (tracé par l'est de Gap). La CNDP se dit prête à organiser le débat si les schémas multimodaux de services collectifs des transports sont révisés.

En 1999, la CNDP avait déjà estimé que les conditions d'un débat public n'étaient pas réunies : le ministre Jean-Claude Gaysot envisageait alors d'achever la liaison A51 par l'ouest de Gap, alors que le journal officiel avait acté, en 1996, un passage par l'est.

Sujet de bac

"Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, c'est parce que nous n'osons pas que les choses sont difficiles". On commentera cette affirmation du philosophe grec **Sénèque** en l'appliquant à la politique française des transports et de la sécurité routière depuis vingt ans.

Actions en régions

Alsace

● Alsace-Nature, associée à des viticulteurs, a obtenu l'annulation de la déclaration d'utilité publique de la déviation à 4 voies de Châtenois, sur la RN 59 qui mène de Sélestat au tunnel de Sainte Marie aux Mines, menacée de devenir un couloir à camions. L'association a par ailleurs réussi à susciter une forte opposition à la Grande Contournante Ouest de Strasbourg.

● L'Association des usagers des Transports de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) a organisé une journée d'étude sur les "pôles d'échange multimodaux, points stratégiques des transports publics", avec la participation de responsables de la CUS, de la CTS, de la SNCF, de Transpole (Lille), de Connex et de Roland Ries, consultant du SMTIC de Clermont-Ferrand.

Basse Normandie

● L'ADPCR a obtenu le rétablissement de 17 arrêts des trains Paris-Granville sur 18 à Folligny. Elle déplore que le nouvel autorail AGC, motorisé pour circuler à 160 km/h, ne puisse rouler à plus de 70 km/h entre Avranches et Pontorson en raison de l'état de la voie. Elle regrette que le document horaire TER de la région Bretagne ne fasse aucune mention des relations avec la Basse Normandie, et que la SNCF ne fasse plus figurer les gares d'Avranches et Pontorson sur son document Grandes Lignes de Normandie alors qu'y figure la ligne de car Villedieu-Le Mont Saint Michel. Elle demande l'arrêt de tous les futurs TGV Paris - Saint-Malo à Dol.

Bourgogne

● La FNAUT-Nièvre se préoccupe des dessertes par autocar. Elle réclame une meilleure coordination horaire entre les services SNCF et les cars reliant le Val de Nièvre et la gare de Nevers. Elle critique les tarifs dissuasifs pratiqués sur les tronçons intermédiaires de la liaison routière dite à grande vitesse Nevers-Clamecy.

● La FNAUT-Bourgogne souhaite la généralisation des réunions annuelles de concertation pour la mise en place des circuits de ramassage scolaire suivant l'exemple du Val de Nièvre (canton de Guérisny). L'association réclame une sérieuse amélioration des relations Dijon-Lyon, actuellement fragmentées en deux relations TER Dijon-Mâcon et Mâcon-Lyon mal coordonnées, et la garantie des correspondances entre bus urbains et TGV à la gare de Mâcon-TGV.

Bretagne

● Lors des récentes élections régionales, Loïc Guillot, représentant régional de la FNAUT, a réclamé en particulier une collaboration plus efficace entre la Bretagne, les Pays de la Loire et la Basse Normandie, l'amélioration des relations nord-sud et de la desserte de la Bretagne centre, et une meilleure accessibilité des trains et cars aux personnes handicapées (97% des cars sont inaccessibles).

Champagne-Ardenne

● L'Association des Piétons et Usagers des Transports de Reims a réalisé une grande enquête auprès des usagers du réseau rémois. Les usagers confirment le bon fonctionnement du réseau mais réclament des améliorations ponctuelles et, à 80%, une priorité absolue des bus aux carrefours. 50% seulement d'entre eux souhaitent la construction d'un tramway : selon l'APUTCRE, cette réticence est due à un manque d'information sur les performances du tramway (capacité, accessibilité, pouvoir d'attraction sur les automobilistes) et à la crainte d'un financement difficile.

● L'association des usagers des transports du triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François (AUTCT) a participé à l'audit des gares situées sur la ligne Saint-Dizier-Chaumont. L'étude a précisé les travaux de sécurité et d'accessibilité à réaliser (traversée des voies, aménagements sur l'esplanade et à l'intérieur des gares).

L'AUTCT souhaite l'électrification complète de l'axe ferroviaire Reims-Châlons-Culmont Chalindrey afin de permettre la desserte TGV de Saint Dizier et de faciliter le trafic de fret depuis Lille ou Le Havre vers le sud.

Poitou-Charentes

● Répondant à un comité opposé à la construction de la LGV Tours-Bordeaux, la FNAUT-Poitou Charentes a souligné l'utilité de la LGV pour faciliter la circulation des TER et trains de fret sur la ligne classique : "la diversité des techniques et des besoins condamne la mise en oeuvre d'un niveau unique de transport ferroviaire. Un besoin analogue de hiérarchisation existe aussi pour la route".

L'association s'est étonnée de l'annonce par Jean-Pierre Raffarin d'une future LGV Limoges-Poitiers sans débat préalable.

● La FNAUT-Poitou Charentes déplore la difficulté des déplacements en transport collectif en dehors des destinations de Poitiers et Paris : pour aller de

Charente Maritime à Angoulême, il faut passer par Poitiers (ce qui exige deux réservations TGV) ; les correspondances car-train sont déficientes à Poitiers. L'association demande que les réductions SNCF soient systématiquement appliquées sur les services d'autocars EFFIA. Elle s'inquiète des ralentissements de trains sur les lignes Angoulême-Saintes et Angoulême-Limoges et des retards systématiques des trains TER.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● L'association éguillenne du cadre de vie (13 Eguilles) critique la timidité avec laquelle la modernisation de la ligne Marseille-Aix en Provence est entreprise : doublement de la voie sur un tiers du tracé, pas d'électrification, pas de réduction du temps de trajet, pas de nouvelles gares. L'AECV s'oppose à tout transfert de trafic de l'aéroport de Marseille-Provence sur celui d'Aix-Les Milles, situé en pleine zone résidentielle. Elle accepte le réaménagement de voies routières existantes mais refuse fermement la création de voies nouvelles telles que les rocade ouest et sud d'Aix.

● L'association Travailler et Vivre à Sophia Antipolis (TRAVISIA) critique les orientations proroutières du conseil général des Alpes Maritimes et réclame une desserte de Sophia par TCSP depuis Antibes et depuis Nice, un réseau de bus complémentaire, des navettes internes et un réseau cyclable et pédestre sécurisé.

● L'association Vivre en Ville Autrement dans les Alpes Maritimes (VIVA 06) réclame une vraie connexion train-tramway à la gare de Nice, un accès plus direct à la gare et un schéma cyclable départemental.

● La FNAUT PACA déplore que la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes, approuvée par l'Etat fin 2003, soit, malgré la place relativement importante accordée aux transports publics, essentiellement orientée vers la route (un contournement autoroutier de Nice est préconisé). Elle critique le lancement du second tunnel routier de Toulon avant celui du tramway.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 125

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 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, Métro : 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

Sécurité routière : marche arrière

Le Premier ministre a décidé de réduire de moitié, dès cet été, le montant des amendes pour excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

Cette décision est incompréhensible, car le montant actuel des amendes n'a pas fait l'objet d'une contestation massive. Bien au contraire, la politique courageuse de sévérité mise en oeuvre par le gouvernement depuis deux ans, à la demande du Chef de l'Etat, a été bien comprise et acceptée par les conducteurs, et approuvée par l'opinion.

Cette décision est dangereuse. Inévitablement, en laissant entendre que les petits excès de vitesse ne sont "pas si graves que ça", elle provoquera un relâchement de la discipline des conducteurs et une augmentation de la vitesse moyenne donc, statistiquement, du nombre et de la gravité des accidents.

La notion de "petite infraction" au code de la route est pernicieuse. Certes les grands excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h) sont les plus dangereux, et on ne peut qu'approuver l'intention du ministre Gilles de Robien d'en faire des délits dès la première infraction et non en cas de récidive (la FNAUT et l'AFVAC l'avaient réclamé en vain lors du vote de la loi Gayssot en 1998), mais ils sont pratiqués par moins de 1% des conducteurs. A l'inverse, les petits excès de vitesse sont moins accidentogènes, mais 50% des conducteurs se les permettent. Or toute infraction peut avoir des conséquences dramatiques.

Les vitesses limites n'ont pas été choisies arbitrairement mais bien parce qu'elles correspondent à des seuils au-delà desquels le danger devient inacceptable. En ville, où piétons et cyclistes sont nombreux, en particulier les enfants et les personnes âgées, un excès de vitesse de quelques km/h, plus encore que sur route ou autoroute, doit être sanctionné sans complaisance.

Le gouvernement a démontré avec un succès remarquable que la crainte des sanctions contribuait de manière déterminante à la sécurité routière. La réduction du montant des amendes pour les petits excès de vitesse, présentée comme un "ajustement équitable", risque de casser une dynamique favorable en brouillant le message de fermeté adressé précédemment aux conducteurs : veut-on vraiment "passer sous la barre des 5000 morts" ?

Pierre Graziano et Jean Sivardière

Le vélo en Europe et en France : quelles politiques publiques ?

L'usage du vélo n'est pas une affaire de climat, de relief ou de chromosomes mais de politique publique. Plusieurs pays européens voisins ont pris l'usage du vélo au sérieux en raison de son impact positif sur la santé publique et l'environnement, et lancé des programmes ambitieux de promotion du vélo pour les loisirs et surtout pour les déplacements quotidiens en ville. L'expérience montre qu'un engagement de l'Etat est indispensable pour entraîner les élus locaux et convaincre la population. La France, où le rôle du vélo reste marginal, doit s'inspirer de ces exemples.



photo : MDB

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), organisation de coopération intergouvernementale entre les états européens, a fait réaliser en 2002 une étude comparative des politiques mises en oeuvre par les gouvernements nationaux en matière de promotion des déplacements à vélo. Cette étude met en lumière les politiques cohérentes et ambitieuses poursuivies par certains pays européens.

L'Europe à vélo

Les distances parcourues à vélo par les Européens ont été très stables au cours des années 1990 alors que, dans le même temps, la distance parcourue en automobile augmentait de 18 % et celle parcourue à pied de 5 %. Au total, la part de marché du vélo s'établit généralement entre 5 et 10 % des déplacements des Européens, avec deux exceptions remarquables : les Pays-Bas (29 %) et le Danemark (17 %). Viennent ensuite l'Allemagne et la Suède (12%). La France est à la traîne, avec des pays méridionaux : Espagne, Portugal et

Grèce.

Le Danemark et les Pays-Bas sont champions toutes catégories de la pratique du vélo : respectivement 937 et 850 km parcourus par personne et par an (323 en Belgique, 291 en Allemagne, 271 en Suède, 251 en Finlande, 185 en Irlande, 154 en Italie, 136 en Autriche), alors que la France se contente de 73 km, à égalité avec la Grande Bretagne et la Grèce (30 au Portugal, 23 au Luxembourg, 20 en Espagne). La moyenne est de 188 km dans l'Europe des Quinze.

C'est dans les pays où le vélo est le plus utilisé que la pratique a encore augmenté dans les années 90 (+8% en Hollande, contre -2% en France).

Promotion du vélo

Les principaux freins à l'usage du vélo sont désormais bien connus : insécurité, vol et vandalisme, image socialement dévalorisée. Les pouvoirs publics disposent d'un large éventail de mesures pour remédier à ces difficultés :

- réalisation d'aménagements cyclables urbains et interurbains ;

- mise en place de signalétiques ;

- développement de l'intermodalité avec les transports publics (stationnement à proximité des gares et possibilité de prendre son vélo dans le train, le tramway, voire le bus) ;

- lutte contre le vol (installation d'armes dans les lieux publics et de locaux dans les immeubles d'habitation, tenue de fichiers) ;

- campagnes de communication sur les attraits du vélo.

La mise en œuvre de telles politiques est avant tout entre les mains des collectivités locales. Cependant, elles ont plus de chance d'être couronnées de succès si les gouvernements, et plus particulièrement les ministères des transports, s'engagent également. En effet, un engagement des plus hautes autorités est souvent décisif pour convaincre aussi bien les décideurs locaux que les citoyens de l'intérêt des déplacements à vélo pour la collectivité.

Cette implication gouvernementale peut prendre diverses formes :

- une planification générale de la politique de promotion du vélo et une coordination avec les autres politiques publiques (santé, éducation, environnement, aménagement du territoire) ;

- une réglementation adaptée de l'usage de la voirie, favorisant les déplacements à vélo et garantissant la sécurité des cyclistes ;

- des incitations financières aux collectivités locales ou régionales s'engageant en faveur du vélo ;

- un suivi des politiques mises en œuvre et une évaluation des résultats obtenus par les uns et les autres (notamment par la mise en place d'indicateurs de mesure des parts modales), ainsi que par une communication sur ces résultats et une diffusion des bonnes pratiques ;

- des études permettant de mieux mesurer les différents freins à l'usage du vélo, et de définir les politiques les plus pertinentes pour y remédier.

Les bons exemples

Nous présentons ci-dessous quelques exemples de politiques nationales ambiguës en faveur du vélo.

Finlande - La politique des transports a pour ambition de développer une mobilité durable et intelligente. Dans ce contexte, un plan de promotion des déplacements à pied et à vélo a été lancé en 2001 pour une période de 4 ans. Ce plan est porté par quatre ministères différents, dont celui des transports et communications, qui le coordonne. Il associe les administrations des

routes et des chemins de fer, l'association des autorités locales, l'association de sécurité routière et des organismes de promotion de la santé publique.

Le programme consiste essentiellement dans la réalisation d'études et l'apport d'expertises aux autorités locales souhaitant encourager les déplacements à pied et à vélo. Un objectif chiffré de doublement du nombre de déplacements à vélo d'ici 2020 par rapport au niveau de 1998 a été retenu. La sécurité des cyclistes doit par ailleurs s'améliorer dans la même mesure que celle des autres usagers de la route (rappelons que seules 390 personnes ont perdu la vie sur les routes finlandaises en 2000, contre 8 100 en France. Même rapporté à la population du pays - 5 millions d'habitants - ce chiffre montre que les routes finlandaises demeurent deux fois plus sûres que les françaises).

Suède - Une stratégie nationale en faveur du développement des déplacements à vélo et de l'amélioration de leur sécurité a été adoptée en 2000 par le ministère des transports suédois. L'objectif est de faire passer la part modale des déplacements à vélo de 12 % en 2000 à 16 % en 2005. La sécurité des cyclistes est au cœur des préoccupations des pouvoirs publics. Comme pour la Finlande, il est utile de rappeler que la Suède, qui ne décompte que 590 tués sur ses routes par an, s'est fixé comme objectif de parvenir à 0 mort sur les routes d'ici 10 ans.

Royaume-Uni - Nos voisins britanniques fournissent une bonne illustration de ce qu'il est possible d'accomplir en faveur du vélo, même en partant de peu, pourvu que les pouvoirs publics s'engagent réellement.

Une politique nationale en faveur des déplacements à vélo a été lancée en 1996 sous le nom de National Cycling Strategy. Elle vise tout d'abord à établir une culture favorable à l'usage accru du vélo par les personnes de tous âges, puis à encourager des politiques pertinentes et des mises en œuvre réussies, et enfin à rechercher des solutions innovantes pour favoriser l'accessibilité des lieux publics à vélo.

Un comité national du vélo a été mis en place. Présidé par un ancien ministre des transports, il rassemble des personnalités de divers horizons concernées par le développement de l'usage du vélo (haut fonctionnaire du ministère des transports, universitaire expert en transport, journaliste spécialiste des questions de mobilité, élus locaux, représentants d'associations, représentants des fabricants de cycles). Il est chargé de superviser la progression du travail et de faire toutes les propositions qu'il estime utiles au gouvernement et aux auto-

rités locales pour atteindre les objectifs affichés.

Un objectif quantitatif a été assigné à cette politique : multiplier par deux le nombre de déplacements à vélo en 2002 par rapport à 1996, et par quatre d'ici à 2012. Le gouvernement britannique a d'ailleurs incité les autorités locales à relayer cet objectif national en se fixant à tous les niveaux des objectifs d'accroissement du nombre de déplacements à vélo.

De nombreuses études ont été conduites sur des sujets tels que la sécurité des déplacements à vélo (cohabitation entre vélos et poids lourds par exemple), et des initiatives ont été prises pour inciter les élèves à se rendre à leur établissement scolaire à bicyclette : c'est le programme Safe routes to school.

Allemagne - Le gouvernement fédéral ne se satisfait pas de la part de marché du vélo (12%) et vient de lancer un Plan national des déplacements à vélo 2002-2012. Ce plan englobe toutes les questions liées de près ou de loin à la promotion de l'usage du vélo. Il vise à mieux coordonner les initiatives des communes, des Länder (régions) et de l'Etat. Le gouvernement justifie ce plan non seulement par l'impact du vélo sur la santé publique et l'environnement, mais aussi par ses retombées économiques : le tourisme à vélo génère un chiffre d'affaires annuel de 5 milliards d'euros en Allemagne et 50 000 emplois sont liés aux déplacements à vélo.

Le gouvernement encourage l'aménagement de contre-sens cyclables dans les rues à sens unique ainsi que l'intermodalité vélo-transport public. Chaque année, 1,2% du budget consacré aux routes nationales est attribué à la construction de 300 km de pistes cyclables nouvelles qui viennent s'ajouter aux 15 000 km existant déjà le long du domaine routier national.

Suisse - Une politique en faveur de la "mobilité à force humaine" (circulations douces), a été initiée par le gouvernement fédéral suisse en décembre 2002. Cette politique de promotion du "trafic lent" regroupe la marche, le vélo ou encore le patin à roulettes. Son objectif est de positionner la mobilité à force humaine comme un mode de déplacement à part entière, au même titre que les deux autres modes que sont la voiture individuelle et les transports publics, et de la promouvoir en raison de son impact bénéfique sur l'environnement, l'économie et la santé des citoyens. L'ambition du programme est de faire passer la part modale de la mobilité à force humaine de 47 % des déplacements en 2000 à 54 % en 2010.

Stephane Lecler, MDB

La bicyclette : un problème culturel

Encourager l'usage du vélo urbain, dont les atouts pour la ville sont évidents, n'est pas très difficile.

- Les besoins des cyclistes urbains sont aujourd'hui clairement identifiés : itinéraires sûrs, continus et directs ; parkings sécurisés à domicile et à destination ; une bonne intermodalité vélo-transport public.

- Techniquement, il n'y a rien à inventer pour répondre à ces besoins. Les aménageurs peuvent s'appuyer sur les remarquables travaux du CERTU et visiter les villes suisses, allemandes, ...

- Les aménagements cyclables sont peu coûteux, ils peuvent être réalisés rapidement et attirer les cyclistes : à Fribourg, à Amsterdam, à Copenhague, les cyclistes sont aussi nombreux que les usagers des transports publics !

En France, pourtant, la pratique du vélo urbain se développe très peu. Est-ce vraiment étonnant ?

- Les aménagements cyclables sont encore rares et mal reliés entre eux.

- Les cyclistes ont besoin que les itinéraires équipés soient bien fléchés, bien entretenus et situés dans un environnement calme et vert.

- Les pouvoirs publics doivent aussi inciter le public à utiliser les aménagements réalisés en créant des stations-service-vélo et en encourageant systématiquement la mise en oeuvre des plans de déplacements d'entreprises.

L'adoption de mesures fiscales favorables aux cyclistes serait particulièrement judicieuse : les automobilistes qui s'équipent d'une "voiture propre" y ont bien droit.

L'important est de faire sentir au public que le vélo, c'est sérieux, ce n'est pas un gadget mais un outil important du "développement durable".

On en est malheureusement loin : trop d'élus en restent au vélo loisir et méconnaissent le vélo utilitaire, qu'ils considèrent avec condescendance ou même hostilité : la perspective d'un usage plus large du vélo urbain heurte de front leur conception du progrès ou symbolise une exigence écologique qu'ils refusent. Le morceau d'anthologie cité dans notre bêtisier (page 7) est révélateur de cet état d'esprit.

Enfin, il est clair que l'usage du vélo urbain ne pourra vraiment s'épanouir que le jour où une politique intermodale cohérente aura permis d'éponger une part significative du trafic automobile et d'organiser rationnellement la distribution des marchandises en ville.

Jean Sivardière

Le vélo en France

C'est à partir de 1990 que notre pays a progressivement pris conscience de son retard en matière de déplacements à vélo. Les ministères de l'Environnement et de l'Équipement ont alors lancé une série de mesures visant à faire regagner au vélo un peu du terrain perdu.

De bonnes initiatives

- La loi sur l'air de 1996 dite loi Lepage oblige (article 20) à prévoir des aménagements cyclables pour toute réalisation ou rénovation de voie urbaine.

- Le décret du 14 septembre 1998 modifie le code de la route et prévoit notamment que les automobilistes dépassant des cyclistes hors agglomération doivent laisser un espace d'au moins 1,50 m.
- Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) du 15 décembre 1998 a adopté un schéma national de véloroutes et voies vertes.

- La loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 fixe aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) l'objectif explicite de développer les déplacements à vélo.

- L'instruction du ministre de l'Équipement du 31 octobre 2002 prend en compte les cyclistes dans les aménagements du réseau routier national.

- Des instances nationales ont été chargées de la coordination et du suivi de la politique vélo. Le Comité national de suivi de la politique vélo est animé par un chargé de mission interministériel et fait des propositions, les associations (FUBicy, MDB, FNAUT) y sont représentées. Le Centre d'Étude sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU) a émis en 1998 le souhait que chaque direction départementale de l'Équipement se dote d'un relais vélo pour assurer un suivi des politiques arrêtées au niveau national.

Stagnation

Ces actions ont indéniablement joué un rôle positif, même si leurs effets tardent encore à se concrétiser. Même si des villes comme Strasbourg ou Grenoble font, à juste titre, parler d'elles, les déplacements à vélo ont stagné en France au cours des années 1990. Six ans après le lancement du plan vélo à Paris, les statistiques indiquent que la part des déplacements à vélo plafonne à 1% du nombre total de déplacements ... Comment expliquer ce relatif échec ?

Il est certain que la politique vélo a besoin de temps pour porter ses fruits. Faire évoluer les mentalités et accroître réellement la sécurité des déplacements à

vélo est un travail de longue haleine.

Des résultats ne seront peut-être visibles que dans quelques années, lorsque les projets d'aménagements cyclables qui fleurissent un peu partout dans le pays auront été concrétisés.

Une politique lacunaire

Mais, plus fondamentalement, la politique suivie par la France en faveur de la promotion du vélo est imparfaite.

- La volonté de développer l'usage du vélo est demeurée avant tout une affaire de techniciens et d'experts, il a manqué une communication et un engagement gouvernemental forts sur ce thème. Il est important que la politique de promotion du vélo sorte des cénacles convaincus et s'adresse véritablement au plus grand nombre de nos concitoyens. A ce titre, la journée "En ville sans ma voiture" n'a pas réellement atteint son objectif.

- L'État a très peu soutenu financièrement les collectivités qui cherchaient à encourager la pratique du vélo. La disparition des subventions à la mise en oeuvre des PDU freinera inévitablement les investissements urbains.

- L'État n'a pas fixé d'objectifs précis concernant l'augmentation du nombre des déplacements à vélo, la réduction du nombre des vols de vélos et du nombre de cyclistes accidentés. De tels objectifs, toujours sujet à débat, ils ont au moins le mérite d'être concrets, simples à retenir, et de fournir une base d'évaluation des résultats obtenus.

- La poursuite de l'étalement urbain allonge les distances à parcourir et joue en défaveur du vélo.

- Il faut aussi déplorer l'absence d'un texte général – une loi en faveur du vélo, comme le député PS Armand Jung le propose depuis plusieurs années – qui rassemble l'ensemble des propositions aujourd'hui dispersées entre ministères et collectivités, et donne lieu à un grand débat sur ce thème au Parlement et dans les médias.

- Enfin, à la veille d'une nouvelle étape de décentralisation qui va transférer une grande partie des compétences du ministère de l'Équipement aux collectivités territoriales, une politique nationale en faveur du vélo ne peut réussir que si elle parvient à fédérer les efforts de l'ensemble des parties concernées, et en premier lieu les municipalités, départements et régions. Il est donc nécessaire de renforcer la coopération entre les services de l'État et les collectivités autour de cette thématique.

Stéphane Lecler, MDB

Voies ferrées et voies vertes

La FNAUT défend la réalisation d'un réseau national de véloroutes et voies vertes (FNAUT-Infos n°116). Cependant ce réseau ne doit pas se développer au détriment du domaine ferroviaire. Il ne doit pas rester isolé du réseau de transport collectif.

1. La vocation d'une voie ferrée (VF) est de permettre la circulation de trains. C'est uniquement dans le cas où elle est désaffectée et sans usage potentiel à long terme, qu'il est envisageable, et alors souhaitable, de la transformer en voie verte (VV). Il faut examiner les situations locales au cas par cas.

Ainsi la FNAUT s'oppose à la transformation en coulée verte de la petite ceinture parisienne, susceptible de réutilisation pour un transport ferroviaire régional, complémentaire du tramway des Maréchaux.

Dans le même esprit, la FNAUT regrette que l'aménagement de la voie verte du pays de Bray sur l'emprise de l'ancienne ligne Serqueux-Dieppe n'ait pas préservé une des deux voies ferrées.

L'association CyclotransEurope est souvent confrontée à la question du réemploi des VF en VV sur le parcours de la véloroute TransEuropéenne. Dans de nombreux cas, elle propose la transformation de VF désaffectées en VV. Par contre, s'il existe un trafic, même un simple trafic périodique de fret, ou si la ligne désaffectée a un avenir ferroviaire, elle ne propose pas sa réutilisation.

Ses initiatives ont toujours été appuyées par les associations de la FNAUT. En Ile-de-France, le soutien du MDB, du Réseau Vert, de l'AUT-IdF et de l'AUT-Plaine commune est constant. Dans les régions Picardie et Centre, les représentants régionaux de la FNAUT ont une attitude analogue.

2. La difficulté consiste à évaluer correctement l'avenir ferroviaire possible d'une emprise aujourd'hui inutilisée. Cette évaluation doit se faire de manière transparente et démocratique (FNAUT-Infos n°123).

Si la réutilisation ferroviaire d'une emprise est souhaitable ou raisonnablement envisageable, la FNAUT est opposée à un aménagement en VV. En cas de doute, la FNAUT est favorable à un tel aménagement, mais à condition que l'emprise ne soit pas déclassée et reste propriété de RFF, formule simple qui offre une garantie juridique de préservation de sa continuité et de réversibilité de l'aménagement en VV.

Dans le cas de Serqueux-Dieppe, grâce à l'action contentieuse de la FNAUT, l'emprise est restée la propriété de RFF, qui la met à la disposition du

département mais contrôle son avenir.

La FNAUT est hostile à la vente à des départements après retranchement du réseau ferré national, cette formule ne protégeant la continuité qu'à court terme : un conseil général peut, par la suite, décider librement d'utiliser un tronçon de voie verte pour créer une voie routière. Aujourd'hui les conseillers généraux parlent de développement durable et veulent favoriser la circulation douce sur les VF désaffectées. Mais n'oublions pas qu'ils ont bitumé sans état d'âme pendant des années, et continuent à le faire. La vente à des régions serait un moindre mal, les régions ayant aujourd'hui des responsabilités dans le domaine ferroviaire.

3. Le réseau de VV doit être étroitement connecté au réseau de transport collectif, et plus particulièrement au réseau ferroviaire.

La voie verte du pays de Bray sera majoritairement utilisée par des cyclistes venus en voiture : il est donc nécessaire de valoriser cet investissement par un accès ferroviaire en réhabilitant la ligne Paris-Gisors-Serqueux et en y faisant circuler du matériel adapté au transport des vélos.

Un des objectifs du projet de réseau de véloroutes et voies vertes est de contribuer au développement durable ... et non de participer au démantèlement du réseau ferroviaire ou d'encourager l'usage de l'automobile.

Eric Marchandise, Xavier Braud et Michel Delmotte, secrétaire de l'AF3V

Serqueux-Dieppe

Lors de l'arrêt du trafic en 1988, le rapport recettes/dépenses du trafic voyageurs était encore de 0,6 et le trafic de fret était légèrement bénéficiaire. Dès 1995, le cabinet Sustrans proposait une véloroute utilisant des routes paisibles et des tronçons de la voie ferrée, en laissant en place une des deux voies. Mais cette solution intelligente est rejetée par le Conseil Général de Seine Maritime, qui cherche à obtenir le déclassement de l'emprise et la disparition irréversible du rail. RFF accepte, malgré les avis défavorables de la SNCF et de la CCI de Dieppe, soigneusement cachés aux élus. La VV nouvelle version est une route goudronnée, réservée aux véhicules non motorisés, à laquelle on ne peut accéder qu'en voiture (nombreux parkings). Mais le trafic augmente sur la route départementale parallèle. Quand la VV sera-t-elle utilisée pour créer des crèneaux de dépassements ?

Des voies pour le vélo

Le CERTU, en collaboration avec l'ADEME, le Club des Villes Cyclables et le GART, a publié, en octobre 2003, un document de 84 pages présentant 30 exemples français de bonnes pratiques susceptibles d'encourager l'usage du vélo comme loisir ou, surtout, comme mode de transport quotidien : aménagements de voirie et de stationnement en ville et à la campagne, intermodalité, promotion, ... Prix 20 euros.

CERTU : 9 rue Juliette Récamier, 69456 Lyon cedex 06. Tél 04 72 74 59 59, mél : bventes.certu@equipement.gouv.fr

Le saviez-vous ?

En Belgique, depuis 2004, les double-sens cyclables sont la règle dans les toutes les rues mises à sens unique. Les déplacements domicile-travail à vélo sont encouragés fiscalement.

A Graz, Autriche, le 30 km/h est la règle générale, le 50 km/h l'exception.

A Paris, en 2003, le nombre des cyclistes utilisant les aménagements cyclables a augmenté de 30% environ.

Motos et scooters

Le trafic des deux-roues motorisés explose à Paris : +15% en 2001-2002. Or, selon une enquête de Moto-net, la plus propre des motos testées rejette, en ville, 0,06 gramme d'oxydes d'azote par kilomètre parcouru, soit deux fois plus qu'un gros camion. La plus polluante rejette 147 fois plus d'oxydes d'azote qu'une berline moyenne. Toutes émissions confondues, la moto est, de loin, le véhicule urbain le plus polluant.

Même les scooters contribuent à la pollution de l'air. Selon le ministère de l'Industrie, les cyclomoteurs de moins de 50 cm³ polluent 2,6 fois plus en CO que les voitures neuves, et 8,5 fois plus en hydrocarbures non brûlés et NOx.

Un nouveau rapport

En mars dernier, Brigitte Le Brethon, députée-maire UDF de Caen, a remis au Premier ministre Raffarin III un rapport rassemblant ses idées pour encourager l'usage de la bicyclette en ville. Inévitablement, elle propose "un doublement de l'usage du vélo urbain d'ici 2010".

Pistes et bandes cyclables, parkings dans les logements collectifs, marquage des vélos pour lutter contre le vol, avantages fiscaux pour les cyclistes, nomination d'un Monsieur Vélo : rien de très original dans ce rapport, si ce n'est ... le rétablissement des subventions de l'Etat (70 millions d'euros) pour la mise en place des Plans de Déplacements Urbains supprimées fin 2003 par le gouvernement Raffarin II.

Une victoire juridique des cyclistes

Après 4 ans de procédure, la Cour d'Appel Administrative de Lyon a donné raison à "Roulons en Ville à Vélo", association membre de la FUBicy, et condamné la municipalité de Valence. A l'origine du procès, le réaménagement en 1999 de l'avenue Victor Hugo sans prise en compte des cyclistes, en contradiction avec l'article 20 de la Loi sur l'Air, rebaptisé depuis article L228 du Code de l'Environnement. L'association avait été déboutée par le Tribunal Administratif de Grenoble.

La délibération du conseil municipal de Valence a été annulée, mais aucune action correctrice des travaux effectués n'a été définie. Un deuxième tronçon de l'avenue Victor Hugo a été rénové, il comporte des pistes cyclables implantées ... sur le trottoir.

La jurisprudence amènera cependant les aménageurs à respecter la loi et l'instruction de la Direction des Routes du 31/10/2002 : il faut tenir compte des cyclistes lors des réfections de voirie.

Un jugement similaire vient d'être rendu à Douai, où l'ADAV avait déposé un recours contre des projets d'aménagements de voirie ne prenant pas correctement en compte les modes doux.

A Bordeaux, trois projets d'aménagements de voirie ont été substantiellement révisés juste avant l'exécution des travaux, suite à l'intervention de l'association Vélo-Cité faisant état de cette jurisprudence (<http://fubicy.org.droit>).

Modes doux et commerce

On sait que les commerçants des centres-villes confondent généralement client et automobiliste et sont hostiles aux aménagements favorables aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs, qui exigent souvent la suppression de places de parking.

Une enquête réalisée récemment par des associations de la FUBicy dans six villes françaises (Dijon, Grenoble, Lille, Nantes, Salon de Provence et Strasbourg), a montré que les commerçants surestiment la part des automobilistes au sein de leur clientèle, et que les piétons et les cyclistes dynamisent le commerce de centre-ville.

Les clients qui venaient de faire un achat dans un commerce étaient interrogés sur le choix de leur mode de déplacement, et sur le montant et le poids de leurs achats. En moyenne, le montant des achats des piétons et cyclistes est équivalent à celui des automobilistes. Les résultats précis de l'enquête, ainsi que des conseils pratiques, sont rassemblés dans une brochure de 16 pages disponible auprès de la FUBicy (courriel : info@fubicy.org, tél. 03 88 75 71 90).

Quand le train oublie le vélo...

Peut-on prendre le train avec son vélo pour aller de Paris ou Lyon vers la Manche ou le littoral Atlantique ? C'est presque interdit : pilotée par Eric Marchandise, une étude des associations membres du comité de concertation avec la SNCF (FNAUT, MDB, FUBicy, Réseau Vert, UTAN) démontre que la SNCF ne s'intéresse pas aux cyclistes souhaitant partir en vacances avec leurs vélos vers l'Ouest. Les associations ont envoyé l'étude à Louis Gallois en lui demandant de remettre à plat la politique vélo de la SNCF.

Les possibilités offertes au voyageur avec et sans vélo ont été systématiquement comparées sur 14 relations au départ de Paris et 13 au départ de Lyon vers l'arc Deauville-Bayonne.

Au départ de Paris, le voyageur avec vélo doit accepter au moins deux correspondances. La durée du trajet avec vélo est doublée sur 8 liaisons et triplée sur 3. Une liaison, Paris-Quiberon, est même impossible.

Au départ de Lyon, et sauf sur Lyon-Bordeaux, trois correspondances au moins sont imposées et la durée du trajet est au moins doublée. 4 liaisons sur 13 sont impossibles.

Ainsi, d'un côté, la SNCF proclame que le vélo est l'une des composantes de son "projet industriel" et affirme qu'elle offre des places pour les vélos sur les relations Grandes Lignes les plus demandées. Et de l'autre, elle supprime des places pour vélos dans certains trains, et des trains acceptant les vélos, sans proposer aux cyclistes des solutions de remplacement. Malgré d'indéniables bonnes intentions, elle est incapable de proposer aux cyclotouristes une véritable offre commerciale, simple, stable et facile à utiliser.

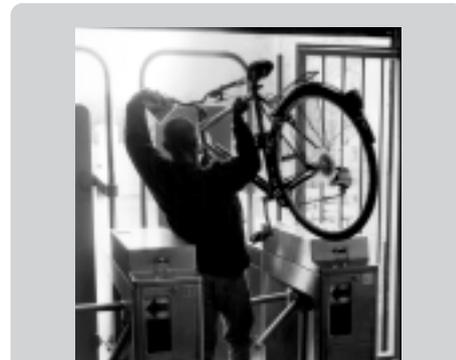
Dans quelques années, tous les TGV auront un compartiment pour les vélos, ... sauf les rames Duplex qui ont pourtant la plus forte capacité.

Certes tous les nouveaux trains offrent des places pour les vélos, mais il faut relativiser cette avancée : la plupart des trains anciens comportaient des fourgons à

Teoz : cher et contraignant

Les trains Teoz à réservation obligatoire, mis en service sur Paris-Clermont et Paris-Strasbourg, offrent des espaces bien conçus pour les personnes handicapées et les enfants. Le transport des vélos y est autorisé mais la réservation est obligatoire aussi pour le vélo, et le prix est excessif : 10 euros (comme dans le TGV), même si le voyageur dispose d'un tarif réduit, et même pour un trajet local entre deux gares voisines.

bagages qui étaient ou auraient pu être ouverts aux cyclistes. Et dans certains trains rénovés, le nombre de places disponibles pour les vélos a été réduit.



La FUBicy a attribué son Guidon d'Or à l'agglomération de Chambéry-Métropole, et son Vieux Clou rouillé à la SNCF pour sa mauvaise volonté à transporter les vélos.

L'information donnée par la SNCF sur le service train + vélo est embrouillée et contradictoire. Les renseignements varient suivant qu'on s'adresse aux agents des gares, aux services téléphoniques ou aux contrôleurs, qu'on consulte les fiches horaires, les guides régionaux ou le guide train + vélo. Sur son site Internet, la SNCF a éliminé l'option train + vélo.

Sur l'Ouest de la France, le service train + vélo est instable d'un service au suivant, et les disparitions d'offre l'emportent sur les créations, par exemple sur les relations Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Granville, sans raison technique compréhensible.

Plus fondamentalement, la SNCF détourne sa clientèle sur le TGV, encore interdit aux vélos dans l'Ouest (le matériel Atlantique doit être rénové entre 2006 et 2009), au détriment des relations classiques à longue distance, de jour et de nuit, qui sont peu à peu supprimées alors qu'elles étaient souvent utilisables par les cyclistes.

A cette évolution lourde s'ajoutent les rigidités propres à la SNCF. Ainsi sur la relation Paris-Orléans-Blois-Tours, la situation est ubuesque : les rames Aqualys rénovées qui y circulent quotidiennement disposent d'un espace vélo, mais la SNCF refuse obstinément d'y admettre les vélos tant que toutes les rames n'auront pas été modernisées.

Suite à cette enquête, nous avons adressé à la SNCF un ensemble de propositions faciles à mettre en oeuvre avec un peu de bonne volonté et de souplesse. Au moment où le tourisme vert se développe, la SNCF peut-elle ignorer cette évolution du marché des loisirs ?

Erick Marchandise, Réseau Vert

Dubo, Dubon, Dubonnet

Faut-il interdire la publicité dans le métro, parce qu'elle est agressive, souvent laide, et véhicule une pensée réductrice ? Ou au contraire la défendre, parce qu'elle rapporte à la RATP (l'équivalent de 300 bus par an) et crée de l'animation, et parce qu'il lui arrive d'être belle ? Une association anti-pub a relancé le débat par des actions de choc contre des affiches sur les quais du métro. C'est moins grave que de dégrader des rames. On peut aussi regretter que la même énergie ne soit pas dépensée à sévir, par exemple, contre les voitures qui squattent égoïstement trottoirs, couloirs et arrêts de bus.

Mais revenons à la pub. S'il faut interdire certains affichages, lesquels ? Pas l'information "culturelle", en tout cas : les programmes de théâtre et de concert, les affiches de cinéma et d'expos, c'est la ville qui descend dans le métro. Pas non plus les invitations à l'évasion touristique, conçues par des artistes qui savent faire rêver.

Il reste tout ce qui vante la consommation. La convention signée entre la RATP et la régie Métrobus, à qui elle confie ses espaces publicitaires, interdit l'affichage des sujets d'ordre politique, confessionnel ou exagérément sexistes. En cas de doute, le projet est soumis à la RATP, qui demande alors l'avis du Bureau de Vérification de la Publicité. On peut certes, pour ne pas se tromper, tout interdire, mais les métros sans publicité sont ennuyeux, alors que les quais du métro parisiens, conçus en fonction d'elle, sont vivants.

Jean Macheras, AUT Ile de France

Halte à la publicité

Les "barbouillages" apposés sur les panneaux publicitaires du métro parisien posent des questions légitimes.

La dégradation du cadre de vie des usagers des transports parisiens est manifeste avec l'explosion des sollicitations commerciales dont ils sont l'objet. L'omniprésence d'une publicité sans cesse plus diversifiée et agressive confine au harcèlement des usagers qui n'aspirent qu'à voyager efficacement et paisiblement. L'atmosphère d'incivilité institutionnelle ainsi créée ne peut d'ailleurs qu'encourager les incivilités individuelles contre lesquelles la RATP entend pourtant lutter.

De plus, la RATP se targue de s'engager en faveur de l'écologie urbaine et du développement durable et prétend être toujours exemplaire dans ses actions en faveur de l'environnement. Or nombre de messages imposés à ses clients vantent des comportements aux antipodes du dévelop-

pement durable, à commencer par l'usage de modes de transport polluants (avion, automobile).

Enfin la publicité qui tapisse les murs de la RATP ne laisse aucun espace de communication citoyenne libre en réponse à des messages commerciaux souvent très contestables. Ce contexte retire toute crédibilité aux messages de la RATP quant cette dernière prétend défendre des valeurs telles que le respect, le civisme et la vie en collectivité.

Une concertation démocratique approfondie sur la place et la nature de la publicité dans les emprises de la RATP est donc souhaitable.

Pierre Munnier, V-pdt, Vie et Paysages

"Machine infernale"

L'ouvrage "SNCF, la machine infernale" a suscité de nombreuses réactions. Après celle de Jean-François Troin publiée dans notre précédent numéro (voir aussi celle de Jean Sivardière dans la revue Le Rail n°108 d'avril), voici celle de Frédéric Laugier.

L'ouvrage présente l'intérêt d'éviter l'amalgame entre la SNCF et le chemin de fer, contrairement à l'un de ses prédécesseurs ("SNCF, le rapport interdit", de Christian Julienne).

La SNCF est engagée dans un processus qui conduira à moyen terme à la disparition de tout ce qui n'est pas TGV ou TER (si les régions continuent à payer) : il était temps que quelqu'un ose poser les vraies questions.

L'enquête des trois journalistes pointe à la fois des causes structurelles et conjoncturelles. De multiples détails laissent à désirer (la FNAUT est qualifiée sans explication de passésiste, l'origine de l'accident de la gare de Lyon n'est pas dû à un conducteur de TGV, ...), mais globalement l'enquête me semble satisfaisante : il y est autant question des hypocrisies politiques que de la main-mise de certains technocrates sur l'entreprise, en passant par la forte conflictualité interne.

Ce livre est un appel à la réforme de la SNCF, mais les solutions ne sont que suggérées : régionalisation, privatisation, délégitimation à des exploitants extérieurs sous contrat, arrêt des services non rentables. C'est à présent aux politiques et aux associations d'utiliser cette enquête comme un tremplin vers l'avenir, afin que la notion de service public retrouve un sens dans notre pays. Quant aux cheminots, ils doivent cesser de confondre SNCF et chemin de fer : à trop défendre leur statut actuel et donc la SNCF, ils risquent de perdre les deux.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Activités de la FNAUT

● Simone Bigorgne a assuré une demi-journée de formation devant les étudiants de l'AFT-IFTIM. Elle a organisé une journée de formation à la certification des services de transport public suivie par vingt militants de la FNAUT : des représentants de l'AFNOR et de la SNCF et, pour la FNAUT, Marc Debrincat et Gabriel Exbrayat ont présenté des exposés.

● Jean Sivardière a été auditionné par la Mission d'évaluation et de contrôle de l'Assemblée Nationale sur le financement du rail, animée par le député UMP Hervé Mariton. Il a été invité par Eric Woerth, secrétaire d'Etat à la Réforme de l'Etat, pour un échange de vues sur les relations entre le public et l'administration.

● Jean Sivardière et André Laumin ont été auditionnés par la commission Mandelkern chargée d'une réflexion sur le "service garanti".

● François Jeannin s'est exprimé lors d'un débat organisé à Paris par les Verts sur les orientations de la politique européenne des transports.

● Yves Egal est intervenu lors d'un colloque sur le péage urbain organisé à Paris par les associations d'élèves et anciens élèves de l'ENPC et de l'Institut d'Urbanisme de Paris.

● Claude Pierre dit Barrois a participé à une table-ronde lors de la journée d'étude de l'ATEC sur les tramways et systèmes guidés sur pneus.

● Jean-Paul Jacquot est intervenu lors d'un séminaire Concertation-décision-environnement sur "les nouveaux dispositifs de concertation".

● Jean Sivardière a présenté un exposé sur la politique des transports lors du "rallye nature" contre le projet d'autoroute A48 Ambérieu-Bourgoin. Il a participé à un débat sur l'information des usagers lors du Salon européen de la mobilité à Paris.

● La FNAUT a demandé à Aéroports de Paris et à la SNCF d'améliorer la signalétique à l'interface train-avion.

● La FNAUT a soutenu auprès des euro-députés français le point de vue d'ITE sur la révision de la directive Eurovignette.

● Simone Bigorgne, Claude Pierre dit Barrois, Laurence Vernay et Jacques Fournier ont participé à plusieurs réunions entre associations de consommateurs et SNCF ou RFF.

● Alain Cazal, FNAUT-Aquitaine, et Jean-François Troin, FNAUT-Centre, ont été nommés au comité de suivi du TGV Sud-Europe-Atlantique.

● Jean Sivardière, Simone Bigorgne et François Jeannin ont rencontré François Goulard, nouveau secrétaire d'Etat aux Transports.

● François Jeannin a représenté la FNAUT à une conférence de RFF sur l'attribution des sillons ferroviaires.

Permis à points

Récompenses :

⊕ **+2 points à Marc Santré**, adjoint (Verts) au maire de Lille, chargé des déplacements et des transports, qui affirme : "je préfère ne pas être réélu que changer de cap".

Punitions :

⊖ **-2 points à la Société des Autoroutes du Sud de la France**. Dans une publicité publiée par Le Monde, qui aurait pu faire preuve de plus de discernement, elle affirme : "quand on investit dans une autoroute, une partie de l'argent part dans la nature, pour l'intégration environnementale de l'autoroute dans la durée". C'est ça, le développement durable !



Super Bêtisier

⊗ **Pierre-Christian Taittinger**, ancien ministre, maire du 16^{ème} arrondissement de Paris. Sa détestation des cyclistes le pousse à écrire n'importe quoi : "animée par les Verts, la municipalité semble admettre que Paris est condamnée à devenir la capitale mondiale de la bicyclette. Elle se persuade que, dans les quinze prochaines années, chaque parisien de 4 à 100 ans se déplacera à vélo. Avec acharnement, elle essaie de créer des structures coûteuses. Le plan vélo devient la priorité des priorités et rejette au second rang les logements et les crèches. Chaque jour, on rend plus difficile le stationnement et la circulation, et ainsi progressent les embouteillages et la pollution. Au lieu de développer les transports collectifs, on encourage le mythe du tous à vélo. Autant il est agréable de se promener dans nos bois à bicyclette, autant faire partir ceux qui travaillent à vélo à l'aube, par tous les temps, et les obliger à rentrer chez eux après une dure journée ne sera jamais une réponse à l'art de vivre heureux en ville". Cette dernière phrase reprend mot pour mot un texte adressé autrefois à la FNAUT par Arlette Laguiller !

Son premier adjoint **Gérard Leban** en rajoute une bonne couche : "Avant d'encourager le vélo utilitaire, il faut encourager le vélo loisir. N'en déplaise au maire de Paris, les parisiens ne sont pas Hollandais et encore moins Chinois. On s'enferme dans une vision incantatoire qui voudrait qu'en créant une piste cyclable, les vélos y viennent." M. Leban propose de créer des pistes cyclables sur les trottoirs, afin de ne pas gêner les voitures et d'éviter aux cyclistes d'avoir à respirer les gaz d'échappement (sic).

BIEN DIT

● **Ken Livingstone**, maire de Londres : "quand je vois un fermier conduire son 4*4 en terrain accidenté, je trouve cela raisonnable. Mais quand je vois un londonien rouler en 4*4, je suis obligé de penser : tu es un vrai idiot".

● **Jacques Chirac** : "nous sommes la première génération consciente des menaces qui pèsent sur la planète. La première. Et aussi, probablement, la dernière génération en mesure d'empêcher l'irréversible".

● **Philippe Courtier**, directeur général de Météo-France : "2003 a été l'année la plus chaude depuis le début des relevés météorologiques il y a 150 ans. La possibilité d'une telle canicule sera multipliée par 5 d'ici 2010".

MAL DIT

● **Charles-Eric Lemaigen**, président UMP de l'agglomération d'Orléans. Visiblement gêné par les critiques de la FNAUT à propos de la deuxième ligne de tramway, il perd son sang-froid : "je suis las de la désinformation menée par la gauche et certains adhérents téléguidés de la FNAUT". Réponse de la FNAUT : "le tramway n'est ni de droite ni de gauche, il est navrant qu'on en fasse un enjeu de politique politicienne".



Record de complexité

Les conditions de transport de bois ronds, portions de troncs d'arbres et branches obtenues par tronçonnage ont été mises au point par sept ministres, dont le Premier ministre et la ministre de la défense, après d'innombrables avis, y compris celui du Conseil d'Etat (source : Le Monde).

Record d'imprudence

Une jeune femme a été arrêtée sur une autoroute des USA alors qu'elle conduisait - sans permis - tout en allaitant son bébé, en téléphonant et en prenant des notes (Les Echos). Elle ne fumait pas.

Brèves

Tramway-cargo

Après Dresde, où un tramway relie une gare et une usine Volkswagen, Zürich vient de mettre en service un tramway-cargo pour la distribution du fret.

Usagers insatisfaits

Selon l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), les grèves, l'insécurité et les tarifs trop élevés sont les principaux sujets d'insatisfaction des usagers actuels des transports urbains.

D'après un sondage BVA de décembre 2001 sur les services publics locaux, 94% des Français sont satisfaits de la distribution d'électricité, 78% de la distribution du gaz et de l'eau, 75% de la collecte et du traitement des déchets, 65% de la propreté des rues, 60% des transports publics de proximité et 46% des parkings payants (prix et capacité).

Démocratie locale

Nous avons signalé, dans FNAUT-Infos n°123, que Jean-Marie Bockel, maire PS de Mulhouse, avait refusé de discuter le tracé du futur tram-train avec les associations mais avait laissé, dans une démarche audacieuse, le choix de la couleur et de la forme du nez des rames à la population. Un lecteur pointilleux nous signale qu'afin d'éviter tout choix aventureux, les couleurs proposées étaient le jaune vif et le jaune pâle.

Trou d'ozone

Au-dessus de la Patagonie chilienne, la couche d'ozone stratosphérique présente un trou qui s'agrandit de plus en plus au printemps. Les 140 000 habitants de Punta Arenas doivent alors se protéger du rayonnement ultraviolet. Le réchauffement global de la planète pourrait jouer un rôle dans le développement du phénomène.

Transports et changements climatiques

L'étude réalisée par le Réseau Action Climat avec la participation de FNE, de la FNAUT, de la FUBicy et du WWF (66 pages version pdf) est téléchargeable sur le site : www.rac-f.org.

Les prochains dossiers de FNAUT Infos

- Plans de déplacements urbains : un bilan à mi-parcours.
- Contrats de plan Etat-régions : le retard des investissements ferroviaires.
- Les enjeux du péage urbain.
- La desserte départementale par autocar et le transport à la demande.
- Le risque pétrolier.

Actions en régions

Alsace

● Lors du lancement des travaux de réfection du tunnel routier, ex-ferroviaire, de Sainte Marie aux Mines, Alsace Nature a regretté que "l'occasion d'une étude de l'alternative ferroviaire ait été manquée" et a dénoncé le couloir à camions international qui va voir le jour : "la notion de trafic interrégional ne veut rien dire". L'association a finalement déposé un recours devant le Conseil d'Etat contre la déclaration d'utilité publique de la galerie de sécurité : elle accepte une mise en sécurité du trafic automobile mais refuse des travaux qui permettraient la réouverture du tunnel au trafic des camions.

Aquitaine

● Le CRELOC persiste et signe : la ligne Pau-Canfranc-(Saragosse) doit être rouverte comme le souhaitent les autorités espagnoles, et dénonce le blocage du projet par la SNCF et RFF, ainsi que le rapport d'audit publié en février 2003 par le Conseil général des Ponts et Chaussées. Il poursuit son lobbying auprès des régions et départements concernés et propose la rénovation et l'exploitation des lignes du Canfranc et du Puymorens dans le cadre d'un GEIE (groupe européen d'intérêt économique) regroupant collectivités territoriales et acteurs économiques.

● L'association Transcub estime que la deuxième phase du programme tramway de l'agglomération bordelaise (17 km) prévue pour 2007, n'est pas justifiée par les prévisions de trafic (au mieux 1500 voyageurs par sens en heure de pointe) : "chaque maire de banlieue veut son tronçon de ligne". Mieux vaut réaliser 5 km de tramway pour assurer la connexion avec le réseau RFF, et 30 km de site propre pour autobus, c'est moins prestigieux mais cela permettrait d'assurer une desserte plus homogène de l'agglomération dont un tiers seulement sera desservi par le tramway".

Centre

● L'Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine (ADTT) dénonce l'ouverture d'un nouveau parking en plein centre de Tours, véritable "machine à engorger la ville". Elle dénonce l'immobilisme de la municipalité en matière de transport en site propre et relance l'idée du tram-train pour valoriser l'étoile ferroviaire locale, en citant les exemples de Strasbourg et Mulhouse.

● Didier Grimault, animateur avec Pierre-Lois Vals du Collectif Tramway d'Orléans, élève la voix : "les élus ont cassé une dynamique : le tramway est devenu un objet de dissension en décalage complet avec les attentes du public. Les nouveaux parkings centraux relèvent d'un anachronisme affligeant, ce sont des machines rétro à engorger la ville".

Ile de France

● L'AUT Ile de France a été auditionnée par le Conseil régional sur la révision en cours du Schéma Directeur de la région. Elle a dénoncé la cadence à laquelle se succèdent les schémas "directeurs" (1965, 1976, 1994, 2004) alors qu'ils sont censés s'appliquer pendant 25 ans, et l'absence d'autorité capable de les opposer aux appétits des bâtisseurs-lotisseurs.

● L'AUT demande le déblocage des crédits nécessaires pour le réaménagement, prévu au contrat de plan, du pôle de Massy Palaiseau (gares des RER B et C et du TGV), totalement inadapté aux besoins des usagers.

● La Confédération de défense des handicapés et retraités (CDHR) participe aux travaux de réflexion sur l'aménagement des gares d'Argenteuil et de Houilles. Elle apprécie l'introduction des bus à plancher surbaissé mais déplore les pannes d'escalators et ascenseurs, et les aménagements insuffisants de voirie.

Lorraine

● L'AUTERLOR a renforcé sa communication avec les usagers du TER lorrain. Après avoir réalisé une enquête sur la vitesse des trains TER aux heures de pointe, elle a lancé une campagne d'information et d'adhésion : 6000 tracts ont été distribués et son site Internet a été actualisé. Elle a rencontré les usagers dans les trains et sur les quais de la gare de Metz.

Midi-Pyrénées

● L'association pour la revitalisation de la ligne Toulouse-Albi-Rodez-Séverac le Château-Lyon (TRASLY) proteste contre la transformation du TER en "Train En Retard". Bien accueilli par le public, sa pétition pour le doublement de la voie ferrée Toulouse-Albi, indispensable à l'amélioration de la qualité des services, a recueilli plus de 2200 signatures en deux mois.

Rhône-Alpes

● A l'occasion de l'anniversaire de l'accident du 24 mars 1999 survenu dans le

tunnel du Mont Blanc, l'ARSMB a manifesté à Chamonix pour protester contre l'afflux des camions dans la vallée.

● L'Association des Usagers de la Ligne Grenoble-Valence (ASULGV) réclame des navettes routières de rabattement sur les gares de Tullins et Moirans aux heures de pointe, et l'agrandissement des parkings. Elle demande aussi la transformation d'arrêts des trains pour croisement en arrêts commerciaux, en particulier à Vinay. L'association s'inquiète du désengagement financier de l'Etat qui risque de reporter les travaux de modernisation de la ligne.

● L'association Lyon Tramway approuve le projet de réutilisation de la ligne de l'Est de Lyon pour y implanter le tramway LEA, mais, comme Lyon Métro, DARLY, Protraly et Trans 2000, elle critique vigoureusement le positionnement du terminus ouest à l'est de la Part Dieu, le nombre insuffisant de stations en zone urbaine, le sous-dimensionnement des parcs relais et l'absence de consigne pour les vélos, enfin l'absence de parcs relais au franchissement des rocadés routières.

● L'ADTC de Grenoble déplore que l'électrification de la ligne du sillon alpin entre Grenoble et Montmélian, toujours liée au projet Lyon-Turin malgré son intérêt intrinsèque, ne soit pas encore programmée. L'ADTC maintient son opposition à la montée par l'avant des bus : allongement des temps d'arrêt, entassement des usagers à l'avant des bus, perte de capacité et de productivité. A l'occasion de la fête du vélo, l'ADTC a proposé aux entreprises grenobloises une journée d'étude et un débat sur la place du vélo dans les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations.

● A l'initiative de Xavier Braud, la FNAUT a demandé aux maires de Privas, Annonay et Aubenas, afin de ménager l'avenir, de protéger les emprises des antennes ferroviaires reliant leurs villes à la vallée du Rhône.

● L'ADTLS a obtenu que, pendant les travaux d'électrification de la ligne Saint Etienne-Firminy, une navette routière soit créée entre la gare Carnot, située en centre-ville de Saint Etienne, et la gare de Châteaureux.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 126
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1700 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers
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, Métro : 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

14^e congrès de la FNAUT

Saint Lô, 23 et 24 octobre 2004

Le 14^e congrès de la FNAUT aura lieu à Saint Lô les samedi 23 et dimanche 24 octobre 2004. Il sera organisé par **l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR)**.

Le programme se déroulera du samedi 10h au dimanche 13h et comprendra :

- des rencontres avec les décideurs politiques (des représentants du ministère, de la région, du département et de la ville ont été invités) ;
- un débat sur l'actualité de la politique générale des transports ;
- une réflexion sur l'articulation entre les transports collectifs régionaux, départementaux et locaux, à partir d'exposés des associations de Normandie ;
- l'attribution des traditionnels prix Orange et Citron ;
- des ateliers sur les méthodes d'action des associations.

Diverses visites seront proposées aux participants.

Membres de la FNAUT et lecteurs de FNAUT-Infos, vous êtes invités à participer nombreux à ce congrès.

Merci de renvoyer la fiche de préinscription ci-dessous au siège de la FNAUT (32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris, fax : 01 43 35 14 06, courriel : fnaut@wanadoo.fr) par retour ou **au plus tard le 10 septembre**.

Une réponse rapide facilitera le travail des organisateurs

Vous recevrez :

un dossier de présentation du congrès contenant des informations pratiques et le projet de motion générale présenté par le bureau de la FNAUT : il vous sera ainsi possible de donner votre avis sur ce texte et de proposer des amendements.

une fiche d'inscription définitive.

Fiche de préinscription au congrès de la FNAUT

Saint Lô, 23-24 octobre 2004

à retourner au siège de la FNAUT avant le 10 septembre

Nom et prénom :

Adresse :

Code postal : **Ville :**

Téléphone : **Fax :**

Courriel :

Le Plan Climat

Selon Serge Lepeltier, ministre de l'Ecologie, "il faut anticiper, mettre fin à la société du tout-pétrole et prendre dès aujourd'hui les mesures qui empêcheront l'irréparable d'être commis".

Ces propos très lucides n'ont guère été entendus par le Premier ministre, qui affirmait pourtant en février 2003 avec force : "il faut diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre avant 2050 à l'échelle de la planète, soit une division par quatre dans les pays industrialisés, ce qui représente une réduction annuelle de 3% par an".

Le Plan Climat enfin présenté par le gouvernement après des mois de tergiversations est squelettique. Il épargne soigneusement le secteur des transports, dont la contribution à l'effet de serre a pourtant crû de 17% entre 1990 et 2000 (celle de l'industrie a diminué de 19%).

La seule mesure prometteuse un moment envisagée, le bonus-malus destiné à encourager l'achat de voitures moins polluantes, a été éliminée.

Les travaux de la Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre, auxquels la FNAUT avait participé, ont été ignorés. Pas de soutien de l'Etat à la mobilité non motorisée en ville, pas de péage urbain, pas d'abaissement de la vitesse limite de 130 à 120 km/h sur les autoroutes, pas d'écotaxe sur la climatisation des voitures, pas de taxe kilométrique imposée aux poids lourds, pas d'écotaxe sur l'avion lorsqu'il concurrence directement le TGV sur le territoire français, pas d'initiative pour contenir l'étalement urbain, pas d'abandon de projets autoroutiers ou aéroportuaires.

Le ministre de l'Equipement Gilles de Robien a clairement expliqué, en des termes pompidoliens peu adaptés à la gravité de la situation, la philosophie du Plan Climat : "je ne pense pas qu'il faille limiter de façon autoritaire la mobilité des Français, qui reste un élément essentiel de la liberté individuelle".

Le transfert modal et la maîtrise de la mobilité, pourtant incontournables si on veut s'attaquer sérieusement au réchauffement climatique, ne sont pas l'objectif du gouvernement. Décidément Jacques Chirac avait raison de déclarer à Johannesburg, en septembre 2002 : "notre maison brûle et nous regardons ailleurs".

Jean Sivardière

Contrats de plan Etat-régions : le retard du ferroviaire

Les retards dans la mise en oeuvre des contrats de plan Etat-régions (CPER) affectent beaucoup plus les projets ferroviaires que les projets routiers. Sous la pression de l'Etat et de certains élus régionaux, on assiste même à des transferts sur la route de crédits affectés initialement au rail. Si elle se poursuit malgré les discours à la mode sur le développement durable, cette différence de traitement entre le rail et la route ne peut que conduire, à terme, à un scénario de marginalisation du train en dehors d'un "réseau noyau" dont l'émergence est vivement combattue par la FNAUT.



Photo : Ph. Kleinschmit

Les investissements ferroviaires pris en compte dans les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) répondent à la fois à des besoins d'aménagement du territoire (cohérence et solidarité régionale) et d'amélioration du service rendu aux usagers en termes de capacité des lignes, de rapidité des trains, de sécurité (suppression de passages à niveau), voire même de consistance du réseau ferré (réouvertures de lignes).

Les besoins d'investissement sont considérables, d'autant que des retards ont été accumulés depuis des décennies. La France est en particulier sous-équipée en dessertes périurbaines : en Allemagne, on trouve 15 réseaux de type RER, y compris dans des villes moyennes comme Halle ou Karlsruhe.

La signature des CPER pour la période 2000-2006 n'a engendré qu'un espoir modéré malgré un net accroissement des crédits ferroviaires par rapport aux contrats précédents (de 2,2% à près de 20%). D'une part les crédits routiers restaient largement prépondé-

rants ; d'autre part les CPER ne prennent pas en compte les investissements très lourds d'intérêt national ou interrégional, qui sont de la responsabilité de l'Etat même si les régions peuvent être appelées à y participer financièrement.

A mi-parcours des contrats de plan 2000-2006, un état des lieux n'incite guère à l'optimisme. Dans la plupart des régions, on observe un retard considérable dans l'exécution des projets ferroviaires qui ne pourra pas être rattrapé (voir, en encadré page 2, les cas de l'Ile de France et des régions Centre et PACA), la remise en cause de certains projets et une incertitude croissante sur la contribution financière de l'Etat.

La FNAUT s'est donc interrogée sur les raisons des retards constatés, sur le déroulement souhaitable des contrats en cours, sur la pertinence de certains projets, sur les écueils à éviter lors de l'élaboration des prochains contrats, sur la cohérence entre les actions menées au niveau régional et les objectifs nationaux d'aménagement du territoire et



de développement durable, enfin sur les limites de la formule même des contrats notamment au regard des besoins de financement pour maintenir et moderniser l'ensemble du réseau.

Des projets mal préparés

Le retard des investissements ferroviaires est dû à de multiples causes.

De nombreux projets ont été mal préparés : les études préalables ont été trop rapides, les coûts estimés de manière trop sommaire. C'est en particulier le cas des projets localisés dans des zones urbaines : alors que l'augmentation de capacité de la ligne Marseille-Toulon devait coûter 99 millions d'euros, le budget nécessaire a été réévalué à 145 millions lors des études d'avant-projet.

Cette situation n'est pas vraiment surprenante : alors que les Directions Départementales de l'Équipement disposent d'équipes étoffées et ont toujours un projet routier prêt à sortir du tiroir, les services de projet de la SNCF ont été peu à peu réduites suite à des décennies de sous-investissement ferroviaire. La montée en puissance des programmes ferroviaires n'a donc pas pu être absorbée dans des conditions satisfaisantes.

De plus, l'élaboration des CPER 2000-2006 s'est déroulée alors que RFF se mettait en place. RFF, qui n'a pas accepté en l'état les projets ficelés par la SNCF, ne possède pas de bureaux d'études propres et doit s'adresser à des bureaux extérieurs ou à la SNCF. Enfin RFF n'est pas moteur des projets car il cherche toujours à minimiser sa part de financement. En définitive, une étude réalisée auparavant en un an en nécessite trois aujourd'hui.

Il faut noter aussi une tendance à la multiplication des études, reflet du manque d'engagement des pouvoirs publics en faveur des investissements ferroviaires, jugés trop onéreux. Alors que la réouverture de la Grande Ceinture parisienne Nord (entre Sartrouville et Noisy-le-Sec) a été étudiée par la SNCF au début des années 80 et répond à une forte demande du public,

un projet alternatif de tram-train est maintenant étudié par RFF : les usagers attendront.

A l'inverse, les projets routiers sont favorisés par leur phasage plus facile et des contraintes de tracé moins fortes que celles des projets ferroviaires.

Autre difficulté : les estimations de coûts des projets ont été faites sur la base des conditions économiques de 1999. Or le coût des travaux publics a dérivé de 18% entre 1999 et 2002, qu'il s'agisse d'ailleurs des travaux routiers ou des travaux ferroviaires.

Oppositions locales et désengagement de l'Etat

Due à une concertation initiale insuffisante avec les riverains, l'opposition locale à certains projets ferroviaires est forte, particulièrement en Ile de France et en région PACA. Ainsi les riverains de la Grande ceinture Ouest entre Achères et Versailles craignent la circulation nocturne des trains de fret, pourtant nécessaire pour rentabiliser l'électrification : des travaux légitimes mais imprévus au départ ont donc été décidés, contribuant au renchérissement du projet et à son report dans le temps.

De même la création d'une troisième voie entre Cannes et Antibes s'est heurtée à une forte opposition : des aménagements supplémentaires, acoustiques et paysagers, ont dû être intégrés au projet (RFF a même dû étudier une mise en souterrain de la ligne avant d'écarter cette hypothèse ruineuse).

D'autres oppositions locales, plus inattendues, sont apparues. Les exigences de sécurité du maire de Chartres et de l'Armée de l'Air ont ainsi renchéri et retardé la réouverture de la ligne Orléans-Chartres.

Enfin le gel de 4 milliards d'euros de crédits par le gouvernement au début 2003 a provoqué un net ralentissement des travaux au moment même où de nombreux projets ferroviaires en étaient à la phase de réalisation. La décision prise alors de phaser les projets a pu entretenir l'illusion que ces projets démarraient, et a eu pour conséquence d'en alourdir le coût global.

De plus, les arbitrages qui ont suivi ce désengagement se sont faits le plus souvent au détriment des projets ferroviaires, et d'autant plus facilement qu'ils étaient à l'étude. Certains projets sont aujourd'hui tout simplement menacés, c'est le cas des réouvertures des lignes Loches-Châteauroux et Orléans-Montargis en région Centre, et de celle de la ligne Pau-Canfranc (la RN 134 parallèle pourrait bénéficier des crédits rendus disponibles).

Ile de France

La mise en service, fin 2003, du prolongement de la ligne 14 du métro à Saint Lazare et du tramway T1 à Noisy-le-Sec ne doit pas faire illusion : ces deux opérations avaient été engagées dans le cadre du CPER précédent.

Le CPER en cours a affiché un programme ferroviaire ambitieux, mais les premières opérations importantes d'extension du réseau ferré ne verront pas le jour avant 2007. Les seuls projets d'envergure qui aboutiront au cours du contrat sont la réouverture (décidée ... fin 1993) de la Grande Ceinture entre Saint Germain en Laye et Noisy-le-Roi (2004), la liaison Saint Lazare-Ermont et le tramway sur les boulevards des Maréchaux sud (2006).

La situation est particulièrement préoccupante pour les tangentes ferrées, les pouvoirs publics s'étant engagés à améliorer l'offre de transport collectif entre banlieues. Dans le meilleur des cas, la mise en service de la tangentielle Ouest Achères-Versailles, qui ne nécessite aucune infrastructure nouvelle, ne devrait intervenir qu'en 2009.

PACA

Avec 455 millions d'euros inscrits au volet ferroviaire de son CPER, ce qui la classe au 4ème rang après l'Ile de France, Rhône-Alpes et Nord Pas de Calais, la région PACA a conçu elle aussi un programme ambitieux comportant 5 projets majeurs : des augmentations de capacité entre Marseille et Aix en Provence, entre Marseille, Aubagne et Toulon, entre Antibes et Cannes sur Mer ; la réouverture de la ligne Cannes-Grasse ; enfin le raccordement entre les gares d'Avignon-TGV et Avignon-centre.

Fin 2002, le taux d'engagement des crédits n'était que de 29% pour les crédits ferroviaires contre 46,6% pour les crédits routiers. Seul le projet Cannes-Grasse est en phase active de travaux, avec une mise en service prévue fin 2004. Les autres projets ne pourront aboutir qu'après 2006.

Centre

La région Centre a vu grand elle aussi : électrification de la ligne Tours-Vierzon, réouverture de la ligne Chartres-Orléans, augmentation de capacité de la ligne Orléans-Paris, création d'une plateforme multimodale à Orléans. Mais en trois ans, aucun de ces projets n'a connu un début de réalisation.

Le seul projet qui devrait aboutir d'ici à la fin du contrat est la réouverture du tronçon Chartres-Voves de la ligne Chartres-Orléans, qui permettra d'assurer une liaison Chartres-Tours.

Une exception : la Lorraine

Le retard des investissements ferroviaires est général. La Lorraine constitue cependant une heureuse exception. Mis à part le raccordement de Conflans-Jarny, sur l'axe fret Belgique-Toul parallèle au sillon mosellan, tous les projets ferroviaires régionaux devraient être réalisés suivant le calendrier de départ.

L'électrification des lignes vosgiennes est même en avance sur les prévisions et devrait être terminée en 2005, soit deux ans avant la mise en service du TGV-Est européen.

Comment gérer les projets ferroviaires inscrits dans les CPER en cours compte tenu des difficultés budgétaires de l'Etat ?

Privilégier les projets techniquement prêts est une solution acceptable dès lors qu'il s'agit de privilégier un projet ferroviaire par rapport à d'autres.

Plus inquiétantes sont les réaffectations de crédits, annoncées et mises en oeuvre, entre les volets routiers et ferroviaires des CPER, toujours au détriment des projets ferroviaires.

Ainsi le préfet de la région Centre se dit "pragmatique" : en pratique, les crédits pour le rail diminuent de 195 à 189 millions d'euros, et les crédits pour la route progressent de 308 à 329 millions, l'Etat transférant 5 millions du rail vers la route alors que la région apporte 23 millions supplémentaires au rail.

De même le préfet d'Auvergne a obtenu que les crédits destinés à la modernisation de la partie nord de la ligne Clermont-Neusargues-Béziers soient transférés à des aménagements routiers. Plus récemment, Georges Frèche, nouveau président de la région Languedoc-Roussillon, a demandé que les crédits prévus pour la modernisation de la partie sud de la ligne soient affectés au contournement autoroutier de Montpellier. Nos associations dénoncent de telles pratiques, qui accentuent les déséquilibres rail-route.

Il faut noter que les préfets coordonnateurs des CPER, pour prendre leurs décisions, s'appuient sur les Directions Régionales de l'Équipement, dont les spécialistes ont tous un parcours professionnel essentiellement routier. Il conviendrait qu'à l'avenir les directions décentralisées de RFF soient plus étroitement associées aux décisions.

Étaler les réalisations dans le temps est une solution de facilité qui permet de répartir leurs coûts sur plusieurs CPER. Cette procédure est acceptable s'il s'agit d'un renouvellement de voie ou de la modernisation de la signalisation sur une ligne en exploitation.

Mais tant que subsiste un goulet d'étranglement, il est impossible de créer de nouvelles dessertes. Ainsi la réalisation en deux étapes de la troisième voie entre Antibes et Nice reportée à 2010 la création d'une desserte cadencée entre ces deux villes. L'étalement de l'augmentation de capacité entre Marseille et Aix aura le même effet.

Sans contester le principe du phasage d'un grand projet, faute de quoi il ne serait jamais lancé, nos associations demandent que les phases s'enchaînent immédiatement les unes aux autres afin d'éviter des surcoûts et de donner rapidement sa pleine efficacité financière et sociale au projet global.

Les difficultés graves rencontrées dans la mise en oeuvre des contrats en cours doivent inciter dès maintenant l'Etat et les régions à préparer de manière plus rigoureuse les prochains contrats.

Études et financement

Lors de la révision à mi-parcours du CPER de Poitou-Charentes, les partenaires ont décidé de financer dès maintenant un certain nombre d'études qui permettront, en toute connaissance de cause, de décider la prochaine programmation : c'est l'exemple à suivre.

Il est par ailleurs souhaitable que, lors de la signature des prochains contrats, les engagements financiers des partenaires soient indexés sur les conditions économiques de l'année de mise en service de chaque projet. Enfin il est indispensable que l'État respecte ses engagements et ne considère pas les infrastructures de transport comme une variable d'ajustement de son budget.

Pertinence des projets

De nombreux projets d'électrification ont été inscrits dans les contrats en cours. De telles opérations ne sont pas contestables lorsqu'elles concernent des lignes susceptibles d'être parcourues par des TGV (électrification de Nantes-La Roche sur Yon-Les sables d'Olonne, inscrite au CPER des Pays de la Loire), ou des lignes à fort trafic (électrification de Gretz à Provins, inscrite au CPER d'Ile de France). L'intérêt de certains autres projets est plus discutable.

L'électrification de la section Clermont-Issoire est peu utile pour les usagers si elle ne s'accompagne pas de celle des sections Issoire-Brioude et Arvant-Neussargues.

L'électrification de la ligne Tours-Vierzon ne pourra apporter un gain de temps significatif sans des rectifications de tracé, voire un tracé plus direct entre Vierzon et Villefranche sur Cher. Le projet actuel est trop ambitieux dans une perspective régionale, et trop peu dans la perspective d'une véritable modernisation de l'axe Lyon-Tours. Dans le premier cas, un redéploiement des crédits régionaux devrait être envisagé vers des projets tels que la remise en service des lignes Loches-Châteauroux ou Orléans-Gien ayant un plus fort impact sur les déplacements régionaux.

Notons que l'apparition d'automoteurs bi-mode performants, qui permettra d'éviter l'utilisation du moteur diesel en zone urbaine, réduit fortement l'intérêt des électrifications si elles ne bénéficient qu'au trafic régional.

Coordination entre régions

Les lignes interrégionales sont souvent les parents pauvres de la modernisation ferroviaire : il arrive qu'une région s'engage sans que cet effort soit relayé par l'autre région ou les autres régions concernées. Exemple typique : la Basse-Normandie finance la modernisation de la section Lison-Pontorson de la ligne Caen-Rennes, mais la région Bretagne n'a aucun projet concernant la section Pontorson-Dol.

Le projet de réouverture de la ligne Fontenay le Comte-Niort est porté par la région Pays de la Loire, la région Poitou-Charentes s'étant montrée peu intéressée. De même la Picardie s'intéresse à la construction d'un barreau Creil-Roissy, mais le projet dépend aussi du Syndicat des Transports d'Ile de France.

Les limites des CPER

Au moins 40% du réseau ferré est aujourd'hui dans un état d'usure physique qui ne permet pas sa survie sans investissements. C'est le cas des lignes Carcassonne-Quillan et Marvejols-La Bastide en Languedoc-Roussillon, sur lesquelles le CPER n'a d'ailleurs prévu aucune intervention. L'état du réseau principal n'est guère plus reluisant.

Les régions privilégient logiquement les investissements permettant la création de nouvelles dessertes : augmentation de capacité des lignes, voire réouvertures (le CPER Bretagne a cependant prévu une rénovation de la voie entre Rennes et Saint Malo).

Selon la SNCF, 70 millions d'euros par an sur dix ans sont nécessaires pour remettre à niveau les lignes secondaires. Une telle somme va bien au-delà de ce qui est alloué au transport ferroviaire dans le cadre des contrats en cours.

De nombreux projets relatifs au fret ferroviaire figurent dans les CPER, par exemple l'électrification de la ligne Montérolier-Motteville en Haute Normandie (qui absorbe à elle seule 45% de la dotation régionale au rail) et la mise au gabarit G1 de tunnels en Lorraine.

La FNAUT estime que ces opérations, de même que celles qui concernent les liaisons d'intérêt national, relèvent davantage de financements nationaux dédiés.

Mieux vaut que les régions se pré-occupent d'améliorer les lignes interrégionales, d'autant que des travaux d'ampleur limitée permettraient des gains de temps sensibles sur ces lignes.

Jean-Marie Tisseuil

Après les élections régionales

Le thème des transports a été très présent lors des dernières élections régionales : les candidats ont été sensibles aux attentes du public (davantage de trains TER, moins de camions sur les routes). En réponse aux associations de la FNAUT, ils ont souvent fait des propositions intéressantes (si on excepte la dérive démagogique sur la carte orange francilienne, voir FNAUT Infos n°125) : tarifs sociaux, carte multimodale régionale, versement transport régional, concertation accrue avec les usagers, soutien du fret ferroviaire, ...

En Pays de la Loire, plusieurs candidats, dont celui de l'UMP et le futur président PS Jacques Auxiette, se sont dits favorables à la réouverture des lignes Mayenne-Laval et Sablé-Château Gontier-Grégré-Châteaubriant-Nantes, dont l'association Tracés et la FNAUT réclament la préservation.

En Poitou-Charentes, la future présidente Ségolène Royal, très volontariste, a promis de nouveaux comités de lignes, une "carte régionale des transports" à un tarif incitatif, un programme d'accessibilité au TER, la réouverture de la ligne Niort-Fontenay le Comte et l'arrivée du TGV à Thouars.

De nouveaux projets de réouverture ont été évoqués ailleurs : Troyes-Châlons, Compiègne-Crépy.

Il est encore trop tôt pour savoir si ces bonnes intentions seront confirmées. On peut espérer une politique TER plus dynamique dans certaines des régions gagnées par la gauche (Auvergne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Poitou-Charentes). En Basse Normandie, Languedoc-Roussillon, Picardie, Rhône-Alpes, la gauche devra cependant faire ses preuves ; en Haute Normandie, elle devra s'améliorer.

En région PACA, le vice-président chargé des transports, Gérard Piel (PC), a été élu président du SYMA, organisme concessionnaire de la ligne Nice-Digne. Il veut moderniser la ligne, développer à la fois le service public et le tourisme, coordonner rail et services routiers affluents, et obtenir le transfert de la concession de la ligne à

la région.

La quasi-hégémonie politique de la gauche devrait faciliter les collaborations interrégionales pour relancer des liaisons telles que Caen-Rouen, Caen-Tours, Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, ... et peser ensemble face à l'Etat pour qu'il respecte ses engagements dans le cadre des contrats de plan Etat-régions et s'engage avec les régions dans le financement du service public sur les liaisons interrégionales.

Tentation routière

Mais les inquiétudes subsistent car le PS, malgré les pressions du PC et des Verts, ne veut pas renoncer aux projets routiers (la Lorraine, cependant, préfère à l'A32 un élargissement de l'A31).

Ainsi, en Aquitaine, le président Alain Rousset souhaite une interdiction du passage des camions par le tunnel du Somport et la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Mais il soutient aussi, très activement, les innombrables grands projets routiers régionaux.

En Poitou-Charentes, le vice-président responsable des transports, Jacques Santrot, maire de Poitiers, est un promoteur acharné de la voie express Nantes-Poitiers-Limoges. Et Ségolène Royal demande déjà à l'Etat des crédits nouveaux pour les routes.

En Languedoc-Roussillon, le président Georges Frêche réclame le transfert des crédits prévus pour la rénovation de la ligne Béziers-Neussargues (qu'il appelle avec mépris "la ligne des arriérés des hauts-cantons") aux grands chantiers routiers de Montpellier (rocares et raccourcissements autoroutiers) qui "ont pris du retard" : il n'a pas remarqué le retard du ferroviaire.

En Pays de la Loire, les élus PS poussent le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes autant que la LGV Ouest. En région PACA, le président Michel Vauzelle est favorable à l'A51. En Alsace, le sénateur Haenel, généralement mieux inspiré, veut même relancer le canal Rhin-Rhône alors que le TGV Rhin-Rhône va libérer des capacités ferroviaires parallèles.

Lignes interrégionales

La FNAUT a transmis à tous les présidents de régions son point de vue sur l'avenir de ces lignes (FNAUT-Infos n°123). Voici la réponse d'Alain Rafesthain, alors président de la région Centre, qui confirme nos analyses.

"Contrairement aux affirmations de la SNCF, les trains interrégionaux tels que Nantes-Lyon et Caen-Tours ne sont pas utilisés seulement pour des parcours intrarégionaux, ils transportent aussi des voyageurs sur de longs parcours à caractère national, par exemple Bourges-Marseille via Lyon, ou Clermont Ferrand-Nantes. La faiblesse des relations de bout en bout masque l'existence de flux à longue distance utilisant ces services qui sont, pour certaines régions, les seules possibilités d'ouverture de leur territoire par le mode ferroviaire. L'avenir des lignes transversales dépasse le cadre régional, il relève de l'aménagement du territoire national."

Elections européennes

Seuls Lutte Ouvrière, le PS et les Verts ont répondu au questionnaire envoyé par la FNAUT à tous les partis politiques.

Favorable au développement du rail au détriment de la route pour le fret, **Arlette Laguiller** est hostile à la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs : "l'organisation des transports doit répondre à des besoins, non à des objectifs de rentabilité". Elle s'oppose à une priorité donnée au TGV destiné aux hommes d'affaires sur les services de banlieue "laissés à l'abandon".

François Hollande souhaite que l'Union Européenne finance à 30% et non 20% les grands projets d'infrastructures (sur les 30 retenus, 24 concernent le rail et la voie d'eau), ce qui suppose une augmentation substantielle du budget européen à 1,5% du PIB (le gouvernement Raffarin veut le limiter à 1%).

Le PS regrette la timidité de la directive Eurovignette récemment révisée : il demande l'instauration d'une taxe kilométrique sur le fret routier, prélevée sur l'ensemble du réseau routier, permettant de lui faire payer ses coûts externes, et dont le produit serait utilisable pour financer le rail et la voie d'eau, sur le modèle de la RPLP suisse.

Le PS plaide par ailleurs pour une harmonisation sociale et fiscale dans le secteur routier, afin d'établir une concurrence intermodale plus saine, et pour une vraie taxation environnementale du transport aérien.

Il est favorable au règlement sur les "droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux" prévu dans le "troisième paquet ferroviaire". Mais il est fermement opposé à la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs, synonyme d'écrémage des marchés au mépris du service public et de l'aménagement du territoire, "alors même qu'il n'a été procédé à aucune évaluation contradictoire des libéralisations déjà effectuées au niveau national (Suède, Pays-Bas) ou européen (fret)". "L'Europe doit se concentrer sur les moyens à donner au rail pour qu'il puisse affronter la route à armes égales, et aider à adopter les normes européennes d'interopérabilité et de sécurité".

Allant plus loin, **les Verts** critiquent l'affectation des Fonds structurels prioritairement à la route. Ils prennent clairement position pour un développement régional réduisant les besoins de transport de fret, contre la construction de nouvelles autoroutes et de nouveaux aéroports, pour un contrôle de la politique des transports par le Parlement européen et un rôle accru des usagers.

Augmenter le prix du billet de train ?

La FNAUT a pris connaissance avec inquiétude des conclusions de la Mission d'Évaluation et de Contrôle (MEC) de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale sur le financement du système ferroviaire français.

Dans une approche exclusivement comptable, le rapporteur de la MEC, le député UMP Hervé Mariton, propose d'augmenter le prix du billet de train pour financer les nouvelles infrastructures. Cette perspective n'est pas acceptable pour les raisons suivantes.

- Les usagers des services ferroviaires de proximité, TER et Francilien, ne paient certes qu'une part modeste du coût réel de leurs trajets. Mais augmenter leur contribution ne ferait que les inciter, au mépris des objectifs de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, à se déplacer en voiture dans les zones urbanisées. Or, dans ces zones, le transport individuel ne paie pas ses coûts écologiques et sociaux et rien n'est prévu pour les lui faire payer puisque les autoroutes urbaines et périurbaines restent gratuites.

- Quant aux usagers du TGV, dont la capacité contributive est déjà très largement exploitée, ils seraient incités à se déplacer en avion, mode de transport dont les coûts écologiques élevés sont également pris en charge par la collectivité.

- Une augmentation du prix du billet de train, s'ajoutant à la hausse récente du montant des péages versés par la SNCF à RFF, déstabiliserait donc le rail face à la concurrence en l'absence d'une politique de vérité des coûts appliquée à tous les modes de transport.

L'origine des difficultés financières du système ferroviaire français est bien connue : l'Etat, suite à la réforme Pons-Idrac de 1997, devait désendetter RFF mais cette promesse n'a pas été tenue. Aujourd'hui, l'extension nécessaire du réseau ferré et, faute d'entretien suffisant (y compris sur les 15 000 km de lignes qui constituent le "cœur du réseau"), sa consistance même sont menacées.

Le gouvernement doit donc impérativement donner au rail les moyens de son développement et, ainsi, s'attaquer sérieusement à la sauvegarde de l'environnement, en dégageant des moyens financiers nouveaux et en imposant une taxation écologique aux modes de transport les plus polluants et les plus gros consommateurs d'énergie. A quoi bon, sinon, publier une Charte de l'Environnement, un Plan Énergie et un Plan Santé-Environnement ?

Service garanti : les conclusions de la commission Mandelkern

Les usagers souhaitent une réduction significative du nombre de grèves dans les transports publics et, en cas de grèves, de la gêne pénible qui leur est imposée dans leur vie professionnelle ou étudiante (perte de salaire, présentation impossible à un examen). La FNAUT estime donc indispensable un compromis entre droit de grève et droit au transport (FNAUT-Infos n°119) : il faut à la fois protéger les usagers actuels contre des abus évidents, et crédibiliser le transport collectif aux yeux des usagers potentiels et des décideurs politiques.

La commission Mandelkern, désignée par le gouvernement pour étudier l'éventualité d'un tel compromis (elle ne comprenait aucun représentant des usagers), s'est beaucoup préoccupée, et légitimement, du point de vue des syndicats et de leurs réactions possibles à ses propositions.

Elle a par contre manifestement sous-estimé les besoins de transport des usagers, en particulier des captifs, et traité le public avec une certaine condescendance, s'interrogeant sur la réalité de la gêne apportée par les grèves : "l'écho impressionniste et balancé que renvoient les médias, l'absence de mouvements représentatifs des usagers au-delà des quelques associations actives dans ce domaine, entraînent une méconnaissance de la perception réelle de l'effet de la grève. Le sens de la demande sociale n'est pas établi".

La FNAUT a été reçue par le président de la commission, mais seulement sur sa demande insistante et tardivement, alors que la commission avait commencé à rédiger ses conclusions. Les autres associations de consommateurs n'ont pas été consultées.

Grèves moins fréquentes ?

La FNAUT approuve les propositions de la commission qui, s'inspirant de la procédure d'alerte sociale en vigueur à la RATP, visent à renforcer le dialogue entre syndicats et directions des entreprises de transport. L'engagement obligatoire de négociations approfondies, supervisées par une autorité administrative indépendante, dès qu'apparaît une cause de conflit interne à l'entreprise susceptible d'entraîner une grève, est en effet de nature à réduire efficacement le nombre des grèves.

La FNAUT doit souligner par contre les limites des mesures préconisées en cas d'échec des négociations ou en cas de grève déclenchée pour des motifs dépassant le cadre de l'entreprise.

Grèves moins gênantes ?

Si un "service minimum prévisible", rendu possible grâce à la déclaration individuelle d'intention de participer à la grève, peut convenir aux usagers des grandes lignes de la SNCF, cette formule ne répond pas aux préoccupations des usagers des transports de proximité utilisés dans la vie quotidienne. Ces usagers souhaitent très majoritairement le maintien du service public aux heures de pointe, en particulier sur les lignes les plus utilisées et proches de la saturation en temps normal (ce phénomène très fréquent de saturation a été totalement ignoré par la commission).

La commission a estimé qu'un tel service garanti obligerait à réquisitionner trop de personnel de conduite (près de 90% sur la ligne C du RER, d'après la SNCF, beaucoup moins sur les lignes de bus). Invoquant le "principe de la libre administration des collectivités territoriales", elle a prudemment renvoyé le problème aux autorités régionales et locales organisatrices de transports, invitées à définir elles-mêmes les "besoins essentiels" que l'exploitant devrait assurer obligatoirement en cas de grève. L'idée est intéressante, mais la notion même de "services essentiels" est artificielle car le système de transport collectif forme de plus en plus un ensemble intermodal non dissociable.

Un phénomène persistant

En 2001, sur 2131 grèves recensées dans les entreprises, 1214 ont eu lieu à la SNCF et à la RATP. En 2002-2003, le service RATP a été réduit de plus de 40% sur tout le réseau ou au moins une ligne pendant 23 jours. A la SNCF, 40% des trains de voyageurs supprimés en 2002 l'ont été pour cause de grève, 80% en 2003 ; à la RATP, ces taux étaient respectivement de 15 et 19% pour le métro, 50 et 75% pour les RER A et B.

Grève et service public

Gustave Peiser, professeur émérite de droit public à l'université Pierre Mendès-France de Grenoble : "la France est le pays démocratique qui reconnaît le plus largement le droit de grève dans le secteur public".

Jacques Le Goff, professeur à la faculté de droit de Brest : "dans la plupart des pays, le droit de grève est assorti de mécanismes régulateurs qui le concilient avec d'autres droits fondamentaux. Du coup les grèves dans les services publics sont rares et un service minimum est inutile".

Sécurité routière : démarche confuse

La FNAUT a apprécié la politique de sécurité routière ferme et efficace (-23% de tués entre 2002 et 2003) mise en oeuvre par le gouvernement Raffarin. Mais elle constate que la confusion s'est subitement établie.

Selon un sondage réalisé en mars 2004 par l'IFOP, 93% des Français jugent efficaces les mesures prises par le gouvernement depuis deux ans, 69% pensent même qu'elles doivent être accentuées, 78% estiment que les 100 premiers radars automatiques sont efficaces et 72% approuvent l'introduction du permis de conduire probatoire.

Plus de 50% des Français estiment justifiées les règles actuelles en matière de vitesse et d'alcool, mais 67% trouveraient exagérée une interdiction de consommation d'alcool pour les conducteurs. 70% sont favorables à une limitation de la puissance des véhicules (envisagée pour les jeunes conducteurs).

Message brouillé

Dans ces conditions, on s'attendait à ce que le gouvernement accentue sa fermeté. Certes, en juin dernier, l'installation prévue de nouveaux radars automatiques (450 fin 2004 et autant en 2005) a été confirmée, la tolérance "zéro" (en pratique 0,2 g par litre de sang) en matière d'alcoolémie pour les conducteurs de véhicules de transport collectif (bus, cars et taxis) a été adoptée malgré les oppositions syndicales (mais pourquoi avoir "épargné" les conducteurs de poids lourds et les autres professionnels de la route ?), et la transformation des grands excès de vitesse en délits dès la première infraction (comme c'est déjà le cas pour l'alcool) sera proposée au Parlement.

Mais le message s'est subitement brouillé lorsque le Premier ministre, inquiet de voir monter une certaine grogne contre le "racket des radars", a annoncé une réduction de moitié du montant des amendes pour petits excès de vitesse (voir FNAUT-Infos n°126).

Mesure perverse

L'annonce d'une prochaine expérimentation de l'allumage des codes de jour sur route a ajouté à la confusion. Décision technocratique conçue pour les seuls automobilistes, son efficacité est contestée et des effets pervers sont prévisibles (FNAUT-Infos n°81).

- Cette pratique est en vigueur dans les pays scandinaves, où la luminosité est faible pendant la moitié de l'année. Expérimentée en 1999-2000 dans le département des Landes, peu représen-

tatif du territoire français, elle n'a pas donné de résultats convaincants.

- Si cette pratique, qui ne sert pas à mieux voir mais à mieux être vu, est généralisée, les usagers les plus vulnérables de la route, piétons et cyclistes, seront moins bien perçus des automobilistes, donc soumis à des risques accrus.

- Bien loin de responsabiliser les conducteurs vis-à-vis de ces usagers, l'allumage des codes leur donnera un sentiment de sécurité supplémentaire, et les incitera à rouler plus vite.

- L'allumage des codes provoquera une augmentation sensible de la consommation des voitures, donc des émissions de gaz polluants et générateurs d'effet de serre.

- Le plus grave, sans doute : cette mesure est antipédagogique, comme l'abatage des platanes. Suscitant des polémiques inutiles, elle détourne l'attention des vrais problèmes et laisse croire que la sécurité routière est une simple question technique et non un problème de comportement.

Carte trompeuse

La publication, par le ministère de l'Équipement, de deux cartes mettant en évidence les routes nationales les plus dangereuses est tout aussi antipédagogique.

On voit mal quel usage les automobilistes pourront en faire, ces cartes ne précisant pas l'origine des accidents : vitesse excessive parce que la route est trop rectiligne et trop large, défaut de signalisation, ou simple présence d'une discothèque dans les environs.

La publication de ces cartes incitera peut-être certains automobilistes à utiliser des routes départementales plus dangereuses. Elle renforcera sans doute nombre d'entre eux dans l'idée fautive que les accidents sont dus à la mauvaise qualité de l'infrastructure, et les poussera davantage à réclamer de nouvelles autoroutes inutiles qu'à ralentir.

Si l'État sait où sur quels tronçons se situent les dangers, qu'il y renforce la surveillance et ne se contente pas d'une opération-gadget de communication.

Jean Sivardière

Opération vérité

La FNAUT approuve l'initiative du ministre de l'Équipement de faire calculer dorénavant le nombre des tués en tenant compte des décès survenus jusqu'à 30 jours (et non plus 6) après l'accident, une mesure réclamée en vain aux ministres précédents qui, stupidement, craignaient sans doute qu'on les accuse de présenter un bilan aggravé.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT soutient le "collectif contre les loisirs motorisés dans les espaces naturels" auquel appartiennent plusieurs de ses associations implantées dans les Alpes et les Vosges : l'usage d'engins mécanisés bruyants, polluants et énergivores doit être combattu dans la nature comme dans les zones urbaines.

● La FNAUT a tenu un stand au salon Européen de la Mobilité en juin dernier à Paris-Expo.

● Jean Sivardière et Jean-François Hugu ont été reçus par Sylvie Esparre, directrice du cabinet de Serge Lepeltier, ministre de l'Écologie.

● André Laumin et Jean-Paul Jacquot ont été auditionnés par la Direction des Transports Terrestres sur le "3ème paquet ferroviaire" proposé par la commission européenne.

● Jean Sivardière a rencontré Jean-François Paix, adjoint au directeur Stratégie et Développement Grandes Lignes de la SNCF, à propos du projet de TGV Côte d'Azur. Il s'est entretenu avec Dominique Lebrun, conseiller du ministre de l'Équipement pour la sécurité routière. Il a participé à un séminaire du PREDIT à Grenoble sur la soutenabilité économique des transports urbains.

● Camille Lalande a représenté la FNAUT lors d'une réunion SNCF-usagers concernant le transport des vélos. La SNCF a refusé de prendre en compte les demandes des cyclistes.

● Daniel Leroy et Jean Sivardière ont été reçus par Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière.

● Yves Boutry, membre du bureau de l'AUT Ile de France, a été nommé administrateur de la RATP comme représentant des usagers, en remplacement de Jean Macheras qui, après avoir effectué deux mandats, ne se représentait pas.

Péage urbain

Les Actes du colloque "mobilité et péages urbains", organisé par la FNAUT et le CERTU le 24 octobre 2003 à Lyon, peuvent être commandés au siège de la FNAUT. 56 pages, 15 euros port compris. Sommaire :

- présentation générale du péage urbain (Jean-Marie Guidez, Francis Beaucire, Jean Sivardière) ;

- le point de vue d'un chercheur (Fabien Duprez) ;

- le péage urbain de Londres ;

- le point de vue d'un économiste des transports (Yves Crozet) ;

- le point de vue des élus (Jacky Darne, Denis Baupin) ;

- débats avec les participants ;

- tentative de conclusion (Jean Sivardière, Francis Beaucire).

Punitions :

➔ -2 points à **Gérard Maille**, maire divers droite de Nantua, hostile à la réouverture de la ligne du Haut Bugey qui sera empruntée par le TGV Paris-Genève. Pour cet historien amateur, "le train, c'était bon dans le temps, aujourd'hui il y a l'autoroute".

➔ -3 points à **Mikaël Landreau**, gardien de but du Football Club de Nantes. Il s'est fait pincer à 221 km/h sur l'A845 Angers-Nantes. Trop pressé d'aller à l'entraînement, il s'était pris pour un pilote de formule 1.

➔ -3 points à **Karim Lakjaa**, secrétaire du syndicat Sud de la mairie de Reims, et Jérôme Briot, secrétaire du syndicat CGT des Transports Urbains de Reims. Hostiles au projet de tramway, sur rails ou sur pneus, ils en dénoncent "le coût exorbitant" : "l'entretien d'une rame de tram est 5 fois plus cher que celui d'un bus articulé : un mécano peut entretenir 4 bus, il en faut 4 pour une rame de tram". "La mairie devra emprunter, cela ouvre la porte au diktat des marchés financiers sur les décisions politiques. On veut faire payer les contribuables et les automobilistes, contraints d'utiliser des parkings payants".

➔ -7 points à **Gérard Collomb**, maire PS de Lyon. Lors du récent Salon des Entrepreneurs, le parking de la Cité Internationale était complet et plusieurs centaines de visiteurs ont stationné sauvagement autour du palais des Congrès en massacrant les pelouses et les massifs de fleurs. La police municipale les a promptement verbalisés mais le maire, pourtant chargé de faire appliquer la loi, l'a désavouée au lieu de la féliciter pour son efficacité, et lui a ordonné de supprimer les amendes déjà infligées. Lyonnais, stationnez n'importe où et envoyez vos amendes à M. le Maire en lui expliquant que les parkings étaient complets, il se fera un plaisir de les faire sauter.

Bêtisier

✳ **Claude Goasguen**, chef UMP de l'opposition au Conseil de Paris. Cité par Le Monde, il affirme que les travaux du tramway des Maréchaux sont "aberrants", l'aménagement des quartiers verts est "une folie" et les couloirs de bus sont "complètement dingues".

✳ **Marie-Laure Gariazzo**, conseillère municipale UMP de Lyon : "il faudrait peut-être conserver les endroits où on peut encore stationner, j'ai quand même le droit de me garer où je veux".
S'il faut penser aux autres, où allons nous ?

● **Raymond Hue**, président de la commission Métros légers de l'Union Internationale des Transports Publics : "à Zürich, il y a interdiction à tout commerce ou immeuble de bureaux qui s'installe en centre-ville de créer des places de stationnement. En France, c'est l'inverse : il y a obligation".

● **Serge Lepeltier**, ministre de l'Écologie et du Développement Durable : "l'écologie de proximité reste un élément essentiel du lien social. Qu'il s'agisse de qualité de l'air, de bruit ou plus généralement de qualité de la vie, ce sont les plus défavorisés qui subissent de plein fouet les nuisances".

● **David King**, conseiller scientifique de Tony Blair : "le changement climatique est le problème le plus grave auquel nous sommes confrontés aujourd'hui, plus sérieux même que le terrorisme".



Colloques savants

Pour impressionner ses auditeurs au cours d'un colloque, un bon militant de la FNAUT doit apprendre à s'exprimer en employant le jargon à la mode. Exemple.

"Avant toute décision, la FNAUT recommande de faire un listing des tendances et des ruptures. Il faut factoriser les items pour parvenir à une vision plurimodale des thèmes majuscules, mais sans écarter les interfaces ou les effets de bord, et en intégrant la dimension européenne. Et pour bien manager l'écomobilité, il faut rebondir sur le souci de transversalité et reconstruire ex-post la problématique de l'intermodalité".

Forum ferroviaire

L'association Florirail, qui milite pour la réouverture de la ligne Mulhouse-vallée de Guebwiller (Haut Rhin), organise un forum ferroviaire départemental le samedi 18 et dimanche 19 septembre à Soultz, près de Guebwiller. Débat le samedi avec le sénateur Hubert Haenel.

Info : www.ifrance.com/florirail.

Coupures de courant

Pour manifester son opposition au changement de statut d'EDF-GDF, la CGT Énergie a coupé l'alimentation électrique des gares parisiennes, en particulier Saint Lazare, le lundi 7 juin au matin. 500 000 usagers ont été brutalement privés de train ou ont subi des retards importants. Curieuse méthode que de s'en prendre aux usagers d'un service public ... pour défendre les salariés d'un autre service public. La CGT Cheminots n'a pas cru nécessaire de se désolidariser de cette initiative, Sud Rail a affirmé sa "totale solidarité" avec les coupeurs de courant.

Poujadisme

Reprenant les propos de la Fédération Française des Automobile-Clubs, le mensuel Que Choisir estime que le budget des automobilistes est "plombé par les taxes" et que l'automobile est "une précieuse vache à lait pour l'État". Pas un mot sur les coûts sociaux et écologiques de l'automobile en milieu urbain.

Commentant l'ouvrage "SNCF, la machine infernale", il évoque avec complaisance, à propos du coût du rail pour la collectivité, "un gouffre abyssal qui donne le tournis". Pas un mot sur l'utilité sociale ou environnementale du rail.

Réouvertures ?

Plusieurs présidents de région ont répondu favorablement à la lettre de la FNAUT souhaitant une protection vigilante du patrimoine ferroviaire. La région Midi-Pyrénées étudie la réouverture au trafic voyageurs des lignes Auch-Agen, Tarbes-Bagnères et Castelnaudary-Revel, la région Franche-Comté étudie celle de la ligne Belfort-Delle.

Développement durable

C'est pendant la semaine du développement durable que Gilles de Robien a annoncé l'adoption du projet d'autoroute A24 Amiens-Lille-Belgique, et que la SNCF a exposé de magnifiques voitures dans les halls de ses grandes gares.

Intégration ?

La Confédération de Défense des Handicapés et Retraités (CDHR) est déçue par la loi sur l'intégration des personnes handicapées récemment votée par le Parlement. Les opérateurs de transport urbain ont dix ans pour se mettre en conformité avec la loi et assurer l'accessibilité de leurs véhicules, mais rien n'est imposé aux autocaristes sous prétexte d'impossibilité technique.

Actions en régions

Alsace

- L'association Piétons 67, le CADR 67 et les associations de paralysés et d'aveugles d'Alsace ont dénoncé l'augmentation sensible du stationnement sauvage à Strasbourg et le laxisme des élus face à ce phénomène qui pénalise les usagers les plus vulnérables de l'espace public.
- L'association de défense et de promotion de la ligne Haguenau-Wissembourg demande la création d'un deuxième point de croisement des trains afin d'éviter les retards en cascade. Elle est satisfaite de la fréquence des trains en semaine (11 à 12), mais elle réclame une desserte plus étoffée en week-end.
- A l'occasion de la Journée Européenne du Vélo, le CADR (Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler) de Mulhouse a organisé une opération de promotion du vélo "mieux qu'un sport, un transport". Son président Marc Arnold a rappelé que 50% des trajets automobiles urbains font moins de 3 km, 20% moins de 1 km et 10% moins de 500 m : "le vélo, c'est la santé de l'environnement, du cycliste et... de son porte-monnaie".
- L'ASTUS de Strasbourg estime injustifié le supplément exigé par la SNCF sur les rames TEOZ : le supplément attendu de voyageurs devrait rentabiliser à lui seul l'investissement. L'utilisateur n'a pas le choix entre voitures classiques et TEOZ sur une même rame ; les rames allemandes, autrichiennes et suisses offrent un confort équivalent sans supplément ; le système de réservation obligatoire ne permet pas vraiment de choisir sa place.

Basse Normandie

- L'association Réseau Vert, soutenue par la FNAUT, a publié un cahier d'acteur lors du débat organisé par la CNDP sur le projet, ruineux (280 millions d'euros pour 50 km) et surdimensionné, de voie express à deux fois deux voies Caen-Flers promu par les conseils généraux du Calvados et de l'Orne. Elle a préconisé des aménagements de sécurité sur les RD 562 et 962, et la réouverture de la ligne Caen-Flers (estimée à 30 millions d'euros), une hypothèse "oubliée" par les conseillers généraux qui souhaitent au contraire réutiliser l'emprise pour des aménagements de loisirs.

Bourgogne

- L'association Rail Vaux d'Yonne réclame une modernisation des relations Clamecy-Auxerre-Paris et Auxerre-Dijon, la réintroduction de la vente de billets en gare de Corbigny et de tickets de métro dans toutes les gares. Elle regrette que les horaires des autocars départementaux ne

tiennent aucun compte de ceux des trains TER en gare de Clamecy.

- L'association icaunaise des usagers des transports (AIDUT) a protesté contre l'introduction, sans concertation avec le comité de ligne, du billet 1 jour sur la ligne Auxerre-Sens-Paris.

Ile de France

- L'association Vivre sans CDG Express et l'AUT Ile de France ont marqué un point : à la suite du récent débat public et des études complémentaires qu'elles ont obtenues, le projet CDG Express est sérieusement réorienté pour tenir compte de l'indispensable amélioration du RER B : une concertation est engagée à ce sujet dans les communes concernées.
- L'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette, ex-Mouvement de Défense de la Bicyclette) participe au comité de pilotage de la politique vélo de Paris. Il développe ses services aux cyclistes : cours de réparation, bourse aux vélos (le 12 juin, 165 vélos ont été vendus), et assure une permanence quotidienne.
- L'AUT Plaine Commune s'étonne que le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) ait imposé une augmentation de 3,6% du prix de la carte orange alors que le candidat UMP aux dernières élections régionales promettait de le casser en le ramenant au tarif unique de 45 euros ...

Poitou-Charentes

- L'AUT-Vendée a été associée à l'étude de la réouverture de la ligne Fontenay le Comte-Niort, dont les conclusions sont encourageantes. Elle a participé à des actions pour la revitalisation des services Nantes-Bordeaux et l'accessibilité des transports.
- La FNAUT-Poitou Charentes critique l'absence fréquente de coordination entre les autorités organisatrices de transport. Exemple typique : l'autocar départemental reliant Chauvigny et la gare de Poitiers ne desservant pas la zone industrielle et commerciale qu'elle traverse, les habitants de Chauvigny viennent y travailler en voiture.
- La FNAUT-Poitou Charentes participe à l'action du Collectif contre le projet aberrant d'extension (évalué à 6,5 millions d'euros) de l'aéroport de La Rochelle, déjà déficitaire et situé en pleine zone urbaine.

Provence-Alpes Côte d'Azur

- La FNAUT-PACA dénonce les nouveaux horaires adoptés par les chemins de fer italiens (FS) sur la ligne Cuneo-

Breil-Vintimille : les correspondances à Breil vers Nice sont complètement désorganisées. Les retards des trains directs Nice-Cuneo sont aggravés par le manque de points de croisement entre Nice et Breil.

- La FNAUT-PACA s'inquiète du report de la réalisation d'un réseau de trois lignes de TCSP (transport collectif en site propre) à Marseille alors que les projets de TISS (transports individuels en site sale) - boulevard urbain sud et S08 - sont étudiés activement. Elle dénonce l'incohérence du maire de Nice qui, tout en réalisant un tramway, veut construire au moins 1500 places de parking dans le centre-ville.
- L'association Vivre en Ville Autrement (Viva 06) a organisé un tour de Nice à vélo suivi par 300 personnes. Elle rappelle que 80% des rues sont situées en terrain plat, favorable aux cyclistes.

Rhône-Alpes

- A l'occasion de son assemblée générale à Bourgoin, la FNAUT Rhône-Alpes a organisé un débat sur l'avenir du fret ferroviaire et le projet Lyon-Turin, avec la participation de Philippe Essig, ancien président de la SNCF.
- L'association Rail Dauphiné Savoie Léman, constatant la croissance des relations commerciales, culturelles et touristiques entre le sillon alpin et l'Italie du Nord, réclame une desserte ferroviaire directe Genève-Chambéry-Turin avec des correspondances depuis Grenoble, Annecy et Lyon.
- L'ACPAT et le Conseil Lémanique pour l'Environnement dénoncent le schéma de désenclavement, "synonyme de développement routier et d'enclavement ferroviaire", du Chablais (1,5 millions d'habitants en 2020). Il est envisagé de consacrer 85% des crédits disponibles à l'A41 et à divers tronçons routiers reconstituant l'ancien projet A400 annulé par le Conseil d'Etat. Mais rien n'est prévu pour une réhabilitation globale du rail au sud du Léman. Le contournement routier de Thonon, surdimensionné, est aussi coûteux (150 millions d'euros) qu'un projet ferroviaire minimum.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 127

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, Métro : 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

TIPP flottante ou vérité des prix ?

Suite à la hausse des prix du pétrole, le Parti Socialiste a, par la voix du député de l'Isère Didier Migaud, proposé (comme l'UFC-Que Choisir) de réintroduire la TIPP flottante inventée sous le gouvernement Jospin : une initiative regrettable, écartée avec fermeté par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat au Budget.

L'augmentation du prix des carburants est inéluctable. Le pétrole va se raréfier et son approvisionnement est soumis à des aléas géopolitiques croissants. Il est antipédagogique de vouloir atténuer artificiellement ces réalités dont les usagers de la route doivent prendre conscience et auxquelles ils doivent adapter leurs comportements.

Il est bien connu par ailleurs que l'automobiliste est bien loin, dans les zones urbaines, de payer les coûts écologiques de ses déplacements. Une augmentation de la fiscalité des carburants n'est donc pas injustifiée. Elle peut aussi contribuer à freiner l'éclatement de l'urbanisation, et accompagner les efforts des collectivités territoriales qui cherchent à favoriser un report de trafic de la route sur le transport collectif urbain et le rail.

Certes la hausse du prix des carburants affecte les automobilistes ayant des revenus modestes, mais il faut relativiser : l'essence reste deux fois moins chère aujourd'hui qu'il y a 30 ans. Entre 1990 et 2000, la TIPP a diminué de 20%, en particulier en raison de la diésélisation du parc automobile. Et on peut aider les ménages modestes autrement que par une TIPP flottante.

Les vrais pauvres de notre société sont d'abord ceux qui ne disposent pas d'un logement décent, puis ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter et d'entretenir une voiture et souffrent de la pénurie de transport collectif.

Introduire une TIPP flottante coûterait quelques centaines de millions d'euros par an à l'Etat. Or celui-ci a un besoin urgent de recettes, en particulier pour financer le système ferroviaire.

Le PS aurait été mieux inspiré en suggérant que le surplus de TIPP encaissé par l'Etat soit affecté aux investissements de transport collectif, ce qui permettrait d'offrir une alternative efficace à l'usage contraint de l'automobile et d'économiser du pétrole.

Jean Sivardière

Plans de déplacements urbains : de l'enthousiasme à la morosité

L'évaluation des PDU à mi-parcours effectuée par la FNAUT met en évidence un net recul des ambitions après des débuts prometteurs. Le désintérêt affiché par l'Etat à l'égard des alternatives à l'automobile et des enjeux environnementaux gagne peu à peu, sauf rares exceptions, les élus locaux. Les solutions, souvent déjà peu volontaristes, retenues dans les PDU pour diminuer le trafic automobile sont discrètement freinées ou édulcorées, qu'il s'agisse des transports collectifs, des modes non motorisés ou du stationnement, alors que les travaux routiers se poursuivent activement. Une réaction s'impose face à cette évolution dangereuse pour la ville et les citoyens.



Photo : Marc Debrincat

Ambiance désenchantée

Le premier Salon européen de la mobilité, organisé par les responsables politiques et professionnels du transport collectif, s'est tenu du 16 au 19 juin à Paris, tandis que le 17 juin commençait la semaine du développement durable.

- Gilles de Robien, ministre de l'Equipeement, a tenu à se faire remarquer toute la semaine au volant d'une Prius Toyota, voiture hybride dite non polluante ; on ne l'a pas vu au volant d'un autobus, ou aux commandes d'une rame de tramway ou de métro.

- La revue Rail et Transport du 30 juin titrait en première page : "Le retour de l'autobus", avec photo du bus guidé Phileas d'Eindhoven. Ni tramway, ni métro, ni RER dans la revue, car il n'y en avait pas au salon de la mobilité ! ... A quoi bon en montrer, d'ailleurs, puisque de bons apôtres ex-

pliquent (sans rire) que les bus bi-articulés de Curitiba et de Bogota font aussi bien que le métro et même mieux que le RER A ?

Pourquoi citer ces images fortes en préambule d'une évaluation des PDU ? Parce que beaucoup de ces plans (pas tous) reflètent l'ambiance désenchantée et le désintérêt pour les transports collectifs, affiché par la France d'en haut, dans laquelle ils baignent.

La même revue Rail et Transports résumait la situation : "A quoi servent les PDU ? Cahin-caha les agglomérations bouclent leurs PDU, la plupart du temps comme un pensum".

On ne saurait mieux dire ! La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE ou loi Lepage de 1996) imposait que les PDU, obligatoires dans les agglomérations de plus de 100000 habitants, soient approuvés avant le 31 décembre 1999. La loi SRU



ou loi Gayssot a repoussé cette date butoir au 13 juin 2001. Mais en juillet 2004, seulement 78% des agglomérations ont terminé leur PDU ! Et la disposition prévoyant qu'en cas de carence de l'agglomération le PDU serait établi par le préfet, n'a jamais été appliquée.

Un objectif central

La loi fixe aux PDU un objectif central : diminuer le trafic automobile, en agissant sur le développement des transports collectifs et des modes doux, le stationnement, le transport des marchandises et l'urbanisme. Mais ni la LAURE ni la loi SRU ne précisent comment doit être calculée cette diminution du trafic automobile. En parts de marché ? En valeur absolue ?

L'objectif du PDU lyonnais de ramener la part de l'automobile de 77,5% des déplacements mécanisés en 1995 à 74,5% en 2005 peut sembler ambitieux. Mais il est prévu que les déplacements tous modes confondus sur cette même période augmentent de 11% : une diminution du trafic automobile de 3% en valeur relative se traduirait en réalité par une augmentation de 16 000 déplacements quotidiens en voiture.

Le calcul en valeur relative est la méthode la plus utilisée. Deux agglomérations font exception. Lille se fixe un double objectif : baisse du trafic en volume et limitation des distances parcourues, donc limitation de l'étalement urbain ; Toulon vise à réduire le trafic exprimé en véhicules/jour.

Nombre de PDU affirment vouloir limiter le trafic automobile, mais sans quantification. Le PDU initial de Poitiers n'avait même pas jugé utile de formuler une vague allusion à l'objectif central fixé par la loi ! Il a d'ailleurs reçu un avis défavorable des commissaires-enquêteurs en raison de ses lacunes évidentes.

Aujourd'hui, même chez les bons élèves, un essoufflement et un coup de frein à la politique de contrainte de l'automobile sont perceptibles. Ainsi à Nantes, le scénario 3 le plus contraignant est abandonné au profit du

scénario 2 moins coûteux mais moins offensif contre l'étalement urbain. Les parts modales au terme du PDU seraient avec le scénario 2 : 53% pour la voiture particulière (VP), 17% pour le transport collectif (TC), 25% pour la marche (MAP), 5% pour les deux-roues. Dans le scénario 3, ces parts auraient été respectivement de 48%, 20%, 26% et 6%.

Quant à l'agglomération de Lyon, qui fut première de la classe, son PDU révisé bientôt soumis à enquête publique la fait reculer sérieusement. Certes les objectifs de réduction du trafic automobile du PDU initial sont reconduits, mais avec une certaine mollesse. Le PDU révisé se présente comme un catalogue de bonnes (et moins bonnes) intentions, le ton étant donné par cet objectif : "une agglomération où le choix du mode de déplacements existe vraiment". Certes il est ajouté "ce qui impose que marche, vélo et transports collectifs disposent des conditions nécessaires pour être attractifs". Mais on sait par expérience que s'orienter vers le "vrai choix" coûte très cher et aboutit toujours au choix de la voiture.

Plus de voiries et moins de voitures ?

Concernant les voiries urbaines, la LAURE, comme la loi SRU, évoquent "l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération de nature à rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport".

Il n'est question nulle part d'extension de la voirie. Pourtant, les PDU, même les plus volontaristes, sombrent dans une incroyable frénésie de roades en surface ou souterraines, de ponts, de boulevards urbains et de contournements autoroutiers censés fluidifier la circulation et protéger le centre des flux de transit.

Selon le maire de Grenoble, "on n'a pas le choix, il faut tout faire" : rocade nord, troisième ligne de tramway, tram-train. Sagement, l'agglomération a décidé de lancer la troisième ligne de tramway en priorité. Mais les études sur la rocade se poursuivent imperturbablement. Pourtant, dans sa version initiale entièrement souterraine, elle devait coûter 305 millions d'euros : devenue partiellement aérienne en raison de difficultés techniques insurmontables, elle est évaluée aujourd'hui à près d'un milliard d'euros.

"Moins de voitures avec plus de voirie : un pari ?" s'interrogeait le comité de suivi des PDU du CERTU et du GART. La FNAUT, elle, sait que le pari est gagné d'avance par la voiture !

Le PDU de Rouen est caricatural : "il ne faut pas opposer les modes, mais favoriser le plus performant dans chaque cas étudié". En clair : le TC est performant en centre ville et la VP en périphérie. Des trois scénarios proposés, le plus "contraignant" a été retenu. Suit un catalogue routier impressionnant : liaison A13-A15 par un sixième pont sur la Seine, achèvement d'une pénétrante depuis l'A13 (mais on affirme plus loin vouloir réduire les capacités des pénétrantes !), roades Sud, Est et Nord-Ouest. Les objectifs sont pourtant ambitieux : à l'heure de pointe du soir les déplacements en VP devraient passer de 73100 en 1999 à 68800 au terme du PDU et, en part de marché, la VP passerait de 81,3 en 1999 à 76,2% dix ans après. Mais comment ?

A Nice, on atteint des sommets comparables à ceux de Rouen. Les choses sont dites brutalement : "le réseau routier doit être mis à niveau et son fonctionnement rationalisé, car il est en retard sur l'urbanisation et il faut bien assurer les besoins futurs". Curieuse interprétation de la loi sur l'air !

Prolongement de la voie rapide, située en pleine ville, et poursuite de l'aménagement de la pénétrante du Paillon au Nord-Est, les rédacteurs du PDU écrivent sans rire que la voie rapide et la pénétrante ont la même logique de contournement ! Poursuite de l'aménagement de la N202 de Saint Augustin à Lingostière, mise à 2X3 voies de l'A8, "amélioration" du réseau de voirie collinaire et de ses échangeurs avec l'A8, création d'une N202 bis sur la rive droite du Var pour désengorger la N202, et étude d'une "médiane" entre le Var et les quartiers Nord de Nice.

Le PDU d'Angers est d'une naïveté déconcertante. La géographie de l'agglomération favorise l'usage de la VP, le réseau routier est bon, le stationnement est aisé en centre ville et on n'y réprime pas le stationnement illicite très répandu. Mais l'avenir est préoccupant. Entre 1989 et 1998, la part de marché des TC est passée de 15% à 12%, et le transit automobile, qui s'effectue sur une voie sur berge, gêne la circulation locale. Les quatre scénarios étudiés avaient en commun de "prendre en compte la mise en service de projets routiers de grande ampleur (sic) à l'horizon du PDU". Ces capacités supplémentaires permettront, est-il dit, de désengorger les artères du centre et les pénétrantes. Alors seulement, on pourra partager sur ces axes l'espace entre les différents modes.

Un panel significatif

L'évaluation des PDU effectuée par la FNAUT et ses associations a été pilotée par Jean-Louis La Rosa. Elle a porté sur 28 agglomérations : Amiens, Annecy, Angers, Angoulême, Besançon, Bordeaux, Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Le Havre, La Rochelle, Lille, Lyon, Metz, Nancy, Nantes, Nice, Niort, Orléans, Poitiers, Rennes, Rouen, Saint Etienne, Strasbourg, Thionville, Toulon, Toulouse et Valenciennes.

Un bel exemple de reculade : Lyon

Le PDU de Lyon a été lancé en 1996 avant même le vote de la loi sur l'air. La FNAUT, lors de son congrès de Saint-Denis en 1998, avait décerné son prix Orange à Christian Philip, président du SYTRAL, premier adjoint de M. Raymond Barre maire de Lyon et président de la Courly, pour sa démarche volontariste du PDU : endiguer le flot automobile, partager la voirie au profit de 11 lignes fortes de surface (quatre prévues en tramway dont deux seront réalisées en deux ans), limitation drastique des places de parking dans les immeubles neufs de bureaux, non compensation des places de stationnement supprimées sur voirie, gel des pénétrantes, concertation réelle, ... Certes, tout n'était pas parfait, et le PDU lyonnais ne résistait pas à l'engouement pour les rocadés, contournements autoroutiers et autres "boulevards urbains" devant décongestionner le centre ville. Mais, par la suite, on a vu bien pire ailleurs !

Aujourd'hui, le recul est très perceptible, en matière de stationnement (voir page 4) comme de transport collectif. Gérard Collomb, maire de Lyon et président de la Courly, déclare : "la circulation dans la presqu'île est déjà assez compliquée comme ça, on ne va pas y ajouter un tramway ; ce serait le totalitarisme des transports en commun". Bernard Rivalta, président du Sytral, ajoute : "on a déjà tué le commerce du cours Tolstoï avec le couloir du trolleybus à contre sens, on ne va pas faire un couloir dans l'autre sens. Mettre le terminus de LEA à l'ouest de la Part-Dieu, ça gênerait la circulation et l'accès des voitures au centre commercial".

C'est ainsi que le tram-train s'est éloigné. On l'espérait pour une transversale Est-Ouest par la jonction du réseau ferroviaire de l'ouest (aboutissant à la gare Saint Paul) au tramway (LEA, ligne de l'Est de l'agglomération) en cours de réalisation sur l'emprise de l'ancien chemin de fer de l'Est de Lyon, via la presqu'île, le cours Lafayette et la Part-Dieu.

Mais le maire ne veut pas entendre parler de tramway dans la presqu'île, la ligne forte A3 prévue en tramway va être équipée en trolleybus, la région va équiper l'ouest ferroviaire de matériel tram-train au gabarit de 2,65 m, tandis que le SYTRAL a commandé des Citadis de 2,40 m pour LEA.

Tout le monde s'y met pour rendre impossible ce RER de surface Est-Ouest pourtant si espéré et si riche de potentiel. Alors on parle de souterrain, mais il n'y a pas d'argent pour le concrétiser !

Les transports collectifs

Les agglomérations qui ont mis en place (ou jamais supprimé) une ligne de tramway en décident ou en prévoient une 2ème (Saint-Etienne) voire une 3ème (Nantes, Grenoble, Montpellier) ou même une 4ème (Strasbourg). Bordeaux a d'emblée prévu un réseau de trois lignes (44 km) dont une première phase de 24 km s'achève actuellement.

Les agglomérations ayant choisi le métro font de même : 2ème ligne de VAL à Toulouse et à Rennes, réseau VAL porté à 45 km à Lille, prolongements du métro à Lyon et à Marseille.

A noter que **Marseille** annonce des projets de métro et de tramways souvent modifiés et remis en cause du fait de la suppression des aides de l'Etat. Elle a, comme **Grenoble**, renoncé au trolleybus, ce qui est aberrant et paradoxal dans le cadre de PDU "loi sur l'air" visant à diminuer la pollution !

Réseaux à deux vitesses ?

Les élus ont par ailleurs pris conscience du risque de réseaux à deux vitesses, et même de leur réalité : un TCSP performant et plébiscité par les usagers, et un réseau de bus simple rabatteur de voyageurs sur le TCSP, lent, irrégulier, bruyant, polluant (diesel), dont l'image dégradée souffre de la comparaison avec celle du tramway.

D'où la volonté de moderniser le bus, à la fois pour redonner envie au public de le prendre, car le tram ne peut aller partout, et pour contester l'accaparement de la voirie par la voiture.

Lille lance ainsi un réseau de lignes fortes de bus à haut niveau de service accompagné de la mise au point d'une "charte bus" en concertation avec les usagers et d'une reconquête de l'espace public au profit de la marche et du vélo.

A **Grenoble**, une ligne de bus bénéficie de couloirs protégés et d'une "onde verte" mettant systématiquement les feux au vert pour tous les véhicules dès qu'un bus à l'approche est détecté. Fréquence élevée, vitesse et régularité améliorées ont fait grimper la fréquentation.

Bus ou tramway ?

La nouvelle faveur pour le bus n'est pas toujours aussi vertueuse, elle peut exprimer aussi un relâchement, voire un renoncement à offrir des transports de qualité et à contraindre la voiture.

Le cas d'**Orléans** est caricatural. Le nouveau maire a annoncé en 2001 un "rééquilibrage de la politique des déplacements" et évoqué la nécessité de 1000 places de stationnement en cen-

tre ville. Les nouveaux élus veulent tout sauf un tramway pour la deuxième ligne de TCSP : après avoir dû renoncer à exclure le tramway de l'appel d'offre, la nouvelle mouture de celui-ci comporte des exigences techniques inutiles à Orléans mais incompatibles avec la technologie tramway. Clermont Ferrand avait déjà utilisé cette méthode pour éliminer le tramway.

Nantes fléchit, cette fois, pour des motifs budgétaires : si le prolongement de la 3ème ligne de tram a bien été réalisé, la 4ème est différée et remplacée par des autobus en site propre, après renoncement aux bus guidés Civis.

A **Rouen**, le tramway partiellement souterrain ("métrobus") a coûté très cher, et les projets routiers du PDU laissent peu d'argent pour une deuxième ligne de tramway Est-Ouest. Alors on fait du bus en site propre, guidé optiquement pour accostage aux arrêts, avec trois lignes en tronc commun dans le centre baptisées TEOR. Mais ce tronc commun est en site banal, justement là où se justifiait le plus un site propre.

Intermodalité

L'intermodalité est omniprésente dans les PDU, mais il y a un fossé entre les bonnes intentions et la réalité. A côté de quelques pôles intermodaux réussis et de rares cas de tarification intégrée, les ruptures de charge restent un cauchemar pour les usagers, qui se perdent dans la jungle des tarifs et des titres de transport.

La billettique est présentée comme l'un des outils de l'intermodalité et comme un confort pour l'utilisateur mais, en réalité, les autorités organisatrices y voient un moyen technique qui les dispense de mettre en place une tarification zonale intégrée et de tailler dans le vif de l'empilage des multiples tarifications. C'est mettre la charrue avant les bœufs : il faut d'abord bâtir une tarification zonale unifiée et ensuite utiliser la billettique pour la faire fonctionner.

Quant au tram-train, en réponse aux besoins du périurbain, il se heurte toujours aux mêmes difficultés, aux rivalités et aux particularismes des autorités organisatrices et des opérateurs, même quand il apparaît dans les PDU. Il bute, à **Tours**, sur le choix du maire de la ville centre pour un système sur pneus, dont la réalisation est toujours très hypothétique. Il prend du retard à **Mulhouse** compte tenu de la suppression des aides de l'Etat, mais aussi à **Strasbourg**. A **Grenoble**, on semble lui préférer un tramway périurbain.

Le stationnement

Presque tous les PDU reconnaissent que la maîtrise du stationnement est, avec le péage urbain, l'un des deux outils les plus efficaces de limitation de l'usage de la voiture. Mais ici encore, les bonnes intentions affichées et la réalité sont deux choses bien distinctes.

La disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail est déterminante dans le choix du mode pour les pendulaires (voir le schéma ci-dessous). Il est donc primordial d'agir sur ce type de stationnement :

- par une tarification dissuasive des parcs publics en ouvrage et sur voirie ;
- par le renforcement des contrôles pour éliminer le stationnement illégal ;
- par la dépénalisation des amendes, permettant un taux de perception plus élevé qu'aujourd'hui ;
- par une action sur l'offre de parkings privés dans les immeubles de bureaux (fixation de normes plafond, et non plus plancher, pour les places de stationnement dans les immeubles neufs de bureaux, ces normes variant en fonction de la qualité de la desserte par TC). Ces normes sont à fixer dans les POS, devenus PLU aux termes de la loi SRU.

Certains PDU affichaient à l'origine des normes draconiennes, comme ceux de Lyon, Rouen et Nîmes.

Celui de Lyon limitait l'offre à 1 place au plus par 300 m² de bureaux à moins de 400m d'une station de métro ou d'une ligne forte de bus réalisée ou projetée, au centre de l'agglomération et sur la première couronne où les TC maillent le territoire, et à 1 place pour 200 m² de bureaux dans les autres secteurs de l'agglomération.

Le PDU approuvé en octobre 1997 précisait que ces nouvelles normes devaient être intégrées au POS en cours de révision. Mais rien de tel ne s'est produit dans le nouveau POS, d'ailleurs

annulé pour une toute autre raison. On y découvrirait les normes plafond de 1 place par 75 m² en centre ville, et 1 pour 25 m² dans tous autres cas. Les protestations des associations sont restées vaines, au prétexte que le PDU était seulement un document d'orientation et ne pouvait être opposé au POS, ce qui était vrai avant la loi SRU.

Depuis le vote de cette loi, le PDU s'impose au PLU (ancien POS).

C'est pourquoi la révision du PDU a donné lieu à sérieuses empoignades sur les normes de stationnement. En régression totale sur le PDU de 1997, le projet de PDU révisé affiche une norme de 1 place maximum pour une superficie de bureaux allant de 120 m² sur le site historique du Vieux Lyon (110 m² à La Part Dieu, 90 m² à Lyon-Confluence), à 75 m² dans un rayon de 400 m autour des stations des axes forts de TC, et 50 m² en dehors de Lyon et Villeurbanne dans un rayon de 400 m autour des stations des axes forts.

On revient même à 1 place MINIMUM (donc à une norme plancher) dans le reste de l'agglomération. Et les rédacteurs du PDU osent écrire : "avec ces dispositions volontaristes (sic), le stationnement des pendulaires sera maîtrisé plus efficacement".

C'est sur pression du MEDEF et de la FNAIM (promoteurs immobiliers), plus écoutés par la majorité de gauche actuelle que les associations d'usagers et les défenseurs de l'environnement, que ces normes ont été imposées.

Ces avatars du PDU lyonnais illustrent bien la sinistrose ambiance, le recul des responsables politiques et l'art de "communiquer" pour masquer ce recul.

La plupart des PDU déplorent par ailleurs l'émission des responsabilités en matière de stationnement, qui relèvent du pouvoir de police des maires, avec tous les blocages et les contradictions qui en découlent.

Enlèvement ?

Après des débuts prometteurs (voir FNAUT Infos n°91), donnant lieu à un foisonnement d'idées et à une mobilisation de l'opinion qui, lorsqu'elle a été sollicitée, a toujours choisi les scénarios les plus contraignants pour l'usage de la voiture et les plus volontaristes pour les modes alternatifs, les PDU se sont essouffés. Les responsables locaux freinent ou édulcorent aujourd'hui les solutions indiquées dans les PDU lorsqu'il s'agit de les mettre en oeuvre.

La LAURE a eu le mérite de lancer la procédure des PDU, mais elle portait en germe ces difficultés d'application :

- le mode de calcul de la diminution du trafic automobile n'était pas précisé ;
- les PDU n'étaient que des documents d'orientation non opposables aux documents d'urbanisme (POS) ;
- le cadre trop étroit du périmètre des transports urbains est une cause d'insuffisance voire de paralysie des PDU face à l'étalement urbain.

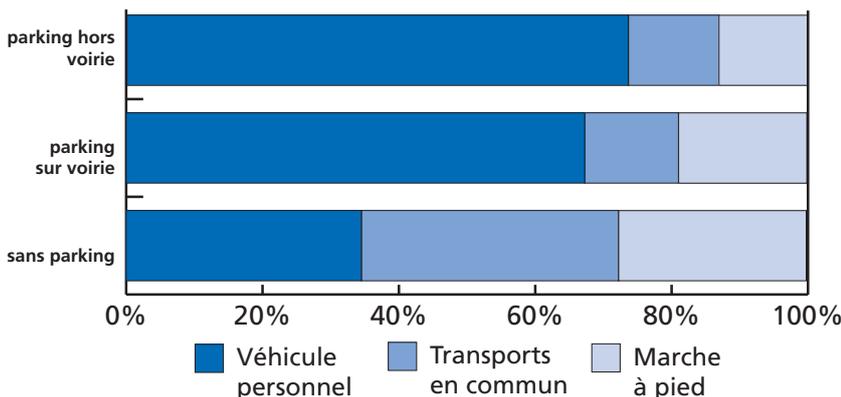
La loi SRU a remédié à certains défauts et lacunes de la LAURE, en particulier en stipulant que les PDU s'imposent dorénavant aux PLU et doivent être rendus cohérents avec les SCOT.

Sortir de l'enlèvement est urgent, c'est l'avenir de nos villes qui est en jeu et l'opinion en est de plus en plus consciente. Les élus locaux doivent comprendre qu'on ne peut plus se contenter de demi-mesures et que des choix courageux sont devenus indispensables.

Quant au gouvernement, il doit réviser de fond en comble sa politique. Si les PDU se sont émoussés, et sont ressentis comme un pensum par les élus, c'est aussi parce qu'ils baignent dans l'indifférence du gouvernement pour les transports collectifs et les modes non motorisés, et souffrent de son désengagement financier.

Jean-Louis La Rosa

Répartition modale selon la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail



Source : G. Rennes, J.P. Orfeuill, Enquête nationale transports Insee-Inrets, 1993-1994.

Mauvais exemple

● Le PDU d'Amiens, dont Gilles de Robien était maire, est sorti avec trois ans de retard ? Un PDU jugé bien médiocre, aussi bien par les commissaires-enquêteurs qui ont émis du bout des lèvres un avis favorable, mais assorti de nombreuses réserves, que par les associations qui ont introduit un recours auprès du tribunal administratif. L'exemple vient d'en haut, dit-on ...

● Les plans de déplacements d'entreprise, démarche intelligente et débouchant sur des mesures concrètes diminuant l'usage de la voiture, se heurtent dans le secteur public à l'inertie des administrations dont pourtant nombre de PDU déclarent attendre d'elles une conduite exemplaire.

Machine infernale, suite et fin

J'ai été surpris par l'analyse du livre "SNCF, la machine infernale" présentée par Jean-François Troin dans FNAUT-Infos n°125. Certes les auteurs ne sont pas tendres et ébranlent sérieusement l'idée reçue que le rail français est le meilleur du monde, mais ils décrivent la SNCF de manière très réaliste, en accord avec les comparaisons que nous faisons entre la France et ses voisins, ou avec les témoignages que nous lisons dans le "carnet du voyageur" de FNAUT Infos. Les auteurs ne font aucune proposition ? mais c'est aux responsables politiques d'en faire ! Ils ne font pas aimer le rail ? mais c'est à la SNCF de le faire, et elle en est bien loin !

Claude Babin, FNAUT-Auvergne

La SNCF souffre de nombreux et graves dysfonctionnements, dénoncés de longue date par la FNAUT et correctement décrits par les auteurs de la "machine infernale", comme le font remarquer justement Frédéric Laugier (FNAUT Infos n°126) et Claude Babin : dogmatisme technique, autisme vis-à-vis des exigences des voyageurs et des chargeurs, organisation interne déficiente, faible productivité, opacité persistante des comptes, gestion chaotique du groupe, attitude malthusienne des dirigeants, conservatisme syndical, ...

Il faut toutefois faire de l'ouvrage une lecture prudente, comme le soulignait Jean-François Troin.

- La SNCF n'a pas que des défauts. Et quand les trains sont en retard, elle n'en est pas forcément responsable.

- L'ouvrage n'évoque pas le rôle des contraintes de la technique ferroviaire, des spécificités du territoire français et de la situation de monopole de la SNCF sur son organisation. Il n'évoque pas le poids très lourd de la politique pro-routière et pro-aérienne des pouvoirs publics sur ses choix et ses résultats.

- Sans craindre les contradictions, il dénonce la volonté de la SNCF de développer le TGV, ce soi-disant "Concorde du rail" qui lui a permis de contenir l'extension folle du transport aérien et sans lequel elle serait aujourd'hui marginalisée, tout en ironisant sur la FNAUT, cette "organisation passéiste" qui défend à la fois le TGV et les "petites lignes".

- "Enquête impitoyable mais sans a priori" selon son éditeur, l'ouvrage n'est pas idéologiquement neutre. Pour ses auteurs, le rail coûte trop cher au contribuable, un point c'est tout.

Critiquer ce réquisitoire trop polémique et sans nuance n'est pas faire preuve d'indulgence à l'égard de la SNCF, c'est seulement souligner les limites d'une approche purement descriptive et sans projet social ou écologique.

Jean Sivardière

Décentralisation bâclée

La FNAUT a pu constater les effets globalement positifs (malgré certains effets pervers) de la gestion décentralisée du transport ferroviaire (TER), expérimentée dans 7 régions puis étendue à l'ensemble des régions.

Aussi a-t-elle accueilli avec un préjugé favorable la volonté affichée par Jean-Pierre Raffarin d'approfondir le mouvement de décentralisation lancé en 1982 par la réforme Defferre et, en particulier, la possibilité pour les collectivités territoriales d'expérimenter des adaptations ou des innovations réglementaires ou fiscales intéressantes (modulation de la TIPP, stationnement payant de surface, péage urbain).

Nous avions cependant souligné (FNAUT Infos n°115) que le transfert de nouvelles compétences aux collectivités territoriales devait, dans le secteur des transports, s'accompagner d'une simplification institutionnelle renforçant les régions et les agglomérations, d'une péréquation des ressources des collectivités territoriales et d'une accentuation de la démocratie participative. Nous étions déjà intervenus en ce sens auprès de la commission Mauroy en 2000.

Une occasion manquée

Malheureusement la réforme a souffert de ses conditions d'élaboration très technocratiques. Et, bien loin de clarifier les compétences, la loi imposée à un Parlement pour le moins réticent crée un enchevêtrement confus - source de lenteurs et de conflits, dispositif illisible par le citoyen - des responsabilités des régions, des départements, des intercommunalités et des communes

Le saviez-vous ?

En 2001, les dépenses moyennes des régions françaises étaient de 228 euros par habitant (Ile de France 272, Lombardie 2434, Catalogne 2535), celles des départements de 652, celles des intercommunalités de 426 et celles des communes de 1250.

Les régions, les départements, les intercommunalités et les communes employaient respectivement 12 000, 263 000, 138 000 et 1 185 000 personnes (L'Express).

Alors que les compétences actuelles des régions représentent 16 milliards d'euros par an et que les compétences nouvelles qui leur seront transférées par l'Etat représentent 3 milliards supplémentaires, les compétences actuelles des départements se montent à 40 milliards et leurs compétences nouvelles à 8 milliards (L'Express, 29-03-04).

- au bénéfice des départements (transfert de 15 000 km de routes nationales, compétence reconnue pour la création et l'exploitation d'infrastructures de transports ferrés ou guidés non urbains) alors qu'au départ, le Premier ministre souhaitait donner davantage de poids aux régions. Aucune ressource nouvelle pour les transports collectifs n'est créée.

Couvrant un désengagement financier de l'Etat, la loi accorde de nouvelles prérogatives aux collectivités territoriales sans leur garantir les ressources correspondantes, au risque d'accentuer les inégalités déjà observées entre ces collectivités. Enfin elle renforce le pouvoir des élus sans introduire de nouveaux contre-pouvoirs citoyens.

BIEN DIT

● **Alain Pichon**, président de la Cour Régionale des Comptes de la région PACA : "les bienfaits du rapprochement entre le décideur et le citoyen sont incontestables. Mais les questions qui fâchent, comme le nombre et la taille des différents niveaux du millefeuille administratif français auquel plus personne ne comprend rien (40 000 collectivités : communes, intercommunalités, départements, régions, pays) ne sont toujours pas traitées. Il faudrait mettre en place un système de surveillance pour éviter que les inégalités ne s'accroissent entre régions riches et moins favorisées" (Le Monde, 17-06-03).

● **Philippe Langevin**, enseignant à l'université de la Méditerranée : "ce qui donnerait un sens à la décentralisation serait sa capacité à organiser le passage d'une démocratie représentative à une démocratie participative associant les habitants et leurs associations aux décisions, à les écouter autrement qu'à l'occasion d'élections auxquelles ils participent de moins en moins" (Le Monde, 17-06-03).

● **François Ascher**, urbaniste : "aujourd'hui, le cadre de la vie quotidienne et de l'activité économique est l'agglomération ou la région. Or, en France, nous avons continué à renforcer les communes et les départements" (Le Figaro, avril 04).

● **Jean-Marc Offner**, directeur du Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés : "le transfert des routes nationales a une logique organisationnelle, le département gère déjà des routes. Mais privilégier le département est absurde. Il fallait privilégier la région, pour l'organisation de l'intermodalité, et l'agglomération, pour la régulation de l'étalement urbain" (Rail et Transports, 30-06-04).

Patrimoine ferroviaire

Certains de nos lecteurs sont peut-être surpris de l'importance que la FNAUT attache à la préservation du patrimoine ferroviaire. Il ne s'agit pas là d'une attitude passéiste, mais d'un souci de l'avenir.

Pourquoi préserver ?

Si le pétrole à bon marché se fait rare, si les nuisances ne sont plus supportées par les riverains des grands axes routiers, si les conséquences du réchauffement climatique deviennent inacceptables, il faudra bien que le rail puisse absorber une part significative du trafic routier : mais les itinéraires, régionaux ou à longue distance, aujourd'hui en service, souvent proches de la saturation, ne le permettront pas (la longueur du réseau ferré ne représente que 4% de celle du réseau routier).

Selon Jacques Cornet, ancien directeur général de l'Union Internationale des Chemins de Fer (Le Rail, avril 2004), compte tenu de la répartition modale actuelle des trafics dans l'Union Européenne, un report de 2% seulement des déplacements de voyageurs de la route sur le rail augmenterait de 29% le trafic ferroviaire ; un report de 5% seulement du trafic routier de fret augmenterait de 26% le trafic ferroviaire.

Contrairement à une idée reçue, remettre en service une voie inutilisée est une opération relativement peu coûteuse (10km de ligne remise en service = 1km de 2x2 voies neuve). S'abstenir de déclasser permet de préserver l'avenir et ne coûte rien à la collectivité.

Les "preuves" de RFF

Selon RFF, les déclassements de lignes ne sont prononcés qu'après des "études approfondies prouvant qu'il n'y a pas de reprise possible du trafic". Ces études ont été demandées à RFF, qui a refusé de nous les communiquer. Nous avons donc saisi la Commission d'Accès aux Documents Administratifs qui, après enquête, nous a transmis des "fiches de présentation", "seuls documents écrits élaborés à la suite des études". Ces fiches se contentent, en quelques lignes, de localiser le tronçon à déclasser, de décrire le projet de réutilisation après déclassement et de préciser la liste des collectivités consultées.

Nouveau succès au Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat a annulé, le 28 juillet, les décrets des 15 octobre et 9 décembre 2002 retranchant 16 sections de lignes du réseau ferré national (antennes régionales ou maillons d'itinéraires

interrégionaux). C'est la seconde fois en moins d'un an qu'à la demande de la FNAUT, il annule des retranchements. Ces arrêts s'ajoutent à diverses annulations de fermetures de lignes prononcées par plusieurs tribunaux administratifs depuis 2002.

La loi "démocratie de proximité" du 27 février 2002 avait, sur demande de la FNAUT, institué la consultation obligatoire des associations d'usagers préalablement à tout retranchement. RFF et le ministère des Transports avaient dans un premier temps "oublié" d'appliquer cette nouvelle disposition. C'est cette illégalité qui a été sanctionnée.

Dans les affaires précédentes, avaient été sanctionnés le refus de RFF de procéder à une étude socio-économique sur les justifications et les conséquences de la fermeture, ou encore le refus de consulter les assemblées délibérantes des communes, départements et régions, au seul profit des responsables des routes de ces collectivités. Dans tous les cas, RFF et le ministère des Transports refusent la transparence et le débat car ils ne peuvent justifier les déclassements qu'ils mènent à marche forcée depuis quelques années.

En imposant le respect de la loi, nous parvenons à mettre fin aux déclassements quasi clandestins. Réalisés à la sauvette, ils n'avaient d'autre but que de céder aux amicales pressions d'élus locaux réclamant les emprises ferroviaires pour des aménagements routiers ou assimilés, aménagements urbains, et même "distribution" de bouts de terrains aux riverains-électeurs.

Depuis la première annulation par le Conseil d'Etat en 2003, aucune nouvelle fermeture et aucun retranchement n'ont été prononcés. Il s'agit d'un moratoire de fait à mettre au crédit de la FNAUT. Nous ne sommes pas systématiquement opposés aux déclassements. Mais ceux-ci doivent être prononcés au grand jour, après débat contradictoire et évaluation précise des enjeux locaux, nationaux et internationaux à long terme.

Patrimoine et randonnée

Un texte de la FNAUT précisant les conditions souhaitables de réutilisation des emprises d'anciennes lignes ferroviaires pour créer des itinéraires de randonnée a été approuvé par l'Association Française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V). Ce texte propose en particulier qu'en cas d'aménagement d'une ligne susceptible de réouverture à long terme, RFF conserve la propriété de l'emprise afin d'en garantir la maîtrise publique.

Xavier Braud

Le coin du cycliste

Cyclotourisme

L'adepte du vélo de loisir recherche autre chose qu'un itinéraire en bordure d'une route à grande circulation ! Pour un coût bien plus faible, et en obtenant une bien meilleure sécurité, on peut améliorer des chemins ruraux existants avec une continuité de la qualité d'une commune à l'autre et un fléchage minimum. Outre les anciennes voies ferrées et les chemins de halage (pourquoi ceux du canal de la Marne au Rhin restent-ils interdits aux cyclistes ?), le procédé le plus simple pour réserver des itinéraires aux cyclistes est de fermer une voie existante à la circulation automobile par une barrière, comme le fait couramment l'ONF dans les forêts domaniales : on peut en faire autant à la campagne, en réservant le passage aux agriculteurs, et en zone périurbaine, en réservant le passage aux seuls riverains à vitesse réduite, comme on le fait en Allemagne.

Jean Jacq, AUTCT, 55 Seigneulles

Aménagements de voirie et sécurité des cyclistes

Les ingénieurs de la voirie oublient souvent les piétons et les cyclistes.

A Biganos, dans un passage routier sous la voie ferrée, seule une bande d'un mètre de largeur a été octroyée aux piétons et aux cyclistes, à laquelle est raccordée une sortie voyageurs de la gare SNCF. Lorsque le danger de cet aménagement a été compris, le passage des cyclistes a été interdit, mais l'interdiction n'a pas été respectée.

A la sortie de la ville en direction de Bordeaux, des ralentisseurs en forme de haricots ont été posés sur la droite de la chaussée. Ils sont efficaces pour ralentir voitures et camions, obligés de les contourner, mais constituent un piège mortel pour les cyclistes.

Christian Meynard, 33 Bizanos

Encourager les cyclistes

Afin de faciliter les déplacements à vélo, le Club des Villes Cyclables souhaite une nouvelle modification du code de la Route (après celles de 1998 et 2003) généralisant le principe des rues à double sens dont un réservé aux cyclistes, comme en Allemagne, corrigeant le barème des contraventions et dotant d'un statut juridique les voies vertes. Le Club préconise par ailleurs la mise en place d'un chèque déplacements, sur le modèle des tickets restaurants, pour favoriser l'utilisation du vélo lors des déplacements domicile-travail.

Récompense :

+2 points à Michel Guillaudeau, conseiller municipal PC de Reims. Il n'hésite pas à soutenir le projet de reconstruction du stade de football proposé par le maire UDF Jean-Louis Schneider : "situé en coeur de ville, le stade sera accessible à pied par de nombreux rémois. Les non-rémois pourront utiliser les parkings périphériques et les navettes de bus. Il n'est pas nécessaire de construire, comme le veut le préfet, des milliers de places de parking à proximité immédiate du stade, dévoreuses d'espace et coûteuses".

Punitions :

-2 points à la succursale Renault Angoulême. En juillet dernier, elle poussait au gaspillage d'énergie en offrant 1 500 litres de carburant à tout acheteur d'un véhicule d'occasion, avec une accroche publicitaire bien stupide : "devenez le roi du pétrole".

-6 points à Jean Auclair, député UMP de la Creuse. Il dénonce avec indécence le "harcèlement" des conducteurs par les forces de l'ordre sur les routes : "traquez les voleurs et les voyous, mais arrêtez d'emmerder les Français par des tracasseries quotidiennes". 2000 morts en moins par an, peu importe à cet élu irresponsable.

Super Bêtisier

Jean-Marc Blanchecotte, chef parisien des Architectes des Bâtiments de France. Cet intégriste de l'esthétique bloque de nombreux projets intelligents (Le Journal du Dimanche, 28 mars). Dans le bois de Boulogne, il a exigé que la largeur d'une piste cyclable soit réduite de 50 centimètres. Dans le bois de Vincennes, il a refusé la création d'une piste cyclable, au motif qu'elle aurait "laniéré" la chaussée. Le long du canal Saint Martin, il refuse la fermeture au trafic d'une des deux berges, cela perturberait la "symétrie" des lieux. Et il précise : "nous sommes très attachés à l'homogénéité haussmannienne de la voirie parisienne. Les couloirs de bus et les pistes cyclables créent des compartiments qui sont très laids". Les flots de voitures ne le dérangent pas : "on ne peut pas dire qu'il y ait un problème esthétique causé par la voiture à Paris. A certaines heures, il y en a trop, à d'autres il n'y en a pas. Et les voitures d'aujourd'hui sont de beaux objets dessinés par de grands designers".

Jean-Pierre Lerosey, président de l'AUT-Plaine Commune : "Le tramway T1 Saint Denis-Bobigny, enfin prolongé jusqu'à Noisy-le-Sec fin 2003, et le T2 La Défense-Issy Plaine, font partie du même projet Grand Tram ceinturant Paris sur 70 km. Sachant que les études ont démarré en 1981 et que 19 km ont été réalisés, le tramway fera le tour de Paris en 2065 au mieux. S'il revenait sur terre, Fulgence Bienvenüe, constructeur du métro parisien il y a un siècle avec des moyens techniques bien modestes, en resterait perplexe.

MAL DIT

Jean-Martin Folz, président de PSA Peugeot-Citroën : "il faut s'interroger sur l'allocation des crédits publics de recherche destinés au transport qui sont pratiquement tous destinés aux programmes de transports collectifs et ne bénéficient guère à cette industrie clé de notre pays qu'est l'automobile". Une industrie qui n'a pas le sou ?



Jargon savant

Pour participer à certains groupes de travail de l'administration, il faut avoir fait des études. Qu'on en juge !

"L'un des objectifs de la démarche Interface-Urbanisme-Déplacements est la conjugaison des cultures techniques par l'élaboration et la valorisation conjointe de problématiques, documents et outils méthodologiques afin de structurer et donner du sens à une intégration des politiques sectorielles. Sans oublier une mise en mouvement culturelle conjointe des acteurs au plan national et local, et un décloisonnement entre les logiques sectorielles au sein des services déconcentrés des collectivités et institutions. La démarche ne doit pas se limiter à une analyse de l'impact des politiques, elle doit être l'occasion de développer une véritable vision du changement". A quand un évènementiel impactant pour la populariser auprès du grand public ?

TGV et TER non fumeurs

A partir du prochain service d'hiver, toute la flotte TGV sera enfin "non-fumeurs" (la FNAUT l'avait demandé il y a dix ans). Le test effectué sur le TGV Atlantique a montré que les voyageurs acceptent bien cette évolution, 5% affirment même qu'ils prendront plus souvent le TGV. A quand l'extension aux trains Corail ? La région Alsace est la première à avoir décidé de rendre non fumeurs tous ses trains TER.

Voeu pieux

Sébastien Trollé, administrateur de l'Association de Défense Contre les Nuisances aériennes (ADVOCNAR), réclame à la fois un troisième aéroport dans le bassin parisien et le développement du transport ferroviaire. Il oublie que le nouvel aéroport coûterait plus cher que deux programmes TGV, et qu'on ne dépense son argent qu'une fois.

L'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) organise sa 18ème campagne annuelle d'éducation à la sécurité sur le thème "avec la ceinture, j'assure", du 18 au 24 octobre. La FNAUT soutient cette initiative.

TGV contre avion

Air France a décidé de supprimer ses 4 navettes quotidiennes entre Orly et l'aéroport de Grenoble Saint Geoirs, concurrencées par le TGV et occupées seulement à 46%. La décision était attendue depuis longtemps, le Conseil Général de l'Isère a quand même dépensé une fortune pour moderniser l'aérogare et améliorer les accès routiers.

Le car pour les pèlerins

La SNCF avait demandé que les pèlerins du diocèse de La Rochelle se rendant à Lourdes soient regroupés à La Rochelle pour être embarqués dans un train électrique passant par Poitiers : elle ne disposait pas de locomotives diesel pour les acheminer par la ligne La Rochelle-Bordeaux, qui dessert les points habituels de rendez-vous des pèlerins. Cette exigence étant incompatible avec le transport des malades et paralysés (140 personnes sur 700), les organisateurs du pèlerinage ont dû, pour la première fois, affréter 14 autocars. Les mêmes difficultés ont été rencontrées dans d'autres régions, en particulier en Basse-Normandie : les pèlerins ont dû se rendre à Cherbourg, ou prendre le car jusqu'à Lourdes.

Démocratie, condition du changement

Qu'il s'agisse de développement du service public et d'aménagement du territoire ou de lutte contre la pollution et l'effet de serre, les Français expriment de plus en plus clairement leur souhait d'une réorientation des choix en matière de transport. Mais les pouvoirs publics, Etat et collectivités territoriales, ne vont guère au-delà des discours à la mode sur le développement durable alors que les problèmes s'aggravent.

Les moyens techniques, institutionnels et financiers d'une politique novatrice existent. Mais la volonté politique de les mobiliser est encore défailante. Un approfondissement de la démocratie semble indispensable pour venir à bout du conservatisme des décideurs.

En rapprochant le décideur de l'usager-électeur et en clarifiant les responsabilités, la régionalisation ferroviaire a permis des progrès reconnus de tous. Il faut poursuivre cette démarche de décentralisation.

Encore faut-il simplifier le "mille-feuille administratif" pour permettre une meilleure adéquation entre les institutions et les réalités territoriales, simplifier les mécanismes de décision et offrir une meilleure lisibilité des choix politiques (voir FNAUT-Infos n°115).

Autre évolution indispensable : la suppression du cumul des mandats. Nous avons besoin d'élus disposant du temps nécessaire pour observer sur le terrain, assister à des colloques, rencontrer tous les acteurs y compris les associations, voyager et réfléchir.

Le mouvement associatif doit être systématiquement consulté par les ministères, les instances parlementaires et les administrations. Il doit pouvoir jouer un rôle actif dans la préparation et le suivi des décisions, et disposer d'une véritable possibilité d'intervention dans les médias pour pouvoir assumer sa vocation pédagogique.

Les débats publics sur les grands projets d'infrastructures doivent être préparés en collaboration avec les associations.

Enfin il faut développer la démocratie participative. Comme en Suisse, le référendum d'initiative populaire doit permettre aux citoyens de s'exprimer sur les sujets qu'ils estiment cruciaux pour l'avenir.

Jean Sivardière

Le péage urbain : un outil du développement durable

Se basant sur l'expérience courageuse et spectaculaire menée à Londres depuis le début de l'année 2003, la FNAUT considère que le péage urbain n'est ni un gadget ni un racket, mais un outil efficace pour maîtriser l'automobile en milieu dense, dès lors que son produit est affecté au financement des modes alternatifs et permet ainsi d'en accélérer le développement. Sans être la solution miracle, il constitue une mesure complémentaire du partage de la voirie. La FNAUT estime que ses effets pervers éventuels peuvent être prévenus par diverses mesures d'accompagnement.



Photo : Marc Debrincat

Pourquoi s'intéresser au péage urbain ?

Les méthodes utilisables pour limiter l'usage urbain de l'automobile forment une panoplie diversifiée et cohérente :

- développer et exploiter intelligemment les transports collectifs ;
- partager équitablement la voirie au bénéfice des transports collectifs de surface, des piétons et des cyclistes ;
- cesser d'encourager l'usage de l'automobile en augmentant la capacité des voiries et des parkings centraux ;
- le dissuader physiquement en réduisant la vitesse autorisée et l'espace accessible au-delà de ce qui est nécessaire aux modes alternatifs ;
- augmenter le coût du stationnement central (c'est déjà une forme de péage urbain, aujourd'hui banalisée) ;
- enrayer l'étalement urbain en tâche d'huile et densifier la ville.

Ces diverses méthodes se sont montrées jusqu'à présent peu efficaces faute de volonté politique :

- on observe une grave pénurie d'argent public dès qu'il s'agit de financer les alternatives à l'automobile ;

- le partage de la voirie progresse à un rythme désespérément lent ;

- les travaux routiers se poursuivent inexorablement car les élus veulent faire plaisir à tout le monde ;

- le coût du stationnement central n'a pas de réel caractère dissuasif, le stationnement illicite est mal sanctionné ;

- la maîtrise de l'étalement urbain ne dépasse pas le stade du discours.

Pendant ce temps, les problèmes s'aggravent : gaspillage d'énergie, dégradation du cadre de vie urbain, atteintes à la santé des citadins, contribution élevée des transports à l'effet de serre...

Une démarche nouvelle peut permettre d'accélérer les évolutions nécessaires. Or l'expérience audacieuse de péage urbain lancée à Londres semble prometteuse, et elle est a priori comme légitime puisque l'automobiliste urbain ne paie pas ses coûts externes. On ne peut donc faire aujourd'hui l'économie d'une réflexion sur le péage urbain et refuser a priori (comme Jean-Pierre Raffarin ou les élus parisiens de gauche, certes pour des raisons différentes) son introduction dans les villes françaises.

Modalités et objectifs du péage urbain

Comment faire payer ?

Outre l'augmentation du prix du stationnement à l'intérieur d'une zone particulière, le péage urbain peut prendre des modalités concrètes très diversifiées.

- **Péage d'infrastructure** : l'automobiliste doit payer pour pouvoir utiliser une infrastructure routière particulière (TEO à Lyon, tunnel du Prado à Marseille, A14 en Ile de France), ou un ensemble d'infrastructures (les voiries rapides d'une agglomération).

- **Péage cordon** : il doit payer pour entrer dans une zone particulière.

- **Péage de zone** : il doit payer non seulement pour entrer dans une zone particulière mais aussi pour y circuler (c'est le cas de Londres : les habitants de la zone paient eux aussi).

De nombreux paramètres techniques et financiers sont ajustables : niveau du péage, offre de tarifs réduits, horaires d'application du péage, extension géographique de la zone concernée.

La perception du péage peut se faire à une barrière de péage, par des badges embarqués permettant de localiser les véhicules ou par la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, ou encore (Rome) par l'achat d'une vignette autorisant à circuler, couplée éventuellement à une carte donnant accès au réseau de transport collectif, mais toute modulation horaire du péage est alors impossible.

L'augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) est une autre forme de péage urbain, mais elle n'est concevable qu'à l'échelle d'une agglomération ou même d'un bassin de vie.

Pourquoi faire payer ?

Les objectifs d'un péage urbain peuvent être eux aussi très variés (des combinaisons sont possibles), de même que les affectations de son produit.

- **Péage de congestion** : il s'agit de réguler le trafic, sans perspective intermodale. C'est l'analogue du tarif de pointe du TGV ou de certaines autoroutes interurbaines. L'espace urbain étant rare, on le réserve aux automobilistes qui considèrent que leur temps est précieux et acceptent de payer le droit de circuler pour gagner du temps, et aux véhicules jugés prioritaires. La circulation diminuant aux heures de pointe (par changement d'horaire ou de mode, ou abandon du déplacement), il n'est plus nécessaire d'investir dans les infrastructures routières. L'argent collecté est versé au budget général de la collectivité locale concernée. Ce type de péage a été instauré à Singapour.

- **Péage environnemental** : dans une perspective de vérité des prix, on fait payer à l'automobiliste urbain une partie du coût des accidents, de la pollution de l'air, du bruit, des atteintes à la santé (le péage peut être indexé sur le taux de pollution du véhicule et sur son degré d'occupation). L'argent collecté peut être affecté au développement du transport collectif ou, par exemple, à la réparation du cadre de vie urbain.

- **Péage de régulation intermodale** : on augmente volontairement le prix de la voiture pour inciter à l'usage des modes alternatifs, pour mieux rentabiliser les investissements de transport collectif, ou pour réduire la circulation et faciliter un partage de la voirie plus favorable aux bus, aux taxis, aux piétons et aux vélos.

- **Péage de financement** : l'argent collecté sert à financer l'infrastructure routière soumise à péage, ou les infrastructures futures considérées (souvent naïvement) comme nécessaires pour fluidifier ou dévier le trafic, ou au contraire pour améliorer le financement des transports collectifs, selon les propositions du rapport Philip et les souhaits déjà exprimés par le GART.

Le péage vertueux

Nous excluons évidemment tout péage destiné à faciliter l'usage urbain de l'automobile, c'est-à-dire le péage destiné principalement à financer des infrastructures routières, tel qu'il a été mis en oeuvre dans plusieurs villes de Norvège (Oslo, Bergen et Trondheim), pour nous concentrer sur le péage londonien (péage de zone avec affectation vertueuse de son produit), qui est à la fois :

- un péage de congestion, ou plutôt de décongestion, qui améliore le fonctionnement de la ville en facilitant la circulation des services de sécurité (police, pompiers, ambulances) et municipaux, des artisans et des livreurs ;

- un péage environnemental, mettant en oeuvre le principe pollueur-payeur déjà appliqué dans d'autres secteurs ;

- un péage de régulation intermodale aisément lisible par les automobilistes et libérant de l'espace pour les modes alternatifs à la voiture ;

- enfin un utile et efficace péage de financement de ces alternatives.

Il faut remarquer que la formule du péage urbain n'est pas a priori réservée aux centres d'affaires des grandes agglomérations, il peut être nécessaire dans des centres historiques, des villes moyennes, des zones touristiques.

Péage de Londres choix audacieux, succès incontestable

Il s'agit d'un péage de zone, imposé de 7h à 18h30 sur le territoire de la City et Westminster. Le tarif est élevé (5 livres soit environ 7 euros). De nombreux usagers en sont exemptés (motos, taxis, bus, véhicules de secours) ou bénéficient de réductions importantes (90% pour les résidents). 400 bus supplémentaires ont été mis en service, les couloirs de bus sont maintenus, et surveillés par des caméras.

Le produit du péage, comme celui des amendes pour non respect de la réglementation, est affecté au transport collectif.

- Le péage a été bien accepté : initialement réticente, l'opinion y est plutôt favorable, l'extension géographique du péage est déjà envisagée vers une zone plus résidentielle que la City.

- Depuis l'instauration du péage, la circulation a diminué de 150 000 déplacements par jour, la congestion a régressé, le nombre des cyclistes et des usagers des bus a augmenté, les bus circulent plus facilement, la pollution de l'air a diminué.

- Le péage londonien semble donc efficace, mais il ne faut pas en tirer des conclusions trop rapides. Il concerne une zone très spécifique, peu peuplée de résidents : c'est surtout une zone de bureaux, de commerce et de tourisme où on accédait déjà massivement par transport collectif.

- Le produit du péage est inférieur aux estimations initiales car le coût de perception du péage est très élevé (mais on peut imaginer d'autres modalités) et les automobilistes qui acceptent de payer sont moins nombreux que prévu.

- Les effets sur la circulation. On pouvait craindre une augmentation de la vitesse moyenne des voitures, devenues moins nombreuses. L'augmentation constatée est faible, elle est surtout due à la diminution des embouteillages.

On n'observe pas le report massif, parfois annoncé, de la circulation de transit sur des itinéraires de contournement de la zone soumise à péage, ou du stationnement à sa périphérie.

- Les effets sur les activités économiques. Certains petits commerces semblent souffrir du péage, le phénomène n'est pas net. Mais l'accès en transport collectif ou à vélo aux commerces reste possible, et il serait possible de supprimer ou de réduire le péage l'après-midi pour faciliter l'accès automobile. Certains commerces migreront peut-être en périphérie, mais le phénomène était déjà observé avant l'instauration du péage.

Les conclusions de la FNAUT

En juin 2004, le Conseil National de la FNAUT a pris position, à la quasi-unanimité, en faveur du péage urbain.

1. L'usage urbain de la voiture pour les déplacements répétitifs n'est pas viable. Il est incompatible avec la nécessité d'en préserver l'usage pour les déplacements à caractère exceptionnel.

2. Le péage urbain n'est pas une solution miracle pour maîtriser l'automobile en ville. Il ne remplace pas la panoplie des outils déjà exploités avec plus ou moins de volonté, dont il est un complément. Il ne faut pas opposer péage et partage (de la voirie) mais mettre les deux en oeuvre simultanément dans le cadre des PDU afin d'obtenir rapidement une réduction de la circulation.

3. Le péage urbain n'est acceptable que si son produit est affecté essentiellement au financement du transport collectif et à celui du réaménagement de la voirie au bénéfice du transport collectif et des modes non-motorisés.

4. Son niveau doit être suffisamment élevé pour apporter une réduction sensible et rapide du trafic et un produit financier intéressant. Des mesures de réduction et de gratuité doivent permettre d'éviter des effets pervers sur certaines activités économiques.

5. Sa mise en oeuvre suppose un effort notable de développement des transports publics (en pratique seul le réseau de bus peut être développé rapidement, mais à plus long terme, le produit du péage facilite des investissements lourds).

6. Le péage urbain est acceptable socialement. S'il permet de se rapprocher de la vérité des coûts du transport automobile en ville, il n'interdit à personne l'accès à la zone soumise à péage. Il permet d'améliorer le système de transport public, les déplacements non-motorisés et le cadre de vie urbain au bénéfice de tous, à commencer par les ménages non-motorisés qui sont souvent les plus défavorisés.

7. Sa mise en place nécessite des mesures d'accompagnement pour éviter la transformation de la zone soumise au péage en réserve de privilégiés : aide au logement social, maintien de l'emploi, soutien au commerce de proximité, densification urbaine.

8. En conclusion, la possibilité légale d'instaurer un péage urbain doit être rapidement accordée aux collectivités locales afin de les inciter à réfléchir à son adaptation aux villes françaises et à l'expérimenter. Elle aurait dû l'être avant la suppression des aides de l'Etat aux transports urbains.

Effets pervers ?

Les effets pervers du péage urbain sur la circulation et l'économie semblent peu importants si on les rapporte à ses effets positifs. Les possibles effets pervers sociaux méritent un examen plus approfondi car l'acceptabilité du péage urbain en dépend fortement.

Sélection par l'argent ?

"Avec le péage, on réservera l'automobile aux riches", ou encore : "avec le péage, les pauvres paieront pour les riches" (en clair, les automobilistes captifs de leur véhicule, ayant souvent des revenus modestes, devront payer pour que les riches puissent circuler mieux).

Ces arguments relatifs à l'équité sociale du péage urbain sont immédiatement mis en avant par les partisans de l'automobile à tout prix comme par certains de ses trop prudents adversaires, avec une certaine complaisance.

La "sélection par l'argent" peut être observée en effet dans bien d'autres domaines, y compris celui du transport (le prix élevé d'une voiture en est une forme, de même que le stationnement payant ou l'existence de deux classes dans les trains). Souvent acceptée, elle peut et doit être corrigée par une politique de redistribution des revenus, mais elle ne doit pas servir de prétexte idéologique pour refuser le péage.

La possibilité de circuler en voiture n'est pas un droit absolu, et le péage n'est pas une taxe (un octroi), à laquelle il serait impossible d'échapper, mais une redevance d'usage de la voirie. Le péage n'interdit pas les déplacements entre quartiers périphériques et banlieues, et *il ne limite pas l'accès à la zone concernée, mais uniquement son accès en automobile*

Un automobiliste captif a la possibilité de se rendre en voiture de la périphérie où il habite jusqu'à un parking relais situé près d'une gare. Certes il va, dans un premier temps, perdre du temps ou du confort, mais il bénéficiera à terme de l'amélioration progressive du cadre de vie urbain et de l'environnement global, et de l'offre améliorée de transport collectif rendue possible par l'affectation vertueuse du produit du péage. Le transport collectif est fait pour tous et doit aller chercher le banlieusard loin du centre.

Quant aux plus pauvres que lui, ceux qui, pour des raisons financières, n'ont pas de voiture et ne peuvent habiter le centre ville, qui souffrent donc le plus du sous-développement du système de transport collectif et sont les plus exposés aux nuisances du trafic routier, ils seront les premiers bénéficiaires du péage urbain. A travers le péage, ce sont

donc les riches qui paieront pour les pauvres, et non le contraire (le maire de Londres, très à gauche, l'a compris).

Ségrégation sociale ?

Le risque de ségrégation sociale - la zone soumise à péage, à l'environnement et au patrimoine revalorisés, pouvant devenir un "Disneyland" (selon l'expression d'Yves Crozet) ou un "ghetto de riches" - est plus sérieux, et plus difficile à appréhender.

Pour éviter le départ des ménages peu fortunés et des emplois vers la périphérie, un phénomène qui atteint déjà les centres même en l'absence de péage, il faut une politique plus active de développement du logement, en particulier social, de maintien d'activités dans la zone centrale et de soutien du petit commerce de proximité par une taxation des grands commerces périphériques. On peut aussi indexer la taxe d'habitation sur le revenu et le taux de motorisation des ménages.

L'acceptabilité du péage

Le péage urbain n'est pas un modèle spécifiquement londonien, il est techniquement transposable en France.

Le problème consiste à le faire accepter par le public, hostile, si on en croit les sondages réalisés récemment à Lyon, comme il l'était à la fin des années 50 au stationnement payant aujourd'hui banalisé. Mais que signifient ces sondages, en l'absence de toute information préalable sur les modalités pratiques du péage, ses avantages attendus pour la collectivité, l'affectation de son produit et les mesures d'accompagnement ? Un effort de pédagogie est donc indispensable.

Les publications récentes de la FNAUT

Les documents suivants sont disponibles au siège de la FNAUT, les prix sont indiqués port compris.

- **Les actes du colloque FNAUT-CERTU "Mobilité et péages urbains : Singapour, Londres et après ?"**, Lyon, 2003 (56 pages, 15 euros).

- **Marche et vélo : une chance pour la ville et l'environnement**, recueil d'articles de la FNAUT (deux fascicules de 32 pages chacun, 6 euros par fascicule, 10 euros les deux).

- **Les plans de déplacements urbains, bilan à mi-parcours : dossier rédigé par Jean-Louis La Rosa** (24 pages, 6 euros).

- **Les contrats de plan Etat-régions, bilan à mi-parcours : dossier rédigé par Jean-Marie Tisseuil** (16 pages, 5 euros).

Bus guidé, tramway du 21^e siècle ?

Les adversaires du tramway ne désarment pas (voir FNAUT-Infos n°98 et 113). Et derrière leur "trop coûteux !" se cache un "trop efficace !" inavouable.

On se souvient peut-être de l'ouvrage de Michel Carmona "le tramway, le coût d'une mode". Son véritable auteur, Jean Orselli, ingénieur général des Ponts, persiste et signe (lui-même, cette fois-ci) dans une deuxième offensive, "les nouveaux tramways, comment ne pas rater son tram".

Notre tramophobe a des connaissances approximatives et lacunaires. Il fait sourire quand il s'en prend aux cahots et au bruit infernal du tramway puis à sa "cloche", "avertisseur d'un autre âge" pourtant suffisant pour alerter les distraits. Mais cet expert auto-proclamé se présente - il n'est pas le seul et sa contribution mérite donc une analyse attentive - comme un citoyen-contribuable soucieux d'un développement rationnel des transports collectifs.

Il dénonce ainsi avec justesse la manie ridicule des élus d'exiger à tout prix des matériels originaux (nez, livrée, aménagement intérieur) soi-disant adaptés à leur ville. Mais cet opposant à une politique volontariste de maîtrise de l'automobile urbaine se trahit vite !

- A ses yeux, le tramway "gêne les voitures", alors que le métro "n'obère pas la voirie". Il critique la "rigidité" du tramway, qui oblige à organiser la circulation et constitue donc une garantie de protection du site propre. Il vante au contraire la "souplesse" des systèmes sur pneus qui permet des accommodements avec la circulation générale.

- Il affirme que les sites propres pour bus se sont beaucoup développés avant la réapparition du tramway. Mais, pour lui, un simple couloir "protégé" par une bande de peinture est un site propre ...

- Alors que le tramway est "un investissement pharaonique" qui "engloutit des sommes folles", les coûts du mini-métro de Rennes et du tramway de Rouen (en partie souterrain) ne suscitent de sa part aucune réprobation.

Bus = tramway = métro ?

Jean Orselli affirme à juste titre que le maximum doit être tiré du bus avant d'investir dans des techniques plus coûteuses. De même il dénonce le manque d'intérêt et de fiabilité des TVR et autres Translohr dont le coût, annoncé inférieur de 40% à celui du tramway pour séduire des élus naïfs, a fini par le rejoindre. Mais on ne peut le suivre quand il fait du bus à guidage immatériel (optique dans le cas du Cavis, électromagnétique dans celui de Phileas) la panacée universelle - "le tramway du 21^{ème} siècle" - capable de remplacer le

tramway, le train-tramway et même le métro, ce qui laisse pantois !!! Sa thèse ringarde nous ramène en 1970, avant la redécouverte du tramway.

- Certes les performances du bus se sont rapprochées de celles du tramway (accessibilité, confort, vitesse, esthétique) mais sans les atteindre. Le public le sait bien : à Grenoble, les parkings relais situés aux terminus des lignes de tramway sont saturés, ce n'est pas le cas de ceux qui alimentent les lignes de bus, même à haute qualité de service (cas de la ligne 1 bénéficiant d'une onde verte). Un accro de la voiture accepte de passer au tramway, plus difficilement au bus.

- Plus fondamentalement, le choix d'un véhicule de transport collectif dans la panoplie disponible doit dépendre du volume du trafic potentiel. Or si un bus doublement articulé, de longueur maximale 24 m, peut contenir 228 voyageurs (68 assises et 160 debout, cas du bus Van Hool de Genève), le tramway Citadis de 44 m peut en contenir 300 (70 + 230) et on peut accoupler deux rames (ce sera bientôt le cas sur le T2 parisien aux heures de pointe). Le nombre des places debout est calculé à 4 par m² pour les trams et 6 pour les bus.

A Montpellier, il a fallu allonger les rames pour pouvoir transporter plus de 100 000 voyageurs par jour : sans le tram, c'est une véritable noria de bus, ingérable techniquement et ruineuse en personnel, qui aurait été nécessaire.

Désinformation

Avec une mauvaise foi évidente, Jean Orselli tente d'accréditer la thèse que le renouveau du tramway est un caprice français, "une aberration économique et une catastrophe fiscale, une mode destinée à séduire les écolos et les bobos", produit du lobbying d'industriels comme Alstom et de la FNAUT auprès d'élus incompetents techniquement et peu soucieux de l'argent public. Mais il n'est jamais sorti de l'hexagone !

La France est loin d'être le seul pays à avoir renoué avec le tramway. En Grande-Bretagne, où seule une ligne avait survécu, à Blackpool, le tramway est réapparu au sud de Londres et les projets foisonnent. Il en est de même en Irlande (Dublin), en Espagne (Valence, Bilbao, Barcelone, Malaga, la Corogne) et au Portugal (métro léger au sud de Lisbonne, tramway-métro à Porto), en Italie (Rome, Milan), et même aux USA.

Mais l'essentiel pour Jean Orselli, et quelques autres, est bien de discréditer le tramway. Pour lui, le transport collectif n'est destiné qu'aux usagers captifs, à qui le bus suffit bien : l'avenir de la ville ne l'intéresse pas.

Jean-Louis La Rosa et Jean Sivardière

Mise au point

Jean Orselli critique la FNAUT avec virulence mais caricature ses positions en la présentant stupidement comme un lobby fanatique du tramway.

- Si la FNAUT remet en cause l'hégémonie de la voiture en ville, il ne s'agit pas d'une hostilité de principe à la voiture, qui a un créneau de pertinence.

- Si la FNAUT a critiqué dès l'origine les systèmes hybrides à guidage par rail unique, tels que le TVR, elle a toujours jugé favorablement le bus à guidage optique dès lors qu'il est conçu comme un progrès du bus (permettant en particulier de faciliter l'accostage aux arrêts et d'éviter les réseaux à deux vitesses) et comme une solution d'attente - et non un substitut - du tramway.

- La FNAUT n'a jamais eu d'hostilité de principe aux sites propres pour autobus. Ainsi nous avons approuvé la réalisation du Trans-Val de Marne, dont l'infrastructure a été conçue pour une éventuelle adaptation au tramway, et avons stigmatisé l'attitude du maire de Créteil qui a obligé le TVM à traverser sa commune en site banalisé. Nous avons apprécié de même les sites propres bus bien protégés de Clermont-Ferrand et de Montpellier (repris aujourd'hui par le tramway).



Photo : Marc Debrincat

Réversibilité

Les matériels non réversibles (métro parisien à l'origine, tramways de Suisse et de Saint Etienne, TVR) possèdent un seul poste de conduite mais les terminus doivent évidemment comporter des boucles de retournement. La réversibilité implique donc des surcoûts (deux postes de conduite, portes sur les deux côtés, diminution du nombre des places assises) que Jean Orselli dénonce avec une insistance bizarre, mais elle permet d'éliminer les boucles des terminus et, grâce à des aiguillages en ligne, de faire des services partiels et de passer d'une voie à l'autre en cas d'incident.

Bus guidé (fin)

Incompétence

Jean Orselli prétend que le renouveau des sites propres pour bus signifie l'échec du tramway. Or le tramway ne s'imposait ni à Grenoble sur la ligne 1, ni à Rouen sur l'itinéraire du bus guidé TEOR (et dans ces deux cas, le choix du bus guidé a été suggéré par des associations membres de la FNAUT).

D'après lui, la ligne nord-sud Orléans-La Source est "un échec éclatant" alors que le trafic est conforme aux prévisions depuis la restructuration du réseau de bus. Pour la ligne est-ouest, il souhaite le bus guidé alors que son potentiel de clientèle est identique à celui de la première ligne et que ce choix rendrait impossible une interconnexion avec la ligne 1 et le réseau RFF.

Jean Orselli prétend aussi que le renouveau du tramway est dû au lobbying d'Alstom et de la FNAUT. Il est certain que la FNAUT, grâce aux efforts de ses associations locales et du Groupement pour l'Etude des Transports Urbains Modernes (GETUM), a joué un rôle important. Mais il faut rappeler que c'est contraint et forcé qu'Alstom (avec un H à l'époque) a construit le coûteux Tramway Français Standard pour Nantes, Grenoble, Paris et Rouen - avant de découvrir qu'il existait un marché du tramway et de s'y positionner avec la gamme Citadis.

Le bus panacée ?

On assiste aujourd'hui à une débâche de louanges sur l'autobus (voir le récent Salon européen de la mobilité à Paris) et en particulier sur les "Bus Rapid Transit" (BRT) de Curitiba et de Bogota, vantés même par le responsable Stratégie de la RATP. Mais il faut se méfier. En consultant le site internet "www.publictransit.us", on apprend que le système BRT transporte mal une clientèle pauvre et captive d'un pays en voie de développement, que ce système est inimaginable dans un pays riche, et que la ville de Curitiba, après avoir étudié un transport innovant du type monorail, veut améliorer ses transports en remplaçant les mégabus Volvo produits localement par ... un tramway électrique, un light rail.

Jean-Louis La Rosa

Le bus tombe à pic dans un contexte économiquement défavorable aux transports publics. Il a son créneau mais il permet aussi d'occulter le manque de vision en matière de cohérence transport-urbanisme. Il peut aller partout et ne gêne pas la voiture. C'est un superbanco électoral !

Rémi Désormière

Débat public : avancée à consolider

La loi Barnier de 1995, approfondie et complétée en février 2002, a introduit un moyen pour le public et les associations de s'exprimer sur un grand projet d'infrastructure, ou encore un réseau directeur, une problématique générale, un programme. C'est le Débat Public, une avancée notable et irréversible de la démocratie participative.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), chargée d'organiser les débats, a procédé à un retour d'expérience en juin 2004.

- Certains débats (ligne électrique France-Espagne dans les Pyrénées Orientales, port de Fos et peut-être CDG Express) ont abouti à la modification, sinon à l'abandon, du projet initial.

- Tous les grands projets sont dorénavant soumis au débat, une saisine parlementaire n'est plus nécessaire.

- Des études alternatives à celles du maître d'ouvrage ont pu être réalisées (3ème aéroport parisien, CDG express).

- Des cahiers méthodologiques ont été constitués par la CNDP pour que le débat respecte les droits des acteurs.

- Enfin, la perspective d'un débat public amène le maître d'ouvrage à approfondir son projet et sa motivation.

Mais tout n'est pas aussi rose. Le gouvernement a infligé un véritable camouflet au débat public quand il a approuvé, lors du CIADT du 18-12-2003, des projets en cours de discussion. La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui pilotait le débat sur le contournement autoroutier de Bordeaux a démissionné, ce qui n'a pas empêché la CNDP d'entériner le débat. Celle qui s'occupait du projet A24 Amiens-Lille-Belgique n'a pas cru nécessaire d'en faire autant. Comme dans le cas de l'A32 en Lorraine, une étude contradictoire demandée dès le début du débat a été refusée sous le faux prétexte qu'il n'était plus temps.

Dix propositions

La discussion entre les associations et la CNDP a fait ressortir un certain nombre d'améliorations nécessaires.

1. Le débat doit avoir lieu très en amont de l'élaboration du projet. Les associations ont en effet aujourd'hui en face d'elles un projet déjà "tout ficelé", qu'il est difficile psychologiquement au maître d'ouvrage de remettre en cause.

Le débat devrait porter beaucoup plus sur les besoins, l'aménagement du territoire, l'environnement, que sur les modalités de réalisation du projet. Ainsi les débats sur un projet autoroutier

tendent à porter sur les tracés possibles plutôt que sur la place du transport par route par rapport aux autres modes de transport, et les conséquences du projet sont peu fouillées, en particulier sur le plan écologique. Un bon exemple a été donné par le débat sur la ligne électrique dans les Pyrénées Orientales, les perspectives de modération de la demande d'électricité et l'impact des énergies alternatives ont été examinés.

2. Les associations doivent pouvoir préparer leurs dossiers avant l'ouverture du débat. L'identification de points de divergence avec le maître d'ouvrage amènerait à envisager dès cette étape une expertise complémentaire et à en préciser le cahier des charges.

3. Après le débat, les associations sont frustrées d'être coupées des décideurs. Cautionnée par une personnalité indépendante, une concertation devrait s'instaurer avec le maître d'ouvrage ; un comité de pilotage serait souhaitable. Les décisions devraient intervenir rapidement et être définitives.

4. L'organisation du débat ne doit pas être sous-traitée au maître d'ouvrage, qui occupe trop souvent une place envahissante. Le meneur du débat doit être indépendant et compétent. Des moyens financiers sont à mettre à la disposition des associations, en particulier pour la réalisation d'une étude indépendante, ou pour toute autre action comme un recours judiciaire ; ces moyens devraient être inclus dans le budget mis à la disposition de la CPDP.

5. Les données fournies par le maître d'ouvrage devraient être labellisées : ce devrait être le rôle de la CPDP.

6. Le rapport de la CPDP ne devrait pas être seulement méthodologique, mais exposer les arguments échangés (sans prendre partie, selon la loi).

7. Les décisions de la CPDP et de la CNDP devraient pouvoir être attaquées en justice : le Conseil d'Etat, statuant sur un recours présenté par l'association lorraine AGIRR, auquel s'était associé la FNAUT, a précisé que tel n'était pas le cas aujourd'hui.

8. Les élus locaux doivent être présents et participer activement au débat. C'est rarement le cas aujourd'hui, surtout quand les élus sont favorables au projet.

9. La distribution de documents à domicile est insuffisante : journaux et télévisions doivent coopérer en couvrant impartialement les débats.

10. Enfin une formation plus poussée des associations à la procédure du débat public permettrait d'améliorer le contenu des débats et d'éviter des affrontements stériles.

Jean-Paul Jacquot

Service garanti ?

La position du Conseil National de la FNAUT favorable au service garanti aux heures de pointe me semble plus liée au climat politique ambiant qu'à des arguments de fond. Par rapport à l'ensemble des désagréments subis par les usagers, le poids des grèves est certainement faible. D'autre part, les usagers qui soutiennent les grévistes n'ont pas l'idée d'écrire à la FNAUT pour signaler ce soutien.

Tout observateur de l'histoire sociale sait que limiter le droit de grève est le meilleur moyen de s'attaquer par la suite au service public.

Etre pour ou contre le service garanti ne relève pas d'une divergence normale au sein d'une association, mais d'un choix de société : en prenant parti pour cette atteinte au droit de grève, la FNAUT oblige ses adhérents syndicalistes à faire un choix : je le fais en démissionnant de la FNAUT.

Gérard Badéyan, 92 Malakoff

NDLR - Le Conseil national de la FNAUT est pluraliste politiquement et comprend des syndicalistes. Sa position, quasi-unanime, en faveur du service garanti ne peut donc être interprétée comme une victoire de la droite sur la gauche ou comme une attitude antisyndicale. Nous n'avons d'ailleurs réclamé le service garanti que pour l'offre relevant du service public, et non pour l'offre commerciale (grandes lignes SNCF).

TIPP flottante

Dans sa revue *Que Choisir* (septembre 2004), l'Union Fédérale des Consommateurs publie un dossier alarmiste sur le réchauffement climatique. Elle insiste sur l'urgence d'une lutte contre ce phénomène qui s'accélère et critique le contenu "dérisoire" du Plan Climat. Mais dans le même temps, sans voir la contradiction flagrante, l'UFC réclame le retour de la TIPP flottante pour aider les automobilistes à supporter la hausse du prix des carburants.

Si le prix des carburants était vraiment devenu insupportable au point de nécessiter une intervention financière de l'Etat, les automobilistes auraient déjà adopté des pratiques permettant de réduire leur consommation : conduite "souple" (-20% au minimum), réduction de la vitesse de 130 à 120 km/h sur autoroute (-15%), réglage correct du moteur (-10%), gonflage correct des pneus (-3%), ... et qu'ils auraient supprimé la climatisation et délaissé leur véhicule pour les déplacements de proximité (un déplacement automobile sur 4 se fait sur moins d'un km, un sur 8 sur moins de 500 m).

Cette attitude ne relève pas d'un choix de société extérieur aux préoccupations légitimes de la FNAUT. Après de longs débats, nous estimons que le service garanti est nécessaire tant pour protéger les usagers actuels placés dans des situations pénalisantes que pour crédibiliser les transports publics aux yeux de leurs usagers potentiels et des décideurs politiques qui les financent. L'exigence d'un transport collectif fiable est croissante au sein du public.

Commission partielle

La mise en oeuvre des propositions du rapport Mandelkern pour prévenir les conflits dans les transports publics et améliorer la prévisibilité du trafic en cas de grèves serait un progrès. Mais la commission a mal apprécié le vécu des usagers, qui ne peuvent se contenter d'une connaissance précise du plan de transport en cas de grève (même si ce plan est connu, il arrive que des trains soient supprimés au dernier moment).

Les sacrifices mutuels qu'elle souhaite pour concilier droit de grève et droit au transport ne sont pas équitablement répartis entre grévistes et usagers. Elle souligne que la grève n'est pas la préoccupation principale des usagers : c'est évident car les retards sont subis quotidiennement. Mais la grève exaspère davantage car les grévistes prennent alors en otages ceux qui les font vivre, alors que les causes des retards sont multiples et difficiles à maîtriser.

La commission a ignoré les impacts professionnels, familiaux et économiques des grèves, leur coût pour les exploitants (donc pour les usagers), leur incidence sur la clientèle potentielle. Elle ne s'est pas interrogée sur la disproportion entre le nombre des grévistes et celui des usagers pénalisés. Elle a privilégié le point de vue des syndicats, qui refusent toute évolution.

Quant aux "besoins essentiels" laissés à l'appréciation des autorités organisatrices, que peuvent-ils signifier alors que les usagers se déplacent d'une ligne à l'autre, d'un territoire à l'autre ?

Claude Guilloux, AUTERLOR

Péage urbain

Le Premier ministre a refusé d'envisager le péage urbain, "afin de ne pas pénaliser le pouvoir d'achat des Français" : cet argument, destiné à masquer sa volonté de protéger le secteur automobile, est sans valeur. En effet, en cas d'instauration d'un péage urbain, de nombreux ménages auraient davantage recours au transport collectif moins onéreux que la voiture, certains n'auraient plus qu'une seule voiture, ... En définitive, leur pouvoir d'achat, bien loin de régresser, augmenterait.

Jean Dreyer, FNAUT Alsace

Une croissance folle

● Entre 1970 et 2000, le trafic aérien mondial a augmenté deux fois plus vite que le PIB mondial.

● De 1995 et 2001, le trafic aérien français a augmenté de 5,3% en passagers-km par an : 1,4% en trafic domestique, 6% en trafic européen et 7,1% en trafic international à longue distance.

● En 1976, 57% du trafic aérien de passagers correspondait à des déplacements professionnels et 43% à des déplacements personnels ou de loisirs : aujourd'hui, les pourcentages sont respectivement de 38% et 62%.

● Le taux moyen d'élasticité prix-traffic du transport aérien de passagers est de -0,7 : si le prix augmentait de 10% (renforcement des mesures de sécurité, variation du prix du pétrole, taxation des nuisances au voisinage des aéroports, instauration d'une écotaxe-effet de serre), le trafic diminuerait de 7%.

Report sur la province ?

● Aujourd'hui, les 3/4 du trafic international ayant la France pour origine ou destination correspondent à un trafic intra-européen.

● Le trafic international de ou vers les aéroports de province s'effectue ainsi : 42% des passagers utilisent des liaisons directes, 11% des correspondances à Roissy, 5% des correspondances à Orly (essentiellement vers les départements d'outremer), 17% des correspondances à Francfort, Amsterdam ou Londres, 25% des pré- ou post-acheminements ferroviaires vers ou de Paris.

● La concentration des trafics sur la région parisienne résulte de l'attractivité de Paris (deuxième zone européenne en commerce et en attractivité) et des correspondances entre vols à moyenne ou longue distance, et non des correspondances entre vols domestiques et vols à longue distance. Il est donc illusoire d'espérer, comme les promoteurs de Notre Dame des Landes, un report significatif de trafic de Roissy ou Orly sur les aéroports de province, aucun d'eux ne pouvant concurrencer sérieusement les autres aéroports de correspondances européens.

● Dans une expertise menée en 2003, le cabinet Cosynergie a montré que les pistes de l'aéroport de Nantes ne seraient pas saturées dans 10 à 15 ans mais seulement dans 20 à 30 ans et peut-être plus. Quant à l'aérogare de Nantes, dont les promoteurs de Notre Dame des Landes prédisaient la saturation rapide, Cosynergie a démontré qu'elle accueillait moins de passagers que les aéroports existants de taille comparable.

Permis à points

Récompense :

+3 points à Alain Tourret, maire PRG de Moulton (Calvados) et conseiller régional. A son initiative, les élus de sa commune, ceux de la communauté de communes et des présidents d'associations se sont rendus en train à Caen, un dimanche matin, afin de sensibiliser la population à l'intérêt du rail. La petite gare de Moulton est située à l'est de Caen et desservie par la relation cadencée Bayeux-Caen-Lisieux. L'utilisation du train depuis Moulton permet de gagner le centre de Caen en 12 minutes, contre un temps de parcours beaucoup plus long par la RN 13 saturée. La commune a réhabilité les abords de la gare.

Punition :

-5 points au député UMP de l'Oise Lucien Degauchy. Il se vante d'avoir fait comprendre au Premier ministre la nécessité de baisser les amendes pour les petits excès de vitesse : "payer, comme j'ai dû le faire, 90 euros pour avoir dépassé la vitesse autorisée de 1 km/h, c'est du racket fiscal". Une amende n'a rien à voir avec un impôt : on peut y échapper en levant le pied.



Bêtisier

Christian Namy, nouveau président UMP du Conseil général de la Meuse. Sans voir la contradiction, il critique les opposants au positionnement stupide et ruineux de la gare meusienne du TGV Est dans une zone semi-désertique, et demande que les gares de Verdun et Barle-Duc soient intégrées au projet global de TGV.

Mais il se soucie davantage du taping à l'oeil que de l'aménagement du territoire. La future gare TGV d'Issoncourt sera surmontée d'un "lanterneau en bois de 16 m de hauteur d'où jaillira la lumière" (il se dégradera vite dans cette région humide). "Il faut être original car Issoncourt sera la première gare lorraine quand on arrivera de Paris". Mais deux TGV seulement s'arrêteront chaque jour à Issoncourt : la plupart des voyageurs y passeront à 320 km/h et ne verront pas la gare.

Selon l'AREP, filiale de la SNCF qui en a réalisé les plans, "la gare s'organise de façon libre et lyrique (sic) sous une toiture constituée de multiples facettes à pente variable". Quant à la "zone d'activités" de 60 hectares qui devait être implantée par le département au voisinage de la gare et comprendre un centre de congrès, elle est dorénavant remplacée par un modeste "village meusien".

BIEN DIT

● **Corinne Lepage**, ancienne ministre de l'Environnement, présidente du parti CAP 21 : "la grande mascarade de développement durable a pu faire illusion auprès du grand public. Mais celui-ci n'a pas été longtemps dupe d'un discours en total décalage avec les actes. Le temps des apprentis sorciers est révolu : gouverner, c'est prévoir et agir".

● **François Chérèque**, secrétaire général de la CFDT : "les effets du réchauffement climatique commencent à se faire dramatiquement sentir. Ils résultent en grande partie de modes - de production, de consommation et d'exploitation des ressources naturelles - irrationnels et indifférents aux générations futures".

MAL DIT

● **Philippe Richert**, président UMP du Conseil général du Bas-Rhin. Dès sa nomination récente à la présidence du Conseil National de l'Air, il a qualifié de "volontariste" le Plan climat du gouvernement Raffarin.



"Le chasseur du TGV"

Cheminot et chasseur professionnel, René Favre a pour mission d'arpenter 150 km de la LGV Paris-Lyon en Bourgogne. Fusil sur l'épaule, il traque les sangliers et chevreuils qui, de plus en plus nombreux, vivent dans l'emprise de la LGV après s'y être introduits par des trous creusés sous la clôture grillagée par des renards et des blaireaux, et même par des chasseurs et des ramasseurs de champignons. Il les fait sortir ou abat ceux qui refusent. Depuis la création de son poste en 2001, le nombre des incidents et retards dus aux heurts des trains sur des animaux est en chute libre. Un deuxième poste de cheminot-chasseur a été créé pour l'Yonne et la Seine et Marne.

Brèves

Effet de serre

Sur l'ensemble du globe, l'industrie contribue à 42% des émissions de gaz à effet de serre, cette contribution augmente de 0,6% par an. La part du bâtiment (activités domestiques) est de 31% et augmente de 1% par an. La part des transports n'est que de 22% mais elle augmente de 2,4% par an (de 7,7% par an en Asie). En France, le secteur des transports dépend à 95% du pétrole, il émet 27% des gaz à effet de serre, devant l'industrie (21%), le bâtiment (18%) et l'agriculture (18%).

Motos, cyclos, 4x4

Le trafic des deux-roues motorisés explose à Paris : +15% en 2001-2002. Or, selon Moto-net, la plus propre des motos testées rejette, en ville, 0,06 gramme d'oxydes d'azote par km, soit 2 fois plus qu'un gros camion. La plus polluante rejette 147 fois plus d'oxydes d'azote qu'une berline moyenne. Toutes émissions confondues, la moto est, de loin, le véhicule urbain le plus polluant.

Même les scooters contribuent à la pollution de l'air. Selon le ministère de l'Industrie, les cyclomoteurs de moins de 50 cm³ polluent 2,6 fois plus en CO que les voitures neuves, et 8,5 fois plus en hydrocarbures non brûlés et NOx.

En 2003, 90 000 véhicules 4x4 (poids moyen 2 tonnes) ont été vendus en France, 5 fois plus qu'en 1993, soit 5% des voitures neuves. D'après les vendeurs, 90% des 4x4 ne roulent jamais hors des routes bitumées. Le journal Auto-Moto ironise sur les "beaufs baroudeurs des boulevards" qui conduisent ces engins souvent équipés de pare-buffles.

Diesel

Les moteurs diesel consomment 20% de moins que les moteurs à essence et émettent donc 20% de moins de gaz à effet de serre, comme le dioxyde de carbone. Mais ils produisent des particules fines hautement cancérigènes. Or seulement 500 000 véhicules diesel, sur les 12 millions circulant en France, sont équipés de filtres à particules. Et un moteur diesel produit 3 fois plus d'oxyde d'azote (polluant très actif dans la formation d'ozone) qu'un moteur à essence.

Pourquoi faire simple ...

... quand on peut faire compliqué ? Alors que Lyon, Limoges et Saint Etienne modernisent leur parc de trolleybus, la ville de Marseille a supprimé 5 de ses 7 lignes. Les deux restantes sont menacées. Dans le même temps, l'utilisation d'autobus à batteries électriques est envisagée pour les remplacer.

Actions en régions

Aquitaine

● Suite aux graves accidents d'autocar survenus au cours de l'été près de Poitiers puis de Bordeaux, l'association des usagers des transports d'Aquitaine (AUTRA) a rappelé que, suivant des contrôles récents, bien des autocars utilisés pour des transports à longue distance ne répondaient pas aux normes de sécurité. Elle demande le rétablissement des trains de nuit directs entre Paris et la péninsule ibérique, dont la disparition a provoqué le report quasi-intégral du trafic sur la route.

Bourgogne

● L'AIDUT (Sens), le CAPAD (Auxerre) et la FNAUT Bourgogne ont fermement protesté contre la mise en place du billet 1 jour par la SNCF. Les associations ont obtenu de la région la suspension de cette mesure qui pénalise l'ensemble des usagers sous prétexte de lutte contre la fraude.

Bretagne

● Le Comité de défense et de promotion de la ligne Dol-Dinan-Lamballe, qui relie la Basse-Normandie et la Bretagne Nord, a organisé une fête du rail à Dinan : déplacement en train Dol-Dinan, visite de Dinan, concert et musée du rail en gare de Dinan.

Nord-Pas de Calais

● L'Union des Voyageurs du Nord a protesté contre la hausse brutale (de 40 à 190 euros, soit +365%) de l'abonnement annuel sur les transports lillois pour les personnes âgées imposables. Cette mesure "irréfléchie et inopportune" pénalise 8000 usagers qui ne sont pas tous riches et auxquels les transports publics permettent de participer à la vie sociale sans être obligés d'utiliser une voiture.

Assises du Rail

L'Association pour le développement des Transports Collectifs de l'Hérault (ADTC 34) organise à Paulhan, le samedi 27 novembre, les Assises du Rail de la région Languedoc-Roussillon, avec la participation de Jean-Claude Gayssot, vice-président de la région chargé des Transports, Yves Piétrasanta, vice-président chargé du développement durable, Jean Sivardière, président de la FNAUT, Patrice Loisel, président de l'ADTC 34, des élus et des associations.

Tél. : 0467630059, port. : 0668352555, fax : 0467413065.

Courriel : assisesdurailr@euro.st

Poitou-Charentes

● La FNAUT Poitou Charentes et les syndicats CGT-Cheminots Poitou Charentes et Limousin ont organisé une consultation commune auprès des usagers pour connaître leurs souhaits sur les horaires de la ligne Limoges-Angoulême-Royan. Des questionnaires ont été insérés dans les bulletins municipaux des communes riveraines et étaient disponibles dans les bureaux de poste et dans les mairies.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA a de nouveau protesté contre les fréquentes suppressions inopinées de services TER desservant l'agglomération marseillaise, par manque de matériel disponible ou en raison de la priorité systématique donnée par la SNCF aux TGV et trains Corail. Aucun dédommagement financier n'est accordé aux abonnés, alors que les trains supprimés sont payés par la région.

Rhône-Alpes

● L'Association des Usagers de la Ligne Grenoble-Valence (ASULGV) critique le Conseil général de l'Isère qui a créé à grands frais une ligne express d'autocar sur autoroute entre Voiron et Grenoble, en concurrence directe avec les trains TER et avec des tarifs plus avantageux (la liaison Voiron-Crolles lui semble par contre justifiée car elle ne concurrence pas le TER) : "le rôle du département est de mettre des transports là où il n'y en a pas, et non de récupérer une clientèle habituée à un autre transport collectif" (l'autocar a pris la moitié de sa clientèle au TER). L'Association pour le Développement des Transports en Commun dans la région grenobloise (ADTC) aurait elle aussi préféré un renforcement du TER, mais considère la navette routière comme la meilleure solution actuelle compte tenu de l'incapacité des acteurs ferroviaires à améliorer le TER.

● Lors du Festival Ecologique de l'Albenc (38), Jean Sivardière a présenté un exposé sur la politique des transports et Yves Gimbert, président de l'ASULGV, un exposé sur le rôle du rail dans la desserte du sillon alpin.

● Dans le cadre de la Semaine du Transport Public, l'association Lyon-Métro-Transports Publics a organisé une conférence-débat sur le thème "Lyon ville sans voiture, une utopie ?", animée par Patrick Bonnel, enseignant-chercheur à l'ENTPE.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT compte à ce jour environ 150 associations et 35 000 membres.

● Simone Bigorgne et Régis Bergounhou ont rencontré Guillaume Cerutti, directeur général de la DGCCRF.

● La FNAUT a exercé un recours devant le Conseil d'Etat afin de contester la légalité et d'obtenir l'annulation des suppressions de services directs Lyon-Bordeaux par la SNCF.

● La FNAUT a demandé au Premier ministre de reconsidérer l'abandon du projet POLT d'introduction de la technique pendulaire sur la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

● La FNAUT a demandé à Gilles de Robien de renoncer à transférer au TGV Est des crédits (6 millions d'euros) prévus pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle dans le cadre des contrats de plan.

● Jean-Marie Tisseuil a rencontré Yves Cabana, responsable "développement durable" de la société Véolia, qui s'intéresse en particulier à la distribution des marchandises en ville et aux déplacements des handicapés.

● Jean Sivardière et François Jeannin ont longuement rencontré Gilles de Robien, ministre de l'Equipement, qui avait invité la FNAUT dans le cadre de ses consultations sur le "service garanti" et les conclusions de la commission Mandelkern.

● Jean-François Hogu a participé à une réunion de travail avec l'ADEME sur l'information écologique des consommateurs.

● François Jeannin et André Laumin sont intervenus sur la dégradation de la situation du rail et sur la sécurité des voyages en avion et en car lors de l'assemblée générale du Conseil National des Transports.

● La FNAUT a confirmé son opposition au billet 1 jour de la SNCF : pour lutter contre la fraude, il ne faut pas imposer des contraintes aux usagers mais renforcer les contrôles.

● François Jeannin et André Laumin sont intervenus au colloque sur le fret ferroviaire organisé au CES par le CE de la SNCF.

● Simone Bigorgne participe à un groupe de travail du MEDD sur la simplification des enquêtes publiques.

● Le 13ème congrès de la FNAUT a eu lieu à Saint Lô les 23 et 24 octobre. Un compte rendu des débats sera publié dans notre prochain numéro.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 129

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, Métro : 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

Pédagogie Le 14ème congrès de la FNAUT

Qu'il s'agisse de sécurité routière, de maîtrise de la voiture en ville ou encore de lutte contre le réchauffement climatique, les décideurs politiques doivent impérativement faire preuve de détermination. Mais, comme pour s'excuser de leur manque de volonté, ils évoquent souvent l'obstacle supposé de "l'acceptabilité sociale".

Cet obstacle n'est-il pas surestimé ? Les Français ne sont pas si bêtes, un effort de pédagogie pourrait vaincre, ou au moins réduire, les résistances au changement. Encore faudrait-il que cet effort soit entrepris.

Inquiet des inévitables récriminations contre l'installation des radars automatiques et le "racket des automobilistes", le Premier ministre n'a pas vraiment cherché à défendre sa politique, pourtant efficace, de sécurité routière. Il aurait pu expliquer qu'une amende n'est pas une taxe qui, comme la TVA, frappe tous les contribuables, et qu'un conducteur peut aisément y échapper en levant le pied. Il a préféré céder à la pression du lobby automobile et annoncer la réduction du montant des amendes.

Le péage urbain suscite des réactions hostiles dans une opinion mal informée : ces réactions s'affaibliraient si on expliquait que le péage peut permettre d'accélérer le développement des transports publics. Le Premier ministre a préféré rejeter cette perspective en affirmant sommairement qu'il ne fallait pas attenter au pouvoir d'achat des Français.

L'abaissement de la vitesse limite de 130 à 120 km/h sur les autoroutes a été sérieusement envisagé, mais finalement rejeté. Ici encore, on pouvait chercher à convaincre, en expliquant que dans la majorité des pays européens, la vitesse limite est inférieure ou égale à 120 km/h et que l'abaissement de 130 à 120 km/h permettait, sans perte de temps significative, à la fois d'améliorer la sécurité et de diminuer la consommation de carburant et l'usure des véhicules.

Le rôle d'un responsable politique n'est pas de s'incliner passivement devant les plaintes et les craintes de ses concitoyens, mais de résoudre les problèmes en élargissant la fraction de l'opinion, plus large qu'on ne le croit, qui est réceptive aux arguments rationnels.

Jean Sivardière

Lors de son 14ème congrès, tenu à Saint Lô en octobre 2004, la FNAUT a exprimé sa vive inquiétude face à la politique du gouvernement. A l'exception de la sécurité routière, les décisions judicieuses sont rares et la situation du secteur des transports se dégrade. Les investissements de transports urbains sont ralentis par le désengagement politique et financier de l'Etat. Le système ferroviaire est dans une situation alarmante, le rééquilibrage rail-route est sacrifié à la recherche d'un illusoire équilibre financier du rail. Les trafics routiers et aériens se développent, mais la crise écologique et sociale liée aux transports n'est appréhendée que dans des discours creux sur le développement durable. Une profonde réorientation de la politique nationale des transports est urgente.



Avec une parfaite régularité, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 14ème congrès s'est donc tenu à Saint Lô les 23 et 24 octobre 2004. Plus de 100 représentants de ses associations membres y ont participé, venus des diverses régions françaises malgré les difficultés d'accès par le train (voir encadré page 2). C'était la première fois que la FNAUT tenait son congrès dans une petite ville (20 000 habitants à Saint Lô, 28 000 dans l'agglomération).

L'organisation matérielle du congrès a été prise en charge par l'équipe du siège national de la FNAUT animée par Simone Bigorgne et, sur place, par les militants de l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR), plus particulièrement par son président Guy Fontenelle. Jean Sivardière, président de la FNAUT, a animé les débats du congrès.

Notre fédération a bénéficié du soutien logistique indispensable de la ville de Saint Lô, qui a mis à notre disposition des locaux agréables et bien adaptés du centre culturel Jean Patouas. Le Conseil régional de Basse-Normandie nous a invités à une visite du chantier de modernisation de la ligne Caen-Rennes organisée la veille du congrès à Coutances, la SNCF nous a permis d'expérimenter le nouvel automoteur AGC de Bombardier sur un parcours Saint Lô-Caen, et les responsables des transports urbains de Caen nous ont offert un voyage de découverte du TVR.

Rapport de conjoncture, motion et prix

Le congrès a été l'occasion de porter une appréciation sévère sur l'action du gouvernement Raffarin deux ans et demi après son installation (voir page 3). Si-



14e congrès

gne de la bonne cohésion de la FNAUT, le rapport de conjoncture et le projet de motion générale préparés par le bureau ont été largement approuvés, à l'unanimité moins deux abstentions, par les congressistes, qui ont contribué à l'enrichissement des deux textes.

Ce travail de réflexion sur la politique des transports a été complété, au cours d'une soirée particulièrement animée, par l'attribution des traditionnels prix Orange et Citron (voir page 4).

Le dialogue souhaité avec le gouvernement n'a cependant pu avoir lieu. François Goulard, secrétaire d'Etat aux Transports, avait été invité de longue date à participer à notre congrès, mais il en a été empêché par "les impératifs de son agenda" et n'a même pas daigné se faire représenter par un membre de son cabinet (ce qu'avait fait Dominique Bussereau lors de notre précédent congrès à Lyon) : cette absence de l'Etat a été mal ressentie par la France d'en bas.

Dialogue avec les élus

Trois grands élus normands ont heureusement répondu à notre invitation et sont intervenus pour exposer leur vision de la politique des transports, leurs réalisations et leurs projets : François Digard, maire UMP de Saint Lô ; Eric Beaufile, vice-président UMP du conseil général de la Manche ; enfin Philippe Duron, nouveau président PS de la région Basse-Normandie.

Ces interventions ont permis aux congressistes de bien comprendre les caractéristiques des petites villes et zones rurales - habitat très dispersé, réseau routier très dense (7500 km dans la Manche), flux faibles - qui rendent difficile la mise en place de transports publics efficaces. Les élus, surtout les deux premiers, n'en ont pas moins été

Les actes du congrès

Les Actes comprennent les textes du rapport de conjoncture et de la motion générale, des précisions sur l'attribution des prix Orange et Citron, les interventions des trois élus invités, les six exposés des associations complétés par la réaction de Bruno Mercader, représentant de la SNCF, et la synthèse de Gérard Guyon, les conclusions des ateliers de réflexion sur l'organisation et l'action de la FNAUT et de ses associations, le bilan des activités juridiques de la FNAUT, l'exposé de Nicolas Glière sur les autorités organisatrices de transports, l'exposé d'André Laumin sur la situation du rail et les réflexions de Jean Sivardière sur l'avenir de la FNAUT.

Le document peut être commandé au siège de la FNAUT, chèque de 6 euros (port compris) à l'ordre de la FNAUT.

critiqués pour leurs investissements routiers excessifs et leurs efforts insuffisants en faveur des transports publics conçus comme un simple service social destiné aux seuls captifs (scolaires, personnes âgées), la position de la région étant plus nuancée. Le dialogue a été vif et sans langue de bois, mais courtois : un excellent exercice de démocratie.

Intermodalité ?

Plusieurs représentants d'associations de Normandie ont présenté la situation des transports publics dans leur secteur géographique, en mettant l'accent sur l'articulation, souvent déficiente, entre les transports ferroviaires, routiers et urbains.

Guy Fontenelle a ainsi décrit l'enchevêtrement incroyable des autorités organisatrices et des exploitants intervenant dans la desserte de la baie du Mont Saint Michel ; Théo Marteil a évoqué l'avenir de la ligne Dol-Dinan-Lamballe ; Marc Le Rochais a montré l'intérêt d'une réouverture de la ligne Caen-Flers, et l'évolution favorable de l'opinion à ce sujet ; Martine Portzert a souligné les difficultés des usagers de la gare de Bernay travaillant à Paris ; Jean-Paul Camberlin a mis en évidence les lacunes des relations par train ou autocar entre Rouen et les villes voisines ; enfin Michel Paya a présenté l'expérience réussie d'intermodalité tarifaire dans la zone urbaine du Havre.

Ces interventions ont été commentées par Bruno Mercader, directeur délégué du TER à la région SNCF de Rouen. Une synthèse des débats a été présentée par Gérard Guyon, consultant Transport proche de la FNAUT.

Ateliers et exposés

Deux séries de quatre ateliers, consacrés aux méthodes d'organisation et d'action de la FNAUT et de ses associations membres, ont permis aux congressistes d'échanger leurs expériences et de formuler des propositions qui seront ensuite étudiées par le bureau.

Pour clore le congrès, Marc Debrincat et Xavier Braud ont présenté un bilan des activités juridiques de la FNAUT (médiation, actions contentieuses pour défendre les usagers et pour sauvegarder le patrimoine ferroviaire) ; Nicolas Glière, brillant étudiant qui vient de terminer un stage à la FNAUT, a présenté ses réflexions sur la répartition des compétences entre autorités organisatrices de transports ; André Laumin a décrit les menaces qui pèsent sur le système ferroviaire français ; enfin Jean Sivardière a rappelé les atouts et les faiblesses de la FNAUT et souligné l'importance d'un renforcement rapide des instances régionales de la fédération.

Saint-Lô : ville enclavée

La ville de Saint Lô est située sur la ligne transversale Caen-Lison-Dol-Rennes, à 18 km de Lison où cette ligne se sépare de la radiale Paris-Caen-Cherbourg. Le samedi matin, on ne peut y accéder avant 10h50 depuis Rennes ; avant 11h51 depuis Paris, Lille, Le Havre (en passant par Paris) ou même Rouen (avec 3 correspondances à Evreux, Lisieux et Lison, soit un trajet de 3h25) ; avant 15h02 depuis Nantes ou même Le Mans. Les relations par train ou autocar entre Haute et Basse Normandie sont vraiment dignes d'un pays du tiers-monde.

Les congressistes qui ont assisté à l'intégralité du congrès ont donc dû arriver dès le vendredi soir et passer deux nuits d'hôtel à Saint Lô.

Caen-Flers

La Cour Administrative d'Appel de Nantes vient de donner raison à l'association Réseau Vert de Basse Normandie, dont le recours contre la fermeture de la ligne Caen-Flers avait été rejeté en 2002 par le Tribunal Administratif de Caen : la fermeture est annulée car l'assemblée délibérante de la région n'avait pas été consultée au préalable.

Haute Normandie

A l'initiative de Michel Paya, représentant régional de la FNAUT, les six associations haut-normandes membres de la FNAUT viennent de se rassembler en une fédération régionale : AURVAL du Havre, AVUC de Dieppe, Comité de Promotion des Transports Collectifs de Rouen, association de défense de la ligne Barentin-Caudebec, comité des usagers haut-normands de la ligne Paris-Granville et comité des usagers de la gare SNCF de Bernay. La nouvelle fédération, présidée par Alain Vignale (CPTC), s'inquiète en particulier de la faiblesse des investissements ferroviaires (voies, matériel roulant) et de la lourdeur des investissements routiers, alors qu'il n'existe même pas de voie ferrée entre Evreux et Rouen.

Bretagne

Jean-Luc Fillon, correspondant de la FNAUT en Bretagne-Nord présent au congrès, a proposé la réouverture de la ligne Saint Briec-Auray, transversale reliant les côtes bretonnes nord et sud, et l'expérimentation de méthodes d'exploitation innovantes pour les voyageurs et le fret. Une telle proposition aurait fait l'unanimité en Suisse mais un autre breton, François Goulard, estime que les usagers concernés peuvent se contenter d'autocars.

La motion du congrès

La FNAUT demande solennellement au gouvernement de déclarer officiellement "priorité nationale" le développement des transports publics urbains, ferroviaires, routiers et des modes non motorisés, du transport des marchandises par le rail et par la voie d'eau, et de mettre fin à son désengagement dans ce secteur essentiel. Elle insiste sur l'urgence des mesures suivantes.

Sécurité routière - Mise en oeuvre de mesures structurelles concernant les véhicules (bridage des moteurs) et la voirie (ralentissement général du trafic).

Droit au transport - Limitation de la conflictualité dans les entreprises de transport public et de l'impact des grèves sur les usagers.

Accélération des mesures d'accessibilité des transports publics et de la voirie urbaine aux personnes handicapées.

Déplacements urbains - Rétablissement des incitations de l'Etat à la maîtrise de l'automobile. Gestion intégrale du stationnement par les collectivités locales et autorisation du péage urbain.

Système ferroviaire - Désendettement de RFF et régénération du réseau ferré. Moratoire sur l'augmentation des péages et les suppressions de services interrégionaux. Création d'un fonds de péréquation intermodal pour financer les services grandes lignes déficitaires. Protection des emprises ferroviaires.

Contrats de plan Etat-régions - Arrêt des transferts des crédits de l'Etat du rail sur la route, et accélération des travaux ferroviaires.

Grandes infrastructures - Moratoire sur les travaux autoroutiers et la création de nouveaux aéroports, accélération de l'extension du réseau TGV.

Décentralisation - Mise à l'étude d'une redistribution rationnelle des compétences entre les agglomérations, les départements et les régions.

Démocratie - Possibilités nouvelles pour les associations et les citoyens de s'exprimer lors de l'élaboration et du suivi des décisions les concernant.

Fiscalité environnementale - Taxe kilométrique sur le transport routier de fret et sur le trafic aérien intérieur en concurrence avec le TGV. Utilisation du produit de ces taxes pour financer le rail et le cabotage maritime.

L'augmentation du prix du pétrole est inéluctable, il est vain de chercher à la masquer, de manière anti-pédagogique, par des mesures fiscales compensatoires. Le surplus de recettes fiscales encaissé par l'Etat doit être affecté aux modes écologiques afin d'offrir aux consommateurs et aux entreprises une alternative crédible à l'usage de la voiture, du camion et de l'avion.

Déception et inquiétude

Lors de son 14ème congrès, la FNAUT a exprimé sa déception face à l'action du gouvernement Raffarin. A l'exception remarquable de la sécurité routière, où une réduction rapide de 20% environ du nombre des tués et blessés graves a été obtenue, la situation du secteur des transports évolue très défavorablement.

Une situation dégradée

La poursuite des investissements de transports collectifs urbains et de l'encouragement à l'usage des modes non motorisés souffre du désengagement politique et financier de l'Etat, en l'absence de toute solution de remplacement efficace et immédiatement disponible.

Cette attitude du gouvernement est tout simplement irresponsable : même dans des pays très décentralisés comme l'Allemagne et la Suisse, l'Etat aide les collectivités locales à développer leurs transports publics.

Quant au système ferroviaire, il est dans une situation alarmante : la dette de Réseau Ferré de France s'aggrave (elle atteindra près de 21 milliards d'euros fin 2004) ; la moitié du réseau n'est plus maintenue en l'état (une situation digne d'un pays sous-développé) malgré l'augmentation des péages ferroviaires (qui oblige la SNCF à ralentir ses trains) ; le rythme des investissements prévus par les contrats de plan Etat-régions est affecté par le désengagement de l'Etat ; les services voyageurs interrégionaux sont menacés et le plan fret de la SNCF rejette du trafic sur les routes.

Les trafics routier et aérien se développent au mépris de l'environnement. Rien n'est fait pour maîtriser l'inflation de la mobilité et provoquer un basculement des trafics vers les modes de transport les moins agressifs pour le cadre de vie et l'équilibre climatique.

L'Etat continue à lancer des projets d'autoroutes et de grands contournements d'agglomérations, en particulier sur les axes nord-sud (A1 bis, A32, A48, A51, A63) qui favoriseront la métropolisation du territoire et la périurbanisation et dérentabilisent les projets ferroviaires alternatifs.

Malgré la persistance de la pollution de l'air et les révélations alarmistes de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire sur son impact, malgré l'accentuation du risque pétrolier et du dérèglement climatique, le Plan Santé Environnement, le Plan Energie et le Plan Climat, dont la publication a été longtemps repoussée, sont des coquilles vides qui ne sont guère que des opérations de "communication".

La loi de décentralisation est décevante. Bien loin de clarifier les compétences et de renforcer la démocratie participative, elle crée un enchevêtrement confus, illisible par le citoyen, entre les responsabilités des régions, des départements et des communes - au bénéfice des départements. Couvrant un désengagement financier de l'Etat, elle accorde de nouvelles prérogatives aux collectivités territoriales sans leur garantir les ressources correspondantes, au risque d'accentuer les inégalités déjà observées entre ces collectivités.

L'Etat doit montrer l'exemple

En définitive, malgré des points positifs tels que la création d'une agence intermodale de financement des grandes infrastructures de transport, les sujets de préoccupation dominent très largement.

Le désengagement de l'Etat d'autant plus inquiétant que, face aux défis économiques (congestion, facture énergétique), sociaux (pénurie de transport collectif) et environnementaux (pollution urbaine, climat), il se devait de jouer un rôle incitatif, en conformité avec les objectifs explicités par le Chef de l'Etat.

Or, à l'évidence, la gravité de la crise écologique et sociale liée aux transports n'est prise en compte que dans des discours rituels et trompeurs sur le "développement durable". Une Charte de l'Environnement ne peut suffire.

La FNAUT invite donc le gouvernement à prendre conscience :

- de l'impasse où mène la politique du tout-routier poursuivie activement dans notre pays depuis des décennies ;
- des limites des évolutions technologiques du type "voiture propre" pour assurer la sauvegarde de l'environnement local et global ;
- enfin du retard inquiétant du développement des modes alternatifs à la voiture, au camion et à l'avion.

Il doit montrer le bon exemple :

- aux élus territoriaux, dont la route reste la préoccupation dominante malgré des signes d'évolution en faveur des transports urbains, du vélo et du rail, et qui ne comprennent pas que notre pays est suréquipé en routes et en aéroports ;
- à l'Union Européenne, qui est incapable de promouvoir une politique soutenable des transports et se contente de la publication de livres blancs ou verts énonçant des principes estimables sur l'internalisation des coûts externes et le rééquilibrage rail-route.

Prix Orange

Le prix Orange a été attribué ex-aequo au **Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur** pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, et à **Jean-Claude Boulard**, président PS de la Métropole du Mans, pour le lancement d'une première ligne de tramway.

- La réouverture de la ligne Cannes-Grasse, fermée au trafic voyageurs en 1938 et située en pleine zone urbaine, était réclamée depuis 30 ans par la FNAUT. Elle met en évidence l'intérêt d'une préservation attentive des emprises ferroviaires urbaines ou régionales actuellement inutilisées, leur réactivation pouvant se révéler indispensable à l'avenir alors que leur transformation en voies routières ou leur urbanisation peut sembler plus rationnelle à court terme. Elle confirme ainsi l'intérêt des efforts de la FNAUT pour la faire reconnaître par RFF.

- Le choix du tramway sur rails au Mans, cité de l'automobile, est particulièrement instructif. Effectué après des comparaisons rigoureuses avec l'alternative du trolleybus guidé (appelé de manière très abusive tramway sur pneus), et maintenu courageusement malgré le désengagement financier de l'Etat, il démontre que, contrairement aux idées reçues, le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations, qu'il a un rôle à jouer dans les agglomérations de taille moyenne (celle du Mans ne compte que 190 000 habitants) et que son coût n'a rien de prohibitif pour de telles agglomérations.

La FNAUT a également donné un "coup de chapeau" à **Robert Bourcier**, maire de Guérisny (Nièvre), pour sa politique très volontariste de sécurité routière (transformation en zone 30 de la traversée de sa localité par la RD 977, stationnement très sécurisé des cars scolaires) et son attention aux suggestions de la FNAUT sur l'amélioration du transport scolaire pour éviter à certains élèves de longs trajets à pied le long de routes dangereuses.

Prix Citron

Le prix Citron a été attribué ex-aequo à **Gérard Collomb**, maire PS de Lyon et président de la COURLY, en raison de ses reculades répétées devant les exigences du PDU novateur promu par son prédécesseur Raymond Barre (et par son adjoint Christian Philip), et à **Philippe Leroy**, président UMP du Conseil général de la Moselle, pour sa politique routière anachronique.

- Le maire de Lyon a abandonné (pour ne pas céder à la "dictature du transport collectif") un projet de tramway prévu sur la ligne est-ouest Saint Paul-Bonnevay la plus chargée du réseau lyonnais de surface. Il a refusé (pour ne pas gêner la circulation automobile) de positionner le terminus de la ligne de tramway LEA à l'ouest de la gare de la Part-Dieu (ce qui aurait pourtant permis un bon accès au centre administratif et commercial et de très bonnes correspondances avec le métro, le tramway T1 et les bus).

D'autre part, il a annoncé la création de 10 000 places de parking dans le centre de Lyon, et fait preuve de laxisme dans l'adoption des normes de stationnement automobile à respecter lors de la construction de nouveaux immeubles de bureaux. Enfin il appuie le projet de deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne (A45).

- Alors qu'un rééquilibrage rail-route est nécessaire pour venir à bout à la fois de la congestion routière et des nuisances du trafic routier, Philippe Leroy est un promoteur acharné de la construction d'une deuxième autoroute Metz-Nancy (A32) concurrente des aménagements ferroviaires parallèles (corridor Ecofret), et il veut élargir à 4 voies les principales routes départementales de la Moselle. Il a défendu par ailleurs un positionnement stupide de la gare lorraine du TGV-Est à Louvigny, à l'écart de la voie ferrée Metz-Nancy : cette gare "provisoire" est en construction alors qu'on ne sait comment financer la gare définitive de Vandières.

Lyon : contrastes et contradictions

La municipalité de Lyon a fait du mois de septembre le "mois des déplacements doux" en transformant en zone 30, à titre expérimental, la majeure partie de la Presqu'île et du Vieux Lyon, avec présence policière renforcée : une initiative louable. Elle a aussi autorisé Renault à organiser, lors du premier week-end du mois, place Bellecour, une exhibition de Formule 1 avec course à 200 km/h sur les quais du Rhône et de la Saône (plus de 200 000 spectateurs y ont assisté). Niant toute contradiction, Jean-Louis Touraine, adjoint aux déplacements et à la Tranquillité Publique (*sic*) s'est efforcé de dissocier le sport spectacle et la politique des déplacements, et a évoqué doctement et sans rire une "pédagogie par le contraste".

L'assemblée de la COURLY vient de voter, à l'unanimité sauf les Verts, une modification du POS de Lyon autorisant le Conseil Général du Rhône à construire un parking souterrain de 395 places qui sera réservé à son personnel les jours ouvrables, et ouvert au public en soirée, la nuit et en week-end. Ce parking sera situé dans un quartier très bien desservi par les transports publics, en contradiction totale avec le PDU de 1997 et même sa version révisée, pourtant bien ramollie, qui exprime la "volonté" (*sic*) de dissuader le stationnement des pendulaires.

Citron : ils l'ont échappé belle !

Les "candidats" au prix Citron étaient nombreux. Citons par exemple :

- André Rossinot, maire UDF de Nancy et promoteur du TVR ;
- Pierre Bernard-Reymond, maire UDF de Gap, promoteur infatigable de l'A51 ;
- Gilles de Robien, pour son médiocre PDU d'Amiens, en retard de trois ans, épinglé par les commissaires enquêteurs et objet d'un recours, et pour sa participation au salon européen de la mobilité... au volant d'une voiture particulière dite "propre" ;
- Henry Lemoine, maire de Pont à Mousson, qui a créé au cours de ces derniers trimestres des centaines de places de parking en centre ville. Il a remplacé les interdictions par des autorisations et diminué la largeur de certains trottoirs. Il dit apprécier les périodes de grève SNCF car les gens de l'extérieur ne viennent pas au centre ville et au parking de la gare pour prendre le TER. La communauté de communes qu'il préside a mis en place des bus articulés peu fréquents qui tournent à vide au lieu de minibus fréquents et rapides.



MM. Beauflis, Duron, Sivoirdière et Digard à la tribune du congrès de Saint-Lô (Photo : F. Michel).

Accord à la SNCF sur les grèves

Réclamé depuis plusieurs années par la FNAUT, l'accord sur la prévention des conflits intervenu entre la direction et les syndicats de la SNCF (sauf SUD et FO) est un événement important et encourageant. La FNAUT, qui va en observer attentivement l'application, espère qu'un accord analogue va intervenir prochainement dans le secteur des transports urbains des villes de province.

Si la procédure d'alerte sociale est effectivement adoptée et mise en oeuvre dans toutes les entreprises de transport public, on peut raisonnablement attendre une réduction significative du nombre des grèves.

Dans l'immédiat, une loi actant les résultats du dialogue social sur la prévention des mouvements de grèves ne semble donc pas indispensable. Il en est de même d'une loi réglant l'exercice du droit de grève, par exemple en imposant un service normal aux heures de pointe pour les transports de proximité.

Opinions d'experts

● **Josette Théophile**, directrice générale adjointe de la RATP : "le mécanisme d'alerte sociale s'est inscrit dans un contexte de recul général de la conflictualité sociale, il a eu des effets positifs dans l'entreprise mais il est difficile d'apprécier son impact sur le recours à la grève. Il n'est pas très sécurisant pour l'usager car il n'est pas garanti".

● **Frédéric Rouvillois**, professeur de droit public à Paris V : "77% des Français et 70% des salariés du secteur public, selon un sondage récent, sont favorables à un service garanti en cas de grève. La nécessité de concilier le droit de grève et le principe de continuité du service public est donc évidente. Pour y parvenir, il faut proposer aux Français d'approuver une révision de la Constitution qui y inscrirait le principe de continuité et la possibilité d'établir un service garanti".

● **Jacques Le Goff**, professeur de droit à Brest : "en Allemagne, le recours à la grève est subordonné à un vote majoritaire des salariés (75%). Un des défenseurs les plus ardents de cette disposition fut le socialiste Jean Jaurès. Edmond Maire, patron de la CFDT, souhaitait, il y a vingt ans, qu'on civilise la pratique de la grève, sans pour autant l'abandonner : si ce message était entendu, la question du service minimum ne se poserait pas plus qu'en Allemagne, où elle ne fait l'objet d'aucune disposition".

Des critiques convergentes

La FNAUT n'est pas seule à critiquer vigoureusement les orientations du gouvernement et de la majorité parlementaire.

Comme la FNAUT (voir FNAUT-Infos n°127), le **Groupe des Autorités Responsables de Transports** (GART), qui regroupe 260 collectivités (agglomérations, départements et régions), a réagi avec virulence au rapport de la Mission d'Evaluation et de Contrôle (MEC) de l'Assemblée Nationale sur le financement du système ferroviaire (rapport Mariton).

Selon le GART, qui note avec dépit qu'il n'a pas été auditionné par la MEC alors que la FNAUT l'a été, "l'application des préconisations du rapport aboutirait à un désengagement total de l'Etat et au démantèlement du système ferroviaire, pour ne laisser subsister que l'offre TGV, quelques lignes Corail radiales et quelques trafics internationaux de fret".

Concernant le financement des transports collectifs urbains, le GART constate qu'aucune suggestion du rapport Philip (voir FNAUT-Infos n°121) n'a encore été retenue : affectation du produit des amendes au transport collectif, élargissement de l'assiette géographique du versement transport des entreprises, taxation du stationnement privé, péage urbain.

Le GART renouvelle donc son exigence d'une affectation de 2 centimes de TIPP à un fonds d'investissement en transports collectifs urbains afin d'éviter le report des projets de TCSP déjà observé à Strasbourg, Marseille et Montpellier.

Concernant le rail, le GART estime qu'il est urgent de dégager de nouveaux moyens financiers afin que RFF puisse assurer une maintenance correcte et la régénération du réseau ferré. Il s'oppose à toute suppression unilatérale de services voyageurs ou fret déficitaires par la SNCF.

Quant à l'**Union des Transports Publics** (UTP), qui regroupe 170 entreprises de transport urbain (39 000 salariés hors RATP et SNCF), elle constate que le gouvernement n'hésite pas à soutenir financièrement les entreprises de transport routier de fret confrontées à la hausse du prix des carburants, mais que rien n'est prévu pour les entreprises de transport urbain qui rencontrent pourtant des difficultés d'une ampleur comparable malgré le remboursement partiel de la TIPP dont elles bénéficient jusqu'à la fin 2005. L'UTP réclame une intervention rapide de l'Etat.

Relations transversales : l'Etat, le train, l'avion et le service public

On sait que l'Etat se désintéresse des lignes ferroviaires nationales hors TGV. Mais son attitude vis-à-vis des relations aériennes est bien différente.

Un arrêté du 28 juillet 2004 publié par la Direction Générale de l'Aviation Civile indique que les services aériens réguliers Angers-Tours-Lyon sont soumis à des obligations de service public : leur non respect par un transporteur peut entraîner des sanctions administratives et/ou juridictionnelles.

Ces obligations sont les suivantes :

- les services doivent comprendre au moins deux AR par jour en semaine pendant 220 jours par an ;
- la capacité offerte doit être au moins de 37 sièges par vol ;
- les horaires doivent permettre aux hommes d'affaires d'effectuer un AR dans la journée avec un séjour d'au moins 6 heures à destination ;
- des correspondances doivent être offertes à Lyon-Saint Exupéry avec des vols nationaux et internationaux ;
- la commercialisation doit se faire par au moins un système informatisé de réservation ;
- sauf cas de force majeure, le nombre des vols annulés ne doit pas excéder 3% du nombre des vols prévus ;
- les services ne peuvent être interrompus qu'après un préavis de six mois.

A quand une transposition de ces obligations de service public aux services ferroviaires ?

Fabrice Eymon, FNAUT Angers

Contrats de plan

Fin 2003, le taux moyen de réalisation des projets routiers inscrits aux CPER (contrats de plan Etat-régions) 2000-2006 était de 44% et celui des projets ferroviaires de 27% : il aurait dû être de 57% au bout de 4 ans d'exécution des contrats. Les CPER devront être prolongés d'un ou deux ans.

Selon **Daniel Tardy**, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, "l'absence de tout recours contre le non-respect de la signature de l'Etat aboutit à transformer les CPER en simples déclarations d'intention".

Selon **Jean-Yves Le Drian**, président PS de la Bretagne, "l'Etat utilise les contrats de plan comme variable d'ajustement de sa politique budgétaire".

L'Etat supprime aussi ses participations financières au fonctionnement de lignes routières anciennement ferroviaires faisant partie du réseau TER. En Mayenne, les services ont été réduits sur deux lignes de ce type exploitées par Effia, filiale de la SNCF.

Le carnet du voyageur

Billet valable 1 jour

L'introduction dans certaines régions du billet TER valable un seul jour (et échangeable au plus tard la veille) va singulièrement compliquer les déplacements du voyageur régulier ou occasionnel. Il faudra dorénavant être sûr de la date de son voyage. Que faire en cas de maladie subite ou d'incident inattendu (suppression d'une réunion) obligeant à annuler le déplacement prévu ?

La SNCF justifie son initiative par l'obligation de lutter contre la fraude. Mais c'est une solution inadaptée : elle permettra surtout aux contrôleurs de limiter encore plus leurs passages dans les trains, en laissant le champ libre aux fraudeurs réguliers qui savent très bien dans quels trains ils ne risquent rien.

Henry Blachas, AIDUT, Sens

J'ai toujours quelques billets d'avance valables deux mois sur mon itinéraire habituel Paris-Troyes, j'éviter ainsi une attente au guichet juste avant le départ. Grâce à ces billets banalisés, je peux aussi gérer l'imprévu d'une réunion qui se prolonge. La SNCF lance son slogan de promotion de Teoz "plus de services, plus de libertés", mais en fait elle rigidifie en multipliant les contraintes qu'elle impose à ses clients : location obligatoire, billet 1 jour.

François Grosjean

Station debout ou canicule

Cet été, j'ai dû voyager debout à deux reprises entre Lyon et Clermont Ferrand dans une rame de deux éléments X73500 : les voyageurs étaient entassés dans les couloirs, devant les portes et les toilettes. Une autre fois, les espaces bagages (à l'entrée des voitures et au-dessus des sièges) étant condamnés dans une rame Corail en raison du plan Vigipirate, les voyageurs ont déposé leurs bagages dans le couloir central : une aubaine pour le contrôleur qui, face à ces obstacles, est retourné dans sa cabine pour toute la durée du voyage. Au retour, la climatisation est tombée en panne : il a fallu 1h30 au contrôleur pour se décider à ouvrir les impostes ; il faisait 40° et je suis arrivé épuisé. Sur le quai, un employé donnait une bonne image de la SNCF en arborant un T-shirt marqué "bosser moins, c'est cool".

Florian Babin, 38 Grenoble

Nice : une gare inaccessible

Un collectif d'associations - Viva 06, Droits du Piéton, Sauvegarde des Pro-

menades Niçoises, Association des Paralysés de France et Senior Handicapés Européens - a manifesté son mécontentement face aux conditions d'accès déplorables à la gare de Nice, la 5ème ville de France.

Les nombreux dysfonctionnements signalés à la SNCF en août 2003 n'ont pas été résolus en dépit de la relative simplicité des solutions suggérées : rampes d'accès à plan incliné, plots d'interdiction de stationner devant le parvis de la gare pour sécuriser l'accès des piétons, gère-file pour faciliter l'attente aux points de vente. Le rehaussement des quais a disparu des projets.

David Balme, Viva 06

TER non fumeurs

L'Alsace n'est pas la première région à avoir décidé la suppression des places "fumeurs" dans les trains TER : la Lorraine, pour une fois en avance dans le secteur ferroviaire, l'avait décidé dès juin 2003 et, en décembre 2004, toutes ces places auront disparu.

L'association Auterlor l'avait demandé depuis des années au Conseil Régional et à la SNCF : en effet des voyageurs restaient debout dans les zones "non fumeurs" alors qu'il restait des places libres dans les zones "fumeurs". Argument supplémentaire : la décision obtenue permet d'offrir plus de confort aux usagers du TER sans augmenter la dépense publique.

Claude Guillot, AUTERLOR

La gare de demain

Invités par la SNCF à imaginer "la gare de demain", les élèves de l'ESSEC ont proposé de multiples innovations pour hommes d'affaires surbookés et jeunes branchés (Rail et Transports, 21-04-04). Pourquoi pas ? Mais, au risque de passer pour ringard, il faut leur rappeler que les gares sont d'abord des lieux d'accès au train et qu'avant de les transformer en centres commerciaux ou points de rencontre, il faut en priorité en valoriser la fonction ferroviaire.

Cela suppose en particulier une séparation nette entre zones commerciales et zones ferroviaires (Paris Saint Lazare est un bon exemple, Lyon Part Dieu un contre-exemple) ; des espaces de circulation largement dimensionnés ; des panneaux horaires écrits en gros caractères (la population française vieillit) ; un plan du réseau ferré ; des conditions d'attente confortables devant les guichets ; enfin des connexions faciles avec les autres modes de transport, pas seulement avec l'automobile.

Jean Sivardière

Transport aérien : nouvelle convention

La convention de Montréal, entrée en vigueur pour l'Union européenne le 28 juin 2004, modifie la responsabilité des compagnies aériennes en cas de dommages causés aux passagers, bagages et marchandises, lors de voyages internationaux. Elle remplace la convention de Varsovie de 1929.

- En cas de retard, perte ou détérioration de bagage, la responsabilité du transporteur peut dorénavant atteindre 1000 DTS (droits de tirage spéciaux) par passager, soit environ 1365 euros.

- Si le dommage subi par un passager résulte d'un retard, la responsabilité du transporteur est maintenant limitée à 4150 DTS, soit environ 5700 euros.

Cependant la compagnie aérienne n'est pas responsable du dommage causé par un retard si elle prouve qu'elle a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre.

D'autre part, à partir du 17 février 2005, un nouveau règlement européen va garantir une indemnisation plus élevée des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard important.

- Lorsqu'une compagnie refusera l'embarquement sur un vol, elle devra d'abord faire appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations.

- Lorsqu'un vol sera annulé, les passagers pourront obtenir le remboursement du billet sous 7 jours, ou bénéficiaire d'un vol de retour vers leur point de départ initial ou d'un réacheminement vers leur destination finale. La compagnie devra prendre en charge les passagers et les indemniser. Ainsi le passager obtiendra 250 euros pour un vol n'excédant pas 1500 km, et 400 euros pour un vol de 1500 à 3500 km. Pour les vols de plus de 3500 km, l'indemnisation s'élèvera à 600 euros.

- Lorsqu'un passager aura subi un long retard, il se verra proposer des repas et des rafraîchissements, ainsi que deux appels téléphoniques, télex, fax ou courriels, à titre gratuit. Si le départ est prévu pour le jour suivant, l'hébergement à l'hôtel et le transport jusqu'au lieu d'hébergement et jusqu'à l'aéroport seront offerts au passager. Enfin, si le retard est supérieur à 5 heures, le passager pourra choisir le remboursement intégral du billet et, le cas échéant, un vol de retour vers son point de départ initial dans les meilleurs délais.

Laurence Vernay, service juridique de la FNAUT

Récompenses :

+2 points à **Eric Berroche**, conseiller municipal de Rennes chargé des transports : "un usager des transports paie 2,20 euros pour circuler une heure en ville et un automobiliste 1,40 euro pour y stationner une heure. Nous allons progressivement inverser la situation".

+2 points à **Marie-Jo Zimmermann**, députée de la Moselle, et **Jean-Louis Masson**, sénateur de la Meuse. Reprenant une idée de la FNAUT, ils demandent le rétablissement de relations ferroviaires directes entre Verdun et Reims par la remise en service du raccordement de Saint Hilaire au Temple.

Punitions :

-2 points à la revue **Le Métroscope**, de la Communauté de communes de l'agglomération grenobloise. Elle a publié de magnifiques photos montrant des voitures de course construites par de jeunes mécaniciens locaux, les Galapiats, et portant les logos de la ville de Grenoble et de Grenoble Alpes Métropole, sur le site propre du tramway, puis sur le circuit des 24 heures du Mans. Les Galapiats ont été fêtés dans toute l'agglomération fin septembre, une semaine après la journée sans voiture.

-2 points à **Jean-Paul Delevoye**, alors ministre de la Fonction Publique. Venu à Magnac-Touvre, banlieue d'Angoulême, clôturer les débats sur les "services publics en milieu rural" (les transports faisaient partie des sujets évoqués), il a pris l'avion jusqu'à Limoges puis une voiture. Il aurait pu tester la ligne Limoges-Angoulême avec ses trois TER quotidiens et ses gares disparues, dont Magnac-Touvre.



Bêtisier

✘ **Pierre Perrot**, sous-préfet de Saint Jean de Maurienne. Invoquant "le libre accès de tous à la montagne", il a autorisé en juillet dernier, à la demande du maire de Valloire, l'organisation de la 12ème Transvalquad : plus de 2 000 engins fumant et pétaradant ont été lâchés dans la nature grâce au concours d'un "expert" en rodéos tous terrains. Autant l'utilisation des quads à des fins professionnelles ou par des personnes à mobilité réduite pour accéder à des sites naturels est acceptable, autant leur utilisation massive pour les loisirs est inadmissible. M. le Sous-Préfet, (re)lisez la Charte de l'Environnement, et la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie !

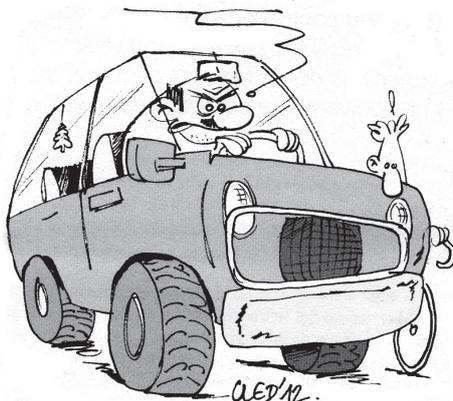
● **Rémy Heitz**, délégué interministériel à la sécurité routière : "les automobilistes ont changé de comportement ces derniers mois, il faut que les motards en fassent autant, ils devront rouler moins vite, respecter les lignes blanches et les feux rouges".

● **Jean-Louis Schneider**, maire (UMP) et président de la Communauté d'Agglomération de Reims : "les transports ne doivent plus être conçus comme un mode alternatif de déplacement. C'est la voiture qui doit devenir un mode alternatif, les transports collectifs devenant le mode principal de déplacement."

MAL DIT

● **Patrick Devedjian**, ministre de l'Industrie : "à Paris les couloirs de bus et les interdictions de stationner pénalisent de nombreux commerçants et les banlieusards obligés de prendre leur voiture". Le degré zéro de la réflexion ... et un combat d'arrière-garde : 79% des Parisiens approuvent la limitation de la circulation automobile et près de 90% la création des couloirs de bus.

J'aime la nature, moi !



Une gare modulable ?

La gare meusienne du TGV Est, prévue à Isoncourt en plein désert, sera, selon **Christian Namy**, président UMP du conseil général de la Meuse, "une vitrine du patrimoine lorrain, la première porte de Lorraine, le centre de la France en son quart nord-est et de l'Europe" (*sic*). 100 ha ont été achetés par le département pour accueillir les entreprises au voisinage de la gare !

Un habitant de Bar-le-Duc lui a répondu vertement (l'Est Républicain du 30-09-2004) : "il fallait imaginer une structure modulable, très simple au départ et pouvant s'agrandir quand la zone industrielle comptera 10 000 emplois, ainsi que des abreuvoirs pour les vaches méritantes qu'on y amènerait pour voir passer les trains. Isoncourt est bien le centre du monde, dommage que Dali l'ait ignoré".

Conductrices expertes

La Société Lyonnaise de Transports en Commun a recruté 20 conductrices de bus âgées de 45 à 55 ans. Selon la SLTC, les femmes conduisent mieux que les hommes et savent mieux "accueillir les usagers et leur rappeler les règles en vigueur à bord d'un bus".

Trains de nuit supprimés

Selon un responsable de la SNCF cité par l'Express, la suppression des trains de nuit est due à un souci de l'environnement : "personne n'a envie de subir les nuisances des trains qui foncent à 300 km/h à 3 heures du matin, les gens ont droit à la tranquillité". A quand la fermeture des aéroports, des autoroutes et des grandes artères urbaines la nuit ?

Conduire à 16 ans ?

Robert Namias, président du Conseil National de la Sécurité Routière, vient de faire une proposition inquiétante. Le code serait enseigné au collège par des moniteurs d'auto-école, et on pourrait se présenter à l'épreuve technique du permis de conduire dès 16 ans.

Aux USA, où la conduite est autorisée dans certains Etats dès 16 ans, le taux d'accidents chez les 16-18 ans est trois fois plus élevé que chez les 18-20 ans. M. Namias a oublié de s'interroger sur le degré de maturité des adolescents.

Un roi dangereux

Carl Philip, roi de Suède, s'est fait pincer à 160 km/h au volant d'une belle Porsche au retour d'une course automobile. Il a ainsi déclenché un véritable scandale dans le pays modèle en matière de sécurité routière. Ulrica Messing, ministre des Transports, a réagi avec une vigueur remarquable : "je suis très en colère après le roi. Il devrait être un exemple et suivre la règle comme tout citoyen ordinaire".

Transports et santé

D'après l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale (AFSSE, site www.afsse.fr), 3 à 5% des décès chez les plus de 30 ans (soit 6450 à 9500 décès par an) sont dus à la pollution de l'air en milieu urbain. Le coût de chaque décès de ce type pour la collectivité est estimé à 900 000 euros.

L'étude épidémiologique "Insomnia" a mis en évidence pour la première fois une altération significative de la qualité du sommeil et de la santé des "populations survolées" des environs de Roissy (162 vols par nuit).

Actions en régions

Alsace

- Le forum ferroviaire organisé à Soultz par l'association Florirail a été un grand succès : conférence du sénateur Haenel ; rencontres fructueuses entre élus, chercheurs, SNCF, RFF, DRE et usagers. Florirail a réclamé à nouveau l'inscription de la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller au prochain contrat de plan Etat-région et, dans l'immédiat, l'étude des liaisons Bollwiller-Ecomusée-Bioscope et Bollwiller-Guebwiller-Heissenstein.
- A l'appel de l'association Thur Ecologie et Transports, une centaine de manifestants a, à plusieurs reprises, occupé le RN 66 pendant une heure pour protester contre le transit des poids lourds et exiger le renforcement des contrôles de gendarmerie.

Centre

- La FNAUT-Centre dénonce le manque de volonté politique des élus orléanais. Après trois ans d'études infructueuses sur le Civis et le Translohr, toutes les techniques sont à nouveau envisagées pour la 2ème ligne de tramway prévue sur l'axe est-ouest, malgré le succès évident du tramway classique sur l'axe nord-sud. Le trafic potentiel est sous-estimé de moitié : 24 000 voyageurs/jour pour un corridor de 125 000 habitants contre 41 000 sur la ligne nord-sud qui dessert une population analogue. L'association cite en exemple les élus du Mans qui ont choisi le tramway classique.

Champagne-Ardenne

- L'Association des Piétons et Usagers des Transports de Reims demande de nouveaux couloirs réservés et des priorités aux feux pour les bus englués dans les embouteillages, et des bornes indiquant les temps d'attente aux arrêts. L'association participe aux réunions de concertation organisées par la région sur la refonte des horaires TER lors de l'arrivée du TGV en 2007. Elle souhaite des

Les Droits du Piéton

Michel Derché a succédé à Vincent Acker à la présidence de l'association nationale Pour la Cité Humaine-Les Droits du Piéton, qui fédère une vingtaine d'associations départementales et dont les objectifs ne changent pas : libération des trottoirs et protection des piétons aux carrefours, extension des zones 30 et création de "cours urbaines", développement des transports collectifs et maîtrise de la circulation automobile.

liaisons de bonne qualité entre les gares de Reims-Ville et Reims-TGV afin d'éviter de nouveaux déplacements automobiles, et la création de liaisons ferroviaires directes Reims-Verdun via Saint Hilaire et Reims-Troyes via Châlons.

- Francine Bouvier (SOS Reims Urbanisme et Nature), Hugues Lebailly (APUTCRE), Georges d'Achon (représentant régional de la FNAUT), Dominique Robin (Promotram) et des responsables de la FNAUT à Orléans, Le Mans et Strasbourg (Didier Grimault, J-F Hogu et Michel Derché) ont défendu le tramway lors des "Rencontres du tram" organisées par l'agglomération de Reims.

Ile de France

- L'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette, ex-Mouvement de Défense de la Bicyclette) dénonce la tolérance de la mairie de Paris à l'égard des motos et scooters qui polluent, utilisent les couloirs réservés aux bus et aux cyclistes, et stationnent sur les trottoirs. Les militants de MDB ont emballé des voitures garées sur les pistes cyclables de Paris, afin de rappeler aux automobilistes qu'ils doivent respecter les espaces cyclables, et aux policiers qu'ils doivent sanctionner les contrevenants.
- L'AUT-Paris s'efforce d'obtenir la réunification des itinéraires aller et retour des lignes de bus 91 et 21, qui favoriserait la lisibilité des itinéraires par l'usager. Elle s'oppose à un collectif de commerçants et de riverains des 5ème, 13ème et 14ème arrondissements, favorables au statu quo.

Pays de la Loire

- La FNAUT Maine et Loire s'inquiète des conditions de circulation des bus de l'agglomération d'Angers, dont la régularité s'est dégradée suite à la croissance du trafic automobile : les couloirs réservés sont en nombre insuffisant et leur efficacité est pénalisée par le stationnement sauvage, la coexistence avec les cyclistes est difficile dans les voies mixtes trop étroites. Usagers et conducteurs en subissent les conséquences, que la perspective de la construction envisagée d'un tramway ne doit pas faire oublier.
- La FNAUT Pays de la Loire a rencontré Jean-Claude Antonini, vice-président de la région chargé des transports, et lui a présenté ses propositions concernant le réseau ferré : réactivation des dessertes suburbaines de Nantes, Angers et Le Mans, réouvertures des lignes Fontenay-Niort, Saint Nazaire-Redon et Le Mans-La Flèche, reconstruction de Cholet-Poitiers.

Activités de la FNAUT

- Lors de son récent débat sur l'avenir du fret ferroviaire, le Conseil National de la FNAUT a reçu Philippe Essig, ancien président de la SNCF, qui a exposé son projet d'autoroute ferroviaire. Les conclusions du débat seront publiées dans FNAUT Infos.

- Jean Sivardière a été invité au colloque Jacques Cartier à Montréal : il y a présenté le point de vue de la FNAUT sur la politique des transports et le développement durable.

Il a défendu les thèses de la FNAUT sur le financement des transports lors des 11èmes rencontres parlementaires sur les transports organisées par le député UMP Hervé Mariton.

- François Jeannin, Jean-Paul Jacquot et André Laumin sont présents dans les groupes de travail du CSSPF sur les services voyageurs, le fret et les problèmes européens.

- Jean-Paul Jacquot a participé à une réunion de travail de la DATAR sur le transport à la demande dans les territoires peu densément peuplés.

- Michel Vandembroucke a participé à un colloque du Conseil Général des Ponts et Chaussées sur la métropolisation et le développement durable.

- Jean Sivardière est intervenu lors des assises du rail en Languedoc Roussillon, organisées par l'ADTC 34 à Paulhan dans l'Hérault.

- Reprenant les préoccupations de l'Association des Familles de Victimes des Accidents de la Circulation (AFVAC), la FNAUT a interpellé le ministre de l'Economie et des Finances sur l'indemnisation des victimes d'accidents graves par les compagnies d'assurances.

- Jean Sivardière a rencontré Patrice Raulin, directeur des Transports Terrestres au ministère de l'Équipement, et Michel Destot, président du GART.

- Alsace Nature a organisé à Bruxelles une réunion entre les associations françaises et les autorités européennes sur la taxation du transport du fret. François Grosjean a représenté la FNAUT et a rencontré en particulier François Lamoureux, directeur général des Transports et le sénateur Hubert Haenel.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 130

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, Métro : 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