

Une franchise instructive

Selon le ministre de l'Ecologie Serge Lepeltier, "malgré des sommes considérables, on a échoué à augmenter la part du transport public en France, il faut en tirer les conséquences" (Rail et Transports, 17-11-04). Le constat est exact mais la conclusion ne peut être acceptée.

Les conditions d'une régression de la circulation urbaine sont connues : transports collectifs performants ; partage de la voirie au bénéfice des transports de surface, piétons et cyclistes ; arrêt de la construction de parkings centraux et de voiries nouvelles ruineuses ; paiement par l'automobiliste de ses coûts écologiques et sociaux ; maîtrise de l'étalement urbain et densification de l'habitat et des activités autour des axes lourds de transport collectif.

Or aucune de ces dispositions n'a vraiment été appliquée dans les villes françaises où, sans surprise, et à l'exception de Grenoble et Paris, la part modale de la voiture a continué à augmenter. C'est donc de manière abusive que le ministre parle d'un échec du transport collectif, dont l'efficacité potentielle n'est pas en cause, qui reste sous-développé, surtout en zone périurbaine, et auquel on n'a pas donné sa chance par les mesures d'accompagnement indispensables à son succès commercial.

La meilleure preuve en est sa réussite chez nos voisins européens, plus volontaristes. Si le transport collectif est utilisé 4 fois plus à Berne qu'à Grenoble, ce n'est pas parce que les Suisses ont des chromosomes différents des nôtres, c'est parce qu'on y trouve 4 fois plus de kilomètres de tramway, et 4 fois moins de places de parking en centre-ville.

La conclusion décevante de M. Lepeltier illustre bien la politique du gouvernement qui, pour s'attaquer aux défis énergétique et climatique, se contente de promouvoir la "voiture propre", et délaisse le transfert modal. Ainsi, constatant que la situation financière de la SNCF se redresse, Gilles de Robien affirme : "nous sommes sur la bonne route" alors que les initiatives de la SNCF (suppression de services Corail, plan fret) rejettent du trafic sur la route. Quant au Premier ministre, il fait de la deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne (A45) une "priorité nationale" (sic).

Jean-Louis La Rosa

Perfectionner le tout automobile, ou le remettre en cause ?

Réduire l'insécurité des voitures, leur pollution atmosphérique et sonore, leur consommation d'énergie et leur contribution à l'effet de serre est évidemment souhaitable. Mais ces aménagements ne suffiront ni à rendre l'usage généralisé de l'automobile qui s'est instauré dans les pays développés compatible avec un développement soutenable, ni - a fortiori - à permettre son extension à l'ensemble de la planète. S'il est perfectible, le système automobile ne peut être "sauvé" : il doit être transformé profondément. Le développement du transport collectif et des modes non motorisés et une nouvelle politique d'aménagement de l'espace doivent impérativement limiter la densité du trafic routier. La voiture propre, sobre et sûre, c'est bien ; le transfert modal, c'est mieux.



Photo : Svend E. Dainsgaard

L'usage généralisé de l'automobile peut-il être rendu supportable en limitant ses défauts les plus criants - accidents, pollutions locales, gaspillage d'énergie et émission élevée de CO₂ ? Peut-il être aménagé au point de devenir viable techniquement, socialement, écologiquement et économiquement de manière pérenne ? Passons en revue quelques possibilités de faire de la voiture un véhicule respectueux de la vie humaine et de l'environnement.

Une voiture vraiment sûre ?

De gros progrès ont été accomplis par les constructeurs pour améliorer la tenue de route et le freinage (le contrôle technique obligatoire des véhicules a eu par ailleurs des effets bénéfiques). Mais beaucoup reste à faire, pour inciter ou obliger le conducteur à adopter un comportement

correct et pour limiter l'impact des erreurs de comportement.

- L'éthylomètre anti-démarrage sera imposé aux automobilistes suédois en 2012, il l'est déjà aux conducteurs condamnés pour ébriété au volant.

- L'installation d'une "boîte noire" sur les voitures, envisagée aujourd'hui, aurait un effet positif sur la sécurité.

- Suite à un vote du Parlement européen intervenu en 2002, les constructeurs vont devoir repenser les carrosseries afin de limiter les risques de blessure des piétons en cas d'accident.

- Banalisé aux USA, le régulateur de vitesse permet de stabiliser la vitesse à un seuil fixé par le conducteur et peut même, dans sa version "intelligente", maintenir une distance de sécurité avec le véhicule qui précède. Mais il n'est utilisable en pratique que sur autoroute, et on a observé qu'il favorise le relâchement de la vigilance du conducteur.

- Utilisable sur route comme sur autoroute, le limiteur de vitesse permet de fixer une vitesse plafond à l'approche de laquelle la pédale d'accélérateur se durcit. Le régulateur-limiteur est recommandé par le gouvernement français.

- Le bridage des moteurs à 130 km/h ne serait efficace que sur autoroute. Les constructeurs français ne veulent pas en entendre parler et préfèrent promouvoir le régulateur-limiteur.

- Comme le rappelle Pierre Gustin, délégué général de la Prévention Routière, "la conduite automobile est une des pratiques les plus dangereuses du monde". Avec la "voiture intelligente" et la "route automatique", on cherche à prévenir ou à corriger certaines erreurs de conduite en s'inspirant des équipements (guidage, automatismes de conduite, signalisation d'espacement) qui donnent au rail une sécurité quasi-absolue : gestion des distances entre véhicules, prévention des collisions et des sorties de route, détection d'obstacles sur la route, alerte à l'endormissement et à l'hypovigilance. Des prototypes ont été réalisés, la faculté des conducteurs à s'adapter à ces nouvelles fonctions techniques est à l'étude.

Une voiture propre et sobre ?

- Aujourd'hui, la voiture propre n'existe pas et, selon l'Agence Européenne de l'Environnement, la pollution des voitures est largement sous-estimée. Certes les constructeurs automobiles ont déjà obtenu des résultats importants sur certains types de polluants. Mais, comme pour le bruit des moteurs, il y a encore beaucoup à faire : *la voiture "propre" est seulement moins sale.*

- Les constructeurs proposent des voitures à consommation réduite de carburant : la consommation moyenne a baissé de 20% en 30 ans. La Citroën C3 "stop and start" coupe automatiquement son moteur en cas d'arrêt à un feu ou dans un embouteillage, l'économie de carburant est de 10%.

Selon l'ADEME, l'émission moyenne de CO₂ par les berlines neuves était de 146 g de CO₂ par km (la consommation moyenne était de 5,7 litres/100 km) en 2003, soit 25% de moins qu'en 1995. L'objectif 2012 est de 120 g. La Toyota Prius, hybride conduite fièrement par Gilles de Robien pendant la Semaine du Transport Public, n'émet que 104 g.

- La voiture électrique a des performances encore limitées et ne convient guère qu'aux flottes captives. La voiture à hydrogène fait couler beaucoup d'encre, mais la filière électrolyse-pile à combustible a des rendements faibles : sa commercialisation n'est pas envisagée avant 2020-2030 au mieux. Selon Jean Delsey (INRETS) : "avec l'avion, l'automobile sera le dernier

véhicule à abandonner l'énergie fossile, du simple fait de son rendement sans égal".

- Une voiture ne consomme pas que du carburant : sa construction exige aussi des matières premières. Les industriels se sont attaqués au problème du recyclage.

Incertitudes et illusions

Perfectionner l'automobile pour améliorer sa sécurité et réduire son impact environnemental est évidemment souhaitable, car l'usage de l'automobile restera longtemps dominant.

Mais, pour des raisons très diverses, il faut rester très prudent face à toutes les perspectives de progrès technique.

- Pour la consommation, l'effet de serre et même la pollution, les innovations ont amélioré la situation mais sans changer les ordres de grandeur.

- Même dans le cas d'innovations modestes, les délais de mise au point et de généralisation à l'ensemble du parc automobile sont très longs : 15 à 20 ans.

- Une innovation technique doit pouvoir être introduite à un prix acceptable par tous les consommateurs. Or la plupart d'entre elles se traduisent par une augmentation sensible du coût des voitures qui rebute l'acheteur français.

- Il faut se méfier des mirages technologiques : il y a loin du prototype expérimental au produit industriel fiable et commercialisable, on l'a bien vu dans le domaine du transport collectif.

- Certaines innovations font apparaître des difficultés imprévues. Un moteur diesel consomme certes 20% de pétrole de moins qu'un moteur classique, mais il émet des particules fines cancérigènes qui ne sont que partiellement absorbées par les filtres.

- D'autres innovations ne font que déplacer les difficultés. C'est le cas des biocarburants et surtout de la voiture à hydrogène : la production d'hydrogène est très énergivore, son transport et son stockage à grande échelle sont encore problématiques. Selon Alain Morcheoine (ADEME), il faudrait doubler le parc nucléaire pour faire rouler à l'hydrogène le parc automobile français existant.

- Certaines évolutions annihilent les progrès techniques. Si l'efficacité énergétique des moteurs s'améliore, la masse des véhicules ne cesse d'augmenter (en moyenne 900 kg en 1984, 1200 en 2002) et la climatisation se généralise.

- Enfin aucune innovation ne pourra réduire l'encombrement des voitures. Celui de la minivoiture urbaine reste comparable à celui d'une voiture normale, en circulation comme à l'arrêt. Et la minivoiture se vend mal car un ménage ne peut, en général, avoir une voiture pour la ville et une autre pour la campagne : où les garer ?

On a souvent constaté que l'automobiliste conduit à risque constant. Si son véhicule est équipé d'une assistance au freinage d'urgence, d'un contrôle dynamique de conduite, d'un contrôle de stabilité, d'une alerte électronique sur les distances de sécurité, d'un airbag à deux volumes ou de doubles prétensionneurs permettant de réduire les lésions thoraciques dues à la ceinture en cas de choc violent (et si tous les piétons sont équipés de l'airbag Honda), l'automobiliste se sent invulnérable et accélère. Comme le note Sandrine Garnier (Rail et Transports, 20-10-2004), "l'efficacité de ces dispositifs est prouvée, mais ils peuvent déresponsabiliser un conducteur peu conscient des conséquences de sa mauvaise conduite".

Après la suppression des fameux points noirs, qui a souvent servi de prétexte pour moderniser les routes au-delà du nécessaire, une solution miracle à la mode aujourd'hui est la suppression des obstacles latéraux - platanes et poteaux de signalisation - et la création de "zones de récupération" : la "route qui pardonne", nous dit-on, pourrait économiser un millier de vies par an ... à condition d'oublier que ces aménagements incitent le conducteur à foncer.

La bonne piste : le transfert modal

L'automobile est un véhicule remarquable. Elle permet le porte à porte, le transport des enfants et des bagages, le libre choix de l'horaire et de l'itinéraire, et elle est adaptée aux déplacements de proximité comme aux voyages à longue distance. Mais son usage généralisé se heurte à des difficultés insurmontables que ne feront pas disparaître les progrès techniques.

Il faut donc jouer la carte du transfert modal, dont les possibilités sont diversifiées et bien éprouvées. Cette démarche polyvalente atténue toutes les difficultés à la fois : congestion, insécurité, bruit, pollution de l'air, dégradation du patrimoine, gaspillages d'espace et d'énergie, effet de serre. Bénéfique à la fois pour l'économie, le social et l'environnement, elle relève typiquement du développement durable.

Une politique de transfert modal est particulièrement importante en milieu urbain, car l'automobile tue la ville en asphyxiant son centre et en étalant sa périphérie. Accepter sur la voirie les piétons, les cyclistes, les patineurs, les bus, les taxis, les véhicules d'urgence et de sécurité, les véhicules utilitaires (livreurs et artisans), c'est déjà beaucoup : peu d'espace subsiste pour les usages privés de la voiture.

Une hégémonie étouffante

Encombrante, l'automobile l'est et le restera, et c'est son défaut majeur. Si son usage actuel tend même à s'amplifier, il supposera d'énormes investissements routiers (voiries urbaines et parkings, autoroutes) qui entraîneront des gaspillages d'espace précieux, en ville comme dans les zones rurales ou naturelles, au détriment de la qualité du cadre de vie, des paysages (même si l'insertion des autoroutes est devenue moins brutale) et des équilibres écologiques (imperméabilisation des sols, effets de coupures).

Les sociétés autoroutières veulent faire croire que l'extension de leur réseau est "durable" et Christian Leyrit, ancien directeur des Routes, explique doctement que, grâce aux autoroutes, le touriste profite mieux des paysages et peut, par exemple, découvrir les remparts de Carcassonne. Ces arguments de pacotille font sourire.

Les investissements routiers futurs pèseront lourdement sur les budgets publics. La thèse perfide de Christian Gérondeau (l'équipement routier de notre pays est déjà bon, il suffit de quelques aménagements supplémentaires et tout ira bien) ne tient pas. En pratique, plus on en fait, plus il faut en faire (car chaque aménagement induit, à terme, davantage de trafic qu'il ne peut en écouler), et plus ça coûte cher, car l'espace urbain est devenu rare et les autoroutes de montagne sont plus coûteuses que les autoroutes de plaine.

Ainsi l'automobile, quels que soient les progrès techniques dont elle pourra bénéficier, étouffera doublement les autres modes de déplacement, en monopolisant l'espace urbain à leur détriment (et souvent en dégradant la sécurité de leurs usagers), et en captant l'essentiel des efforts financiers que la collectivité peut consentir au secteur des déplacements (on ne dépense son argent qu'une fois, comme le rappelait souvent Alfred Sauvy).

Or l'usage de la voiture ne peut être généralisé à tous. Le transport collectif sera toujours indispensable à une part importante de la population, aujourd'hui marginalisée par le tout automobile : ménages aux revenus modestes, membres des ménages mono-motorisés n'ayant pas "la" voiture à leur disposition, personnes handicapées ou trop perturbées psychologiquement pour pouvoir conduire sans risque et à qui il faudrait logiquement retirer le permis de conduire, ... ont quand même le droit et le besoin de se déplacer.

Aménager ou Réformer ?

S'il ne faut pas sous-estimer les progrès techniques accomplis ou prévisibles en matière de sécurité routière, d'environnement, de consommation énergétique et de contribution à l'effet de serre, il faut bien en apprécier les limites et les effets pervers. Méfions-nous des illusions, des effets d'annonce, et de l'exploitation politique qui en est faite pour faire accepter le tout automobile. Et privilégions la piste la plus sûre, celle du transfert modal.

Espérer aménager le système automobile pour le rendre plus supportable, et en assurer ainsi la pérennité, est clairement une illusion écologique, sociale et économique.

- Le système automobile a une tendance naturelle à l'expansion. La hausse du niveau de vie et l'évolution du mode de vie provoquent une augmentation du parc automobile, de la fréquence des déplacements (par exemple un fractionnement des vacances) et plus encore des distances parcourues quotidiennement (en raison de l'étalement urbain) ou pour les loisirs.

L'intensification du trafic suscite la construction de nouvelles infrastructures routières, qui à son tour encourage à rouler encore plus. Inévitablement la croissance du trafic routier annihile les progrès techniques : depuis 1994, d'après l'Agence Européenne de l'Environnement, les progrès techniques ont permis de réduire la pollution unitaire de 30% mais le trafic a augmenté de 20%. L'efficacité énergétique des moteurs pourrait être améliorée de 30% d'ici 2030, et le trafic augmenter de ... 60%.

- L'impact environnemental de l'automobile ne se limite pas à la pollution de l'air et au bruit : la forte consommation d'espace urbain, rural et naturel et les effets de coupure qu'impliquent la circulation et le stationnement ne pourront jamais être réduits.

- Enfin l'automobile exige un tel espace et de telles dépenses publiques que les modes de transport alternatifs ne peuvent se développer correctement sur l'ensemble du territoire, malgré une demande sociale croissante.

Un système à transformer

Ce qui est vrai en France et en Europe l'est plus encore à l'échelle de la planète où, chaque année, des millions d'automobilistes nouveaux apparaissent, en particulier en Chine où la voiture chasse rapidement la bicyclette des villes. La consommation de pétrole et l'effet de serre qui en résultent sont à l'opposé d'un développement soutenable. La forte demande de pétrole pèse déjà sur les prix des carburants.

Une profonde remise en cause du système automobile actuel ne peut donc être éludée, quelles que soient les améliorations plus ou moins miraculeuses dont il pourra faire l'objet dans un avenir proche ou lointain.

Une voiture intelligente, pourquoi pas, mais c'est surtout un usage intelligent, responsable, de la voiture qu'il faut promouvoir. Au-delà des attitudes rationnelles qu'il faut évidemment encourager dans la conception et l'usage de l'automobile, le meilleur usage qu'on puisse en faire consiste à s'en servir moins, pour les déplacements de proximité, les plus polluants, comme sur les longues distances : *la meilleure énergie, c'est celle qu'on économise !*

L'automobile aura sa place dans un système soutenable, mais moins utilisée qu'aujourd'hui grâce au développement des modes alternatifs, à une politique de vérité des prix et à des choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire plus favorable aux modes non motorisés et au transport collectif.

Le transfert modal et la réduction des besoins de mobilité constituent les remèdes de fond à l'insécurité routière comme à la sauvegarde de l'environnement.

Le créneau de la voiture

La FNAUT a défini, dès sa création, le créneau de l'automobile, domaine d'utilisation où elle est soit difficilement remplaçable, voire indispensable, soit compatible avec son environnement.

- Elle peut assurer sans trop de problèmes les déplacements diffus dans les zones peu denses, où ne se produit pas de forte concentration du trafic, donc des nuisances, où les longues distances à parcourir rendent la bicyclette peu efficace et où une desserte intense par transport collectif est difficile à organiser et à justifier économiquement.

- En milieu dense, elle n'est adaptée qu'aux déplacements à caractère occasionnel ou professionnel. Dans ses usages répétitifs (déplacements domicile-travail ou étude, accompagnement à l'école, achats courants), l'automobile, non indispensable, peut et doit être remplacée : une large panoplie alternative est dès aujourd'hui disponible.

Une telle perspective n'a rien d'utopique. Dans bien des villes allemandes, néerlandaises ou danoises, la circulation automobile est deux fois moins intense que dans les villes françaises : leur vitalité économique n'en est pas affectée, elle est au contraire stimulée par l'amélioration du cadre de vie et la réduction des coûts externes de la mobilité.

Jean Sivardière

La "voiture citoyenne" de la LCVR un concept équivoque

Depuis plus de vingt ans, les militants de la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR) combattent avec une détermination et une efficacité reconnues les méfaits les plus cruels de l'automobile. On pouvait donc s'attendre à ce que la LCVR remette en cause le tout-automobile ou, au moins, qu'elle adopte une attitude neutre à son égard. Pourtant, sans percevoir la contradiction, ses dirigeant(e)s manifestent un indéfectible attachement à la voiture, prennent des positions favorables à une motorisation généralisée, et ignorent le rôle que le transport collectif pourrait jouer pour limiter le fléau de l'insécurité routière.

Une voiture miracle ?

Dans l'Express du 5-07-2004, la présidente de la LCVR propose de renoncer à la "voiture surannée, dangereusement rapide, inutilement suréquipée et polluante", et de mettre sur le marché une "voiture citoyenne" pensée d'abord pour la sécurité et la protection de l'environnement : même si l'idée n'a rien de bien original, on ne peut évidemment que l'approuver.

Mais pourquoi présenter ce véhicule comme une voiture miracle, comme une panacée pour l'environnement et la sécurité, sans même évoquer ses conditions d'utilisation ?

Cette voiture bien mal nommée restera dangereuse en ville (même bridée à 130 km/h), encombrante donc inadaptée à la ville et exigeante en infrastructures gaspilleuses d'espace, forte consommatrice d'énergie, étouffante pour les autres modes de transport. Et les progrès techniques seront vite absorbés par la croissance du trafic.

Un responsable provincial de la LCVR (Ouest France, 17-09-2004) considère que "l'environnement est à bout de souffle, c'est donc le véhicule automobile qui est historiquement condamné à changer pour durer". Ne remettant en cause que les caractéristiques techniques de la voiture, il présente la "voiture citoyenne" comme une voiture "vertueuse". Les alternatives au véhicule individuel ne sont même pas citées.

Attachement à l'automobile

Allant plus loin, la présidente de la LCVR affirme, de manière explicite, que "mettre à l'étude la voiture citoyenne, c'est organiser l'avenir, rompre avec le non-sens et faire de l'accès du plus grand nombre au transport individuel une bonne nouvelle". Elle laisse perplexe quand elle affirme dans Pondération, revue de

la LCVR (avril 2004), avec un enthousiasme digne de Christian Gérondeau : "il est temps de penser à la voiture non comme à une machine broyeuse de vies, mais comme à un symbole de vie, de liberté, d'autonomie et de plaisir".

Quant à la fondatrice et porte-parole de la LCVR, elle prend soigneusement garde de ne pas apparaître comme hostile à l'automobile. Elle "se refuse à toute démagogie anti-bagnole" et exprime son attachement à la voiture en analysant ce véhicule comme "un lieu de quiétude et de grande intimité" (Le Monde, 30-07-2004).

Consternante contradiction : fallait-il vanter cet aspect intimiste, certes indéniable, de la voiture, alors qu'il est une cause fondamentale de l'insécurité routière ? La carrosserie isole dangereusement du monde extérieur, la voiture attise le repli sur soi, l'individualisme et l'agressivité (voir encadré).

Dépendance automobile et sécurité routière

Bien que la LCVR ne s'en préoccupe jamais, la dépendance automobile due à la pénurie de transport collectif a une influence déterminante sur la sécurité. Elle touche en particulier les jeunes dans leurs activités de loisirs. A l'évidence, comme la FNAUT l'a toujours affirmé, satisfaction du droit au transport et sécurité routière vont de pair. Moins de déplacements en voiture, c'est autant d'occasions en moins d'accidents, sans parler des nuisances.

L'attachement de la LCVR à l'automobile transparait aussi lorsqu'elle réagit à un éventuel contrôle de santé imposé aux conducteurs âgés. Selon sa porte-parole, "cesser de conduire, c'est profiter moins de la vie, se sentir moins compétent, aggraver la solitude, glisser dans l'inactivité". Et elle s'insurge (La Croix du 7-12-02) contre la pression sociale qui pourrait faire des personnes âgées "des piétons". "L'unique solution acceptable serait que nous acceptions tous de ralentir, pour que nos parents puissent rester aussi longtemps que possible, malgré leurs réactions hésitantes et leur vue qui baisse, dans le flot de la circulation".

Ici encore, pour la FNAUT, droit au transport pour tous et sécurité routière vont de pair. Tous les conducteurs doivent subir des contrôles périodiques de leur aptitude à conduire et, en cas de déficience grave, se voir retirer le permis, quel que soit leur âge. Parallèlement, le système de transport collectif doit être développé sur tout le territoire.

Jean Sivardière

Des idées claires

● Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière : "les technologies nouvelles peuvent améliorer la sécurité routière, mais elles sont trop souvent compensées par des attitudes dangereuses. Ainsi certains automobilistes dont la voiture est équipée d'un système ABS ont tendance à considérer à tort qu'ils peuvent diminuer leurs distances de freinage. *Quelle que soit la technologie utilisée, la sécurité routière restera une affaire de comportement*".

● Patrice Parisé, directeur des Routes : "l'environnement des routes agit sur le comportement des conducteurs. Certains aménagements de l'emprise routière incitent naturellement à la pratique de vitesses moins élevées. Le légitime souci de la sécurité routière a abouti à une conception des routes déresponsabilisante, susceptible de favoriser les comportements dangereux. *Il faut concevoir les routes de manière radicalement différente*".

● Patricia Gout, CERTU : "la croissance du trafic automobile provoque une augmentation de la consommation d'espace et de la tolérance envers l'éloignement des commerces, des services, des lieux de travail et des équipements de loisirs, qui provoque à son tour une augmentation des besoins de déplacement et une croissance du trafic automobile".

Pourquoi la voiture rend fou

Titre et explications de la revue Psychologies (novembre 2004).

Le sociologue américain Erving Goffman assimile l'habitacle automobile à une "sphère exclusive du moi". D'où, au volant, une très forte territorialité qui rime trop souvent avec une agressivité encore accentuée dans les embouteillages : coups de klaxon et de phares, jurons, gestes obscènes.

Un nombre croissant de psychiatres n'hésite plus à comparer notre chère voiture à une enveloppe utérine dans laquelle nous ne communiquons que selon un mode régressif.

Ainsi, selon Pascal Desailly, psychologue spécialisé dans les comportements routiers, "c'est l'automobile-utérus, un carcan souvent conçu pour couper la communication entre usagers de la route, une seconde maison où triomphe l'individualisme ambiant".

Le véhicule-cocon est d'autant plus dangereux que, comme l'explique le sociologue Jean-Marie Renouard, "prendre le volant reste un paradoxe, c'est une pratique fondamentalement individuelle qui s'exerce sur des routes où l'on vit en collectivité".

Allumage des codes

Des lecteurs nous ont fait part de leur expérience positive, vécue à l'étranger, de l'obligation pour les automobilistes d'allumer leurs codes de jour, et se sont étonnés de la position de la FNAUT alors que la DSCR en attend entre 5 et 8% de tués en moins. Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière, met même curieusement sur pied d'égalité l'efficacité des codes de jour et celle des radars automatiques.

L'expérience d'allumage des codes de jour dans les Landes en 1999-2000, qui sert à justifier sa généralisation à tout le territoire, est peu probante : la sécurité s'est nettement améliorée mais, au cours de la même période, des carrefours dangereux ont été réaménagés et la RN 10 a fait l'objet de travaux.

L'allumage des codes était déjà obligatoire pour les automobilistes par temps pluvieux ou en cas de mauvaise visibilité (tunnels), et on voit mal ce qu'il apportera en plein soleil.

Enfin son utilité ne pourra être vérifiée puisqu'il n'est pas rendu obligatoire et que d'autres mesures sécuritaires, à l'évidence plus efficaces, sont lancées ou renforcées en même temps.

Les "motards en colère" sont opposés à la décision du gouvernement : seuls obligés à rouler de jour avec leurs phares allumés (une obligation perverse qui leur donne de l'assurance et les incite à foncer), ils craignent d'être dorénavant moins visibles.

Christian Gérondeau est bien sûr favorable à l'allumage des codes, qui permettra aux automobilistes de se voir mieux entre eux, donc de ne pas avoir à ralentir pour améliorer leur sécurité, ou d'accélérer à sécurité constante.

Quant aux piétons et aux cyclistes, généralement hostiles à l'expérience en cours, ils craignent (comme les motards) de devenir moins visibles, mais ni les motards en colère ni Christian Gérondeau, ni l'Etat ne s'en inquiètent.

En définitive, ce n'est pas l'allumage des codes de jour qu'il faut conseiller aux automobilistes mais la vérification de leur vue. Il faudrait aussi interdire aux motards de rouler phares allumés, et obliger les constructeurs de vélos à commercialiser des éclairages efficaces.

Après les succès obtenus en 2003, l'amélioration de la sécurité routière marque le pas depuis plusieurs mois. Au lieu de lancer une mesure gadget, les pouvoirs publics devraient recentrer leur message en le simplifiant : "roulez moins vite, buvez moins". Et agir plus fermement : en remodelant la voirie pour ralentir le trafic, et en étendant la tolérance zéro en matière d'alcool, imposée aux conducteurs de bus et cars, à tous les professionnels de la route.

Daniel Leroy

Train + Vélo : les cyclos tout tristes

SNCF : mauvaise volonté

Des réunions de concertation se sont tenues, en juin et octobre 2004, entre la SNCF et les associations représentant les cyclistes : FNAUT, FUBicy, MDB, UTAN, Réseau Vert et FFCT. Malgré ce front commun, la SNCF n'a apporté que des réponses décevantes aux préoccupations des cyclistes.

- On sait que tous les TGV-Est auront un compartiment vélo. Mais la SNCF refuse d'accepter les vélos dans les compartiments à bagages du TGV-Atlantique : il faudra attendre la rénovation du matériel vers 2010. En compensation, elle propose d'ouvrir aux vélos un TGV par jour sur les liaisons Lille-Rennes/Bordeaux/Toulouse : les franciliens devront aller chercher ces trains à Roissy ou Massy ...

- La SNCF refuse la création d'un compartiment vélo dans toutes les rames Corail. Elle n'envisage pas de basculer les voitures Corail disposant d'un compartiment vélo des quelques lignes où circuleront des trains TEOZ vers les autres lignes.

- Les associations ont aussi demandé un tarif réduit pour les petits parcours : 10 euros pour transporter un vélo de Moulins à Vichy, ou de Nancy à Strasbourg, c'est excessif. La SNCF a refusé.

- Sur l'information, la SNCF reconnaît ses carences et promet une fois de plus d'y remédier, mais le guide train + vélo va devenir un simple dépliant publicitaire. Elle s'est engagée à mentionner sur le guide TGV les trains prenant les vélos pour les lignes où l'offre est homogène (TGV-Nord et peut-être Paris-Suisse). Mais une mention de l'offre vélo dans les guides TGV-Méditerranée/Alpes n'est pas envisagée.

Les associations ont demandé que la réservation des places vélos soit possible par internet et par les automates de vente (qui vont être changés) : refus.

La SNCF va proposer aux régions un nouveau service internet et téléphonique d'information multimodale et de recherche d'itinéraires incluant le vélo. Il comprendra les itinéraires nationaux. Ainsi ce qui est possible sur ce site internet ne l'est pas sur celui de la SNCF : ne demandez pas pourquoi !

- Alors que de nombreuses compagnies ferroviaires disposent d'un réseau de gares louant des vélos, la SNCF se contente de répondre qu'elle va faire un effort pour proposer des locaux.

Mais que les cyclistes se rassurent : la SNCF va organiser un colloque en 2005 sur le service train + vélo !

Erick Marchandise, Réseau Vert

Train + vélo en Autriche

Cet été, j'ai voyagé en Autriche par le train avec des vélos, de Graz à Sillian (400 km). Nous étions 2 adultes et 3 enfants, bien chargés (sacoques + remorque). La veille du voyage, à la gare de Graz, le guichetier nous a spontanément indiqué qu'un enfant de moins de 6 ans voyageait gratuitement, le premier adulte payait plein tarif et les autres 50%, les vélos des voyageurs payants étaient transportés gratuitement. Le vélo de l'enfant de moins de 6 ans et la remorque étaient à signaler au contrôleur, mais leur transport était gratuit. Puis le guichetier nous a proposé deux solutions : un voyage en partie par train rapide, soumise à réservation gratuite (il a fait une simulation de réservation pour vérifier la disponibilité) ; un voyage entièrement par trains locaux, sans réservation préalable. Etant donné notre chargement, et sachant que la place était limitée et que la remorque surtout pouvait poser problème, un contrôleur pouvant en refuser l'accès, il nous a conseillé la deuxième solution, que nous avons retenue. Il y a eu 4 changements, qui se sont très bien passés, avec l'aide (et le sourire) des contrôleurs.

Tous les trains empruntés comportaient une demi-voiture en tête qui servait de fourgon, avec logo "vélo", 7 crochets et une vaste plate-forme. Dans l'un des trains, nous avons compté jusqu'à 20 vélos sur la plate-forme. Les cyclistes attendant alors aux gares étaient dirigés par le contrôleur vers d'autres parties du train, mais jamais refusés. Sur le tronçon Lienz-Sillian, très emprunté, deux fourgons entièrement réservés aux vélos sont ajoutés à tous les trains.

... et en France

A titre de comparaison, si on demande à la gare de Caen comment emmener son vélo à Paris, on se voit proposer soit de le démonter pour le mettre dans une housse, soit de passer par Rouen en prenant des TER (le nombre des trains est limité, la durée du trajet et son coût sont bien supérieurs à ceux du trajet direct).

On m'a rapporté l'expérience malheureuse de cyclotouristes allemands arrivés jusqu'à Caen, qui pensaient pouvoir repartir sans difficulté par le train, en août dernier. Ils ont été dirigés sur Argentan (3h d'attente !) avant de prendre un train Granville-Paris. Ils tombaient de bien haut en apprenant que c'était ainsi qu'on traitait les cyclotouristes (cyclotouristes ?) chez nous.

Jérôme Hourquet, 14 Caen

Forum

Rail, tourisme et service public

Le Conseil général d'Indre et Loire vient de renoncer à remettre à niveau la voie ferrée Chinon-Richelieu, dont le département est propriétaire. Or, au-delà de l'exploitation touristique existante et ainsi remise en cause, les potentialités de cette infrastructure n'ont pas été étudiées. De nouvelles formes d'exploitation voyageurs et fret pouvaient être articulées avec la desserte existante Chinon-Tours et offrir une alternative au tout routier dont les conséquences sont catastrophiques.

Cette décision confirme le point de vue de la FNAUT : toutes les emprises ferroviaires inutilisées aujourd'hui mais pouvant être un jour réactivées doivent rester la propriété de RFF.

Jean Claude Oesinger, FNAUT Centre

Modalohr et Lyon-Turin

Le trafic du Modalohr évolue exactement comme je l'avais prévu. Le service proposé, trop court et trop lent, ne peut intéresser un routier. Les promoteurs de Modalohr avaient déclaré qu'en cas d'échec, il suffirait de déplacer le terminal (12 millions d'euros) plus en aval en Maurienne : ce serait un bel exemple de dilapidation de l'argent public.

Quant au projet Fret Lyon-Turin, fixer son origine vers Lyon n'est pas sérieux. Le Lyon-Turin devra acheminer les 10 millions de tonnes actuelles du ferroviaire, et les 30 millions de tonnes empruntant aujourd'hui les itinéraires routiers du Mont-Blanc et du Fréjus : ce trafic se fait pour l'essentiel sur l'axe Nord-Sud Est, en passant par la région d'Ambérieu, il n'a rien à voir avec Lyon.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Deux points de vue sur les grèves dans les transports

La FNAUT devrait mettre en cause l'attitude de certains syndicats cheminots, qui ont leur part dans la désaffection pour le rail des voyageurs et des industriels, écoeurés par les perturbations du service, toujours préjudiciables et parfois catastrophiques.

Henri Bersinger, 74 Annecy

Le service garanti affaiblirait le droit de grève. Or usagers et cheminots ont des intérêts communs et les mêmes attentes : des transports publics de qualité. Pour les défendre, il est normal que les cheminots recourent à la grève, qui est à peu près leur seule arme.

Les élus qui souhaitent affaiblir le droit de grève ont une attitude douteuse, car ils se soucient peu des transports publics en dehors des périodes de grève. Pourtant, sur bien des lignes, le service ordinaire c'est le service minimum. Et que dire des villes non desservies ?

Anne-Marie Guy, 88 Epinal

Péage urbain vertueux

Le péage urbain est vertueux pour l'économie comme pour l'environnement. Il est aussi vertueux socialement car il revient à demander aux riches, majoritairement automobilistes, de payer pour le transport collectif, majoritairement utilisé par les plus pauvres.

L'équité consiste à faire payer un service par celui qui en profite, surtout si ce service est polluant et dangereux pour l'avenir de la planète. Il y a quelque chose de profondément injuste à demander à ceux et celles qui font le plus d'efforts pour l'environnement, en marchant ou en pédalant ou en restant chez eux, à voir leurs impôts aller à des travaux routiers, dont, non seulement ils ne profitent pas, mais qui vont rendre leurs déplacements moins agréables et plus dangereux et leur vie plus infernale.

Si le péage paraît trop cher à certains automobilistes, rien ne les empêche de prendre le train, ou partager le coût du péage avec d'autres grâce au covoiturage. Il est rare qu'aucune alternative n'existe à l'automobile, et personne n'est obligé d'habiter loin de tout.

Bien sûr, renoncer à l'automobile demande des sacrifices : trajet moins confortable, logement moins grand, plus près du centre ou d'une gare, voire sans jardin, contrainte du partage d'une même voiture, dangers du deux-roues motorisé ou effort physique en vélo. Mais on ne peut parler constamment de développement durable et s'opposer à une mesure vertueuse en faveur de transports plus doux et d'un urbanisme moins étalé.

Yves Egal, AUT Ile de France

Autoroutes durables ?

Les exploitants français d'autoroutes prétendent intégrer harmonieusement leurs voiries dans le paysage. Mais y a-t-il autoroutes plus dénudées, écrasées de soleil en été, balayées de vents givrants l'hiver, ennuyeuses jusqu'à l'assoupissement, qu'en France ? En Belgique, les autoroutes sont systématiquement encadrées par 100 m de bois qui procurent ombre, protection contre le vent, le brouillard et les congères, et filtrent gaz, poussières et bruit.

J. Georges de Cheverry, 31 Ramonville

Activités de la FNAUT

● La FNAUT s'est associée à l'intervention d'Agir pour l'Environnement auprès des parlementaires pour obtenir le bonus-malus pénalisant les 4*4 et autres voitures les plus polluantes.

● Simone Bigorgne a participé à une rencontre entre le Premier ministre et les associations de consommateurs et à une réunion au ministère des Finances sur la vie chère.

● Jean Sivardière a rencontré Jean-Michel Bertrand, député UMP de l'Ain chargé d'une mission de réflexion sur la sécurité routière et l'accès des jeunes au permis de conduire.

● Jean-Louis Camus a fait état du soutien de la FNAUT au projet POLT lors de la conférence de presse donnée par les présidents des trois régions concernées (le projet a finalement été abandonné par le gouvernement sans justification convaincante).

● François Jeannin a été auditionné par le groupe des députés PS sur le projet de budget 2005 des transports.

● Yves Egal représente la FNAUT dans le groupe de travail mis en place par l'Institut de la Gestion Déléguée pour définir les indicateurs de performances dans les transports publics.

● L'agrément de la FNAUT au titre d'association nationale de consommateurs a été reconduit pour 5 ans par le ministère la Consommation et le ministère de la Justice.

Activités de la FEV

La Fédération Européenne des Voyageurs-European Passenger's Federation (FEV-EPF) s'est réunie en 2004 à Leipzig. Jean-Paul Jacquot représentait la FNAUT. Le prochain congrès de la FEV aura lieu le samedi 12 mars à Strasbourg. Pour obtenir le programme, s'adresser à : EPF, H Frère Orbanlaan 570, B 9000, Gent, Belgique.

La FEV est maintenant présente dans 11 pays, dont 10 appartenant à l'Union Européenne : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse, Tchéquie. La FEV a été choisie pour représenter les consommateurs auprès de l'Agence Européenne des Chemins de Fer récemment créée, qui siège à Valenciennes. Le britannique Christopher Irwin a été désigné par la FEV pour assurer cette représentation.

La Direction Générale des Transports a retenu la FEV comme interlocuteur pour définir les droits des passagers. La FEV fait du lobbying sur ce thème auprès des eurodéputés membres de la Commission des Transports. Enfin la Communauté Européenne du Rail a invité la FEV à s'exprimer dans son "Progress Report" sur la mise en application de sa Charte.

Récompenses :

+3 points à Gilles de Robien, ministre de l'Équipement : il fait pression sur ses collègues européens pour la limitation par construction de la vitesse maximale des voitures.

+3 points à Patrick Mareschal, président PS du conseil général de la Loire Atlantique. Il s'oppose à un deuxième pont sur l'estuaire de la Loire : "l'élargissement des routes n'apporte qu'une amélioration transitoire, ensuite le trafic augmente à nouveau".

+2 points à Alain Juppé, maire UMP de Bordeaux : il n'a pas hésité à critiquer sévèrement le gouvernement Raffarin pour la suppression des subventions de l'État aux tramways.

Punitions :

-3 points à l'entreprise Vinci Park. Elle a fait distribuer l'été dernier, à la sortie des RER, tramways, métros et bus de La Défense, des bons pour un mois de parking gratuit, avec le slogan anti-PDU : "c'est décidé, cet été, je viens travailler en voiture".

-3 points à Jean Lemierre, président de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement. Selon lui, "le plus important pour les pays d'Europe centrale et orientale est d'améliorer la qualité de leurs infrastructures publiques : routes, hôpitaux, écoles". M. Lemierre ne connaît ni les transports urbains ni le rail.



Jean-Cyril Spinetta, président d'Air France-KLM. Confondant allègrement TGV et TER, il prétend que le TGV est subventionné (le président de la SNCF a bien répliqué). Critiquant les "charges stupides" imposées par l'État à l'avion, il oublie un peu vite que le transport aérien reste largement subventionné par la collectivité puisqu'il est loin de payer ses coûts écologiques. Selon lui, "vouloir remplacer l'avion court ou moyen courrier par le train et concentrer les compagnies aériennes sur le long-courrier est une erreur stratégique grave que l'Europe paiera rudement" : on se demande bien en quoi économiser le pétrole est une erreur (sa Direction du Développement Durable nous l'expliquera).

A noter que M. Spinetta refuse toujours de créer un poste de médiateur à Air France, comme la FNAUT le lui a demandé afin d'améliorer le traitement des litiges avec les passagers.

Moritz Leuenberger, ministre suisse des Transports : "dans notre pays, la réalisation des grands projets prend souvent un peu plus de temps que prévu. Notre démocratie directe et les nombreuses possibilités d'opposition n'y sont pas étrangères. Mais en fin de compte, cela permet une meilleure acceptation des projets". "Il est juste que les transports publics soient financés à partir des taxes sur les carburants routiers : sans eux, nos routes seraient irrémédiablement encombrées et cela poserait des problèmes graves pour l'économie et la santé publique".

Jean-Claude Antonini, vice-président PS de la région Pays de la Loire responsable des transports : "les trains Corail interrégionaux sont des trains d'intérêt national que l'État doit prendre en charge. La SNCF fait mine de croire qu'il s'agit de trains régionaux raccordés les uns aux autres".



Gare Meusienne (suite)

L'affaire de la gare meusienne du TGV Est est très révélatrice de la mentalité des élus. Les élus PS opposés à sa localisation à Issoncourt se retranchent derrière la déclaration d'utilité publique : c'est idiot, mais il est trop tard, on ne peut plus rien faire. Comme si un moratoire était impossible ! Quant à Christian Namy, président UMP du conseil général de la Meuse, à court d'arguments rationnels pour justifier sa position, il qualifie d'"olibrius" les opposants à la gare, "véritable opportunité de désenclavement".

Ministre en rade

Devant inaugurer un colloque à Poitiers, le secrétaire d'État aux Transports François Goulard, venant de Paris, a renoncé à son déplacement. Ayant oublié l'existence du TGV et le développement durable, il avait pris un avion, qui est resté bloqué par le brouillard (source : Rail et Transports).

Train + vélo

Au cours des 9 premiers mois de 2004, le nombre des réservations de places pour un vélo (3565) a doublé sur le TGV et augmenté de 37% sur les trains de nuit (1929). Compte tenu de la médiocrité de l'information et de la complexité de la réservation, c'est un succès.

Femme de l'année

Sans surprise, la fédération Routière internationale a attribué son prix "femme de l'année 2004" à l'ancienne commissaire européenne chargée des transports, Loyola de Palacio, pour son action en faveur du secteur routier.

Chasse au gaspi ?

C'est au moment où l'État veut relancer la chasse au gaspi qu'il préconise l'allumage des codes, une décision qui, selon l'ADEME, augmentera la consommation de pétrole de 415 000 TEP par an (soit +1,5% d'émissions de CO₂). A titre de comparaison, l'heure d'été, selon le ministère de l'Industrie, fait économiser 300 000 TEP par an en éclairage le soir (mais le ministère oublie l'énergie supplémentaire consommée en chauffage le matin et en déplacements motorisés pour les loisirs en soirée).

Réponse bête

Epinglé par la FNAUT qui lui a attribué un prix Citron, Gérard Collomb, maire PS de Lyon, a réagi de manière dédaigneuse en refusant le débat. Selon son entourage, cité par Lyon Capitale, "tout ceci n'a aucune importance et n'est pas représentatif ; ce sont des ayatollahs de la marche à pied". Plus fin, Christian Philip, député UMP du Rhône, estime que Gérard Collomb mérite un deuxième prix Citron pour sa gestion de l'appel d'offre pour la gestion des transports lyonnais, qui a opposé récemment Keolis-SNCF et RATP-Transdev.

La fin du TGV tracté

Selon Philippe de Villiers, président du Conseil général de la Vendée, "la disparition du TGV tracté suite au retrait de la subvention de la région est une faute grave qui va pénaliser le développement économique du département". Réponse de Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire : "on ne peut pas dire oui à tous les caprices du président de la Vendée".

Si l'expérience avait été poursuivie jusqu'en 2007, date prévue pour l'électrification de la ligne Nantes-La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne, le gaspillage aurait atteint 24 millions d'euros (coût de l'électrification : 105 millions).

Actions en régions

Alsace

● A l'occasion de la semaine du transport public, l'ASTUS de Strasbourg a organisé un grand jeu (établir un parcours utilisant le futur réseau de tramway) et une opération "notez vos transports" : les notes attribuées par le public (ponctualité, accessibilité, accueil, signalétique, fréquences, propreté, sécurité, structure du réseau, ...) allaient de 13/20 à 16,4, la note moyenne étant de 15,3.

● L'Association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral a rappelé, à propos du projet d'Eurodistrict Colmar-Freiburg-Mulhouse, que le rétablissement de la liaison ferroviaire entre Colmar et le Rhin se fait attendre alors qu'il doit constituer une priorité (de Fribourg à Breisach, des autorails modernes circulent toutes les 30 mn).

Haute Normandie

● La région Haute Normandie et l'agglomération du Grand Rouen étudient un projet de tram-train diamétral Barentin-Rouen-Elbeuf : une idée émise dès 1994 par le Comité de promotion des Transports en Commun de Rouen (CPCT), soutenu par l'association pour la sauvegarde de la ligne Barentin-Caudebec.

Le CPCT déplore les faibles fréquences et les horaires inadaptés des services actuels de banlieue, et les gares fermées : "on pourrait multiplier par 5 le nombre des voyageurs, comme cela a été observé sur la ligne Le Havre-Rolleville".

● La FNAUT Haute Normandie approuve la création de relations ferroviaires directes Le Havre-Fécamp, mais regrette les conditions de leur mise en service entre Bréauté et Fécamp : suppression d'un train très fréquenté et suppression de haltes desservant un nouvel hôpital et deux lycées.

L'association déplore par ailleurs que la région ait donné un avis favorable à la coupure, au profit d'une voie verte, de la ligne Barentin-Caudebec qui offre un potentiel intéressant de trafic voyageurs et fret.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France participe à la concertation menée par le STIF, la SNCF et RFF pour l'amélioration du RER B, suite au débat public sur le projet CDG Express. Elle approuve les aménagements proposés, qui auraient dû être réalisés depuis longtemps, mais rappelle la nécessité de mieux gérer l'interconnexion SNCF-RATP à Gare

du Nord (changement de conducteur). Le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, emprunté par les RER B et D soit 32 trains par heure et par sens en pointe, est indispensable.

● MDB, l'AUT-Paris et d'autres associations cyclistes ont présenté un projet séduisant de réaménagement, au profit des piétons et cyclistes, de la voie express implantée sur la rive gauche, sur un tronçon où la voirie (voie sur berge + quai haut) est en surcapacité par rapport aux sections amont et aval.

● L'association CIRCULE est mécontente. Un an après l'action des usagers qu'elle a pilotée, elle constate que les améliorations de la qualité du service rendu par le RER C sont timides : retards et suppressions de trains, "c'est toujours la galère". Elle vient de distribuer 11 000 tracts aux usagers pour maintenir la pression.

● Des membres de l'association de l'Ourcq des usagers des transports ont bloqué pendant 30 minutes un train sur la ligne Paris-Strasbourg pour rappeler qu'ils en avaient assez d'être les laissés pour compte de la SNCF : seules les lignes franciliennes Paris-La Ferté Milon et Paris-Provins ne sont pas électrifiées, ce qui signifie des pannes fréquentes des motrices diesel, et un service irrégulier et peu attractif.

● L'AUT estime que le tramway T2 doit être prolongé depuis Issy-les-Moulineaux sur la Petite Ceinture, selon le projet initialement étudié, et non pas au sud du boulevard périphérique pour aboutir en impasse au parc des Expositions de Versailles. Elle a défendu cette position lors de l'enquête publique, et la commission lui a donné raison.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● L'association Les Droits du Piéton des Alpes Maritimes s'insurge contre le comportement des motards : "il faut qu'ils se calment, roulent moins vite, cessent de slalomer entre les voitures et de stationner sans vergogne et souvent avec arrogance sur les trottoirs". Au cours de l'été 2004, trois piétons ont été tués par des motards à Nice et Beaulieu.

● La FNAUT PACA demande à Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, de renoncer à une 5ème traversée routière de la ville, non prévue au PDU : "la ville est déjà assez gangrenée par l'incivisme automobile".

● La ligne Marseille-Nice a été coupée pendant 27 heures, en septembre 2004, entre Toulon et Les Arcs pour permettre la pose d'un tablier de pont routier : la FNAUT PACA a protesté

contre l'absence de tout service de substitution.

● Deux jours de grèves à la SNCF depuis le début 2004, mais 4000 trains TER supprimés : pour la FNAUT PACA, "les usagers ne sont pas pris en otage, ils sont abandonnés".

Rhône-Alpes

● L'Association Genevois-Faucigny des Usagers des Transports (AGFUT) a défini ses objectifs : augmentation de la fréquence des trains TER sur le réseau haut-savoyard et arrêts dans toutes les gares aux heures de pointe, desserte des zones industrielles par des services d'autocars, coordination entre trains et autocars, création d'abonnements intermodaux, meilleure information des voyageurs, encouragement des déplacements à pied, à bicyclette et par covoiturage.

● Michel Vandembroucke (Lyon-Tramway) a représenté les voyageurs lors du "Forum pour agir" de la SNCF portant sur la qualité de service.

● L'association Lyon-Métro a rappelé son attachement à l'extension du réseau de métro, dont le tramway doit être "un complément, non une solution de substitution". Elle est peu convaincue de l'intérêt des trois lignes de trolleybus Cristalis.

● Un accident peu médiatisé est survenu en octobre dernier dans le tunnel routier du Fréjus : un choc frontal entre deux poids lourds a provoqué un début d'incendie et a été suivi d'une collision avec d'autres poids lourds. La FNAUT Rhône-Alpes a protesté : l'un des véhicules impliqué dans le premier choc transportait des produits chimiques dangereux et n'était pas escorté, contrairement à la réglementation.

● L'ADTC de Grenoble a obtenu le trophée 2004 du vélo, attribué par le Comité de promotion du vélo, qui regroupe professionnels, élus et associations d'usagers. En juin 2004, lors de l'opération "allons au travail à vélo" organisée par l'ADTC, 14% des 10 000 salariés des 23 entreprises concurrentes avaient choisi le vélo.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 131
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

Viaduc de Millau : le tout-routier consacré

L'inauguration en grande pompe du splendide viaduc de Millau s'est effectuée fin 2004 dans un touchant enthousiasme. Mais cet enthousiasme apparemment unanime n'est pas partagé par ceux qui se soucient de l'avenir de notre économie et de celui de notre planète.

Cette réalisation prestigieuse au coût pharaonique est l'illustration parfaite de la priorité absolue donnée à la route sur le rail dans notre pays.

Le coût de ce seul petit maillon de l'autoroute A 75 est de 425 millions d'euros. Il doit être, en principe, financé par ses usagers, notamment les transporteurs routiers. Mais, pour y parvenir, le concessionnaire compte sur un trafic en très forte hausse, de 1500 camions par jour aujourd'hui à 5000 d'ici 2010. Déjà on parle de doubler l'autoroute au droit de Clermont-Ferrand : qui sème des autoroutes récolte du trafic.

Mais n'oublions pas que la totalité de l'A75 aura coûté au moins 1,5 milliard d'euros, une somme fournie essentiellement par l'Etat.

Or celui-ci n'a pas voulu trouver les moyens nécessaires à la modernisation de l'axe ferroviaire Clermont-Ferrand-Béziers, soit 300 millions d'euros pour une remise à neuf complète et l'équipement nécessaire pour y faire transiter jusqu'à 80 trains de fret par jour en traction électrique. Les travaux de rénovation de la voie ont, d'ailleurs, été stoppés nets par l'actuel gouvernement dès son arrivée au pouvoir. Et plus un seul train de voyageurs ne circule de bout en bout sur cette ligne !

Comme si la construction de nouvelles infrastructures routières n'était pas le meilleur moyen de stimuler un trafic déjà pléthorique.

Comme si le Massif Central pouvait se permettre de dépendre uniquement de la route pour ses échanges avec l'extérieur et son irrigation.

Comme si le pétrole allait continuer à couler à flot pendant des siècles.

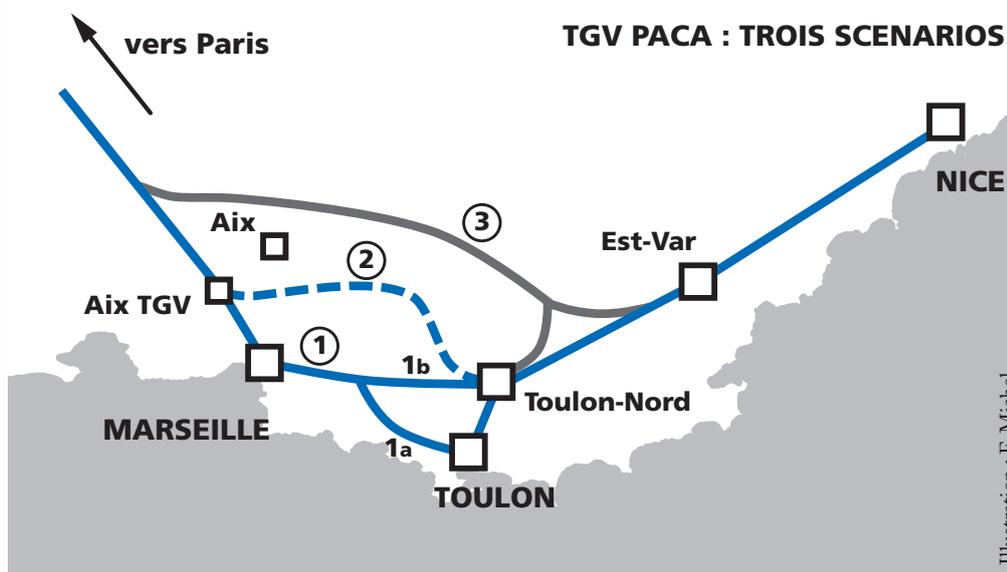
Comme si l'accélération du réchauffement climatique, dont le secteur des transports est le premier responsable, ne menaçait pas gravement notre avenir.

Voilà une fuite en avant qui nous conduit à coup sûr ... droit dans le mur !

Pierre Pommarel

TGV Provence-Alpes-Côte d'Azur : avion sur rail ou TER à grande vitesse ?

Le projet de TGV Provence-Alpes-Côte d'Azur fait actuellement l'objet d'un débat public. Faut-il privilégier l'accélération des relations entre Paris et les Alpes Maritimes, donc le transfert modal avion-train ? ou, sans négliger cette possibilité, donner la priorité à l'amélioration des relations intrarégionales, donc au transfert modal voiture-train ? un compromis entre ces deux objectifs est-il possible ? On trouvera ci-dessous des données objectives justifiant la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse, une analyse des difficultés rencontrées, le point de vue du conseil national de la FNAUT et des propositions plus précises de la FNAUT-PACA.



Tous modes confondus, les déplacements concernés par le projet de TGV PACA sont très nombreux (source RFF) :

- 22 millions de déplacements régionaux par an entre les trois agglomérations de Marseille, Toulon et Nice ;
- 22 millions de déplacements inter-régionaux est-ouest à longue distance ;
- 11 millions de déplacements nord-sud depuis ou vers l'ouest du Var ;
- 25 millions de déplacements nord-sud depuis ou vers la Côte d'Azur (est du Var et Alpes-Maritimes), soit autant que depuis ou vers les Bouches du Rhône.

La liaison aérienne Paris-Nice, fréquentée par 3 millions de voyageurs par an, est la plus importante depuis Paris, elle devance légèrement les liaisons Paris-Londres et Paris-Toulouse. 600 000 voyageurs utilisent la relation Paris-Toulon.

Var et Alpes Maritimes souffrent d'une desserte ferroviaire médiocre : alors que Nice est la 4ème ville de France (550 000 habitants), il faut au minimum 2h18 pour

aller en train de Nice à Marseille, soit une vitesse moyenne de 90 km/h. De Nice, on accède à moins de 10% de la population française en 4h (c'est la ville française en dernière position selon ce critère), alors que de Marseille on accède à plus de 35%. Enfin, il faut plus de 6h pour aller de Marseille à Gênes (370 km), soit une vitesse moyenne de 60 km/h.

La ligne Marseille-Vintimille est le seul axe ferroviaire est-ouest traversant la région PACA et desservant ainsi 3 millions d'habitants. Elle est aujourd'hui saturée sur de larges sections (depuis 1998, le trafic TER de la région est passé de 290 trains quotidiens à 460). En cas d'incident ou d'accident grave, toute desserte ferroviaire est interrompue en l'absence d'itinéraire de secours.

Les investissements ferroviaires suivants sont programmés : modernisation de la ligne Marseille-Aix, 3ème voie entre Marseille et Aubagne, 3ème voie entre Antibes et Nice. Cependant la région PACA souhaite multiplier par 3 l'offre TER d'ici 2020, ce qui permettrait de doubler le nombre



Le projet de TGV PACA

des voyageurs (70 000 voyageurs par jour aujourd'hui, soit environ 2 millions de voyageurs par an) mais cela serait très difficile sans ligne nouvelle. Selon RFF, il faudrait dépenser 2,5 milliards d'euros entre Marseille et Vintimille pour désaturer le nœud ferroviaire marseillais et pour créer une 4ème voie Marseille-Aubagne, une 3ème et une 4ème voie entre Saint Cyr-Bandol et Toulon-La Pauline, et une 3ème voie Cannes-Antibes. La réalisation des travaux serait délicate (milieux urbains, maintien du trafic), elle apporterait de la capacité et de la régularité mais aucun gain de vitesse. Leur coût est à comparer au coût minimal d'une opération globale comprenant une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) et les aménagements nécessaires au TER sur la ligne classique : 5 milliards d'euros.

Une LGV nécessaire

L'opportunité d'une LGV PACA, pour les usagers actuels du train comme pour l'ensemble des habitants de la région, est difficilement contestable.

Les caractéristiques de la ligne classique Marseille-Toulon-Nice ne permettent d'accélérer ni les relations intercity entre la Provence et la Côte d'Azur, ni les relations entre la Côte d'Azur et le reste de la France. Sa capacité ne peut être véritablement augmentée au bénéfice des TER et du fret sans report du trafic voyageurs longue et moyenne distance sur une ligne nouvelle.

Or l'aéroport de Nice se sature et la zone littorale, de Marseille à la frontière italienne, est au bord de l'asphyxie routière : les déplacements quotidiens autour des agglomérations de Marseille, Toulon et Nice se multiplient en raison de la croissance de la population et surtout de la dispersion rapide de l'habitat.

En 2020, selon une étude citée par RFF, la population concernée se sera accrue de 500 000 personnes, l'étalement urbain se sera poursuivi et les déplacements autoroutiers entre agglomérations se feront à 60 km/h en moyenne aux heures de pointe (soit 30 minutes de plus qu'aujourd'hui entre Marseille, Aix ou Toulon et Nice).

Un report conséquent de trafic de la route et de l'avion sur le train est indispensable pour éviter de nouveaux investissements routiers et aéroportuaires : A8 bis et nouvel aéroport dans le Var, sans oublier le 3ème aéroport parisien. Or, grâce à la LGV, on peut passer d'une situation où la route est plus performante que le rail en région PACA et où l'avion l'emporte aisément sur

Paris-Nice à une situation où le rail serait nettement plus performant que la route tout en devenant par ailleurs un concurrent sérieux de l'avion.

Tous ces arguments ont incité le gouvernement à retenir, lors du CIADT du 18 décembre 2003, le principe d'une LGV PACA qui prolongerait la LGV Méditerranée vers Nice et constituerait à plus long terme le maillon central d'une liaison Barcelone-Gênes.

Trois scénarios

Trois types de desserte depuis Paris ont été imaginés par RFF et la SNCF, à chacun d'eux correspondent plusieurs tracés possibles de la LGV :

- une desserte en ligne de Marseille, Toulon et Nice, dite à un axe, avec une LGV proche de la ligne littorale au départ de Marseille puis passant soit par Toulon centre soit par une gare nouvelle dite Toulon nord située à Cuers au croisement avec la ligne classique ;

- une desserte à deux axes : Paris-Marseille et Paris-Toulon nord-Côte d'Azur, avec une LGV se débranchant de la LGV Méditerranée au nord ou au sud de la gare de l'Arbois (Aix TGV) et passant au sud d'Aix en Provence ;

- une desserte à trois axes avec une LGV "directe" vers la Côte d'Azur, passant au nord ou au sud d'Aix et comprenant une branche vers Toulon.

Les trois scénarios prévoient une gare nouvelle "Est Var" située vers Les Arcs au croisement de la LGV avec la ligne classique, et une gare nouvelle "Ouest Alpes Maritimes" qui pourrait être située au croisement de la LGV avec la ligne Cannes-Grasse.

Les performances des trois scénarios se mesurent par les meilleurs temps possibles sur les trajets Marseille-Nice, Paris-Toulon, Paris-Nice (voir tableau).

Selon RFF, les gains maximaux de clientèle dans les trois scénarios sont respectivement d'environ 2,2 ; 3,3 et 2,6 millions de voyageurs par an. L'estimation de la SNCF est très voisine. A titre de comparaison, le TGV Méditerranée a fait gagner 3 millions de voyageurs.

En juin 2004, un comité d'orientation (où les usagers ne sont pas représentés) a confirmé le principe d'une LGV PACA se terminant à Antibes. C'est le scénario 2, dont le taux de rentabilité est le plus fort (environ 5%), qui a été retenu par le comité d'orientation.

Un projet délicat

Le projet est très spécifique sur le plan du relief et de l'environnement. 17% seulement de l'aire d'étude est constituée de terres agricoles (60% en moyenne pour les autres LGV) et il s'agit de zones à haute valeur ajoutée, 23% est occupée par un habitat diffus, 33% est concernée par le réseau Natura 2000 (9% seulement en moyenne nationale). La LGV devra en particulier traverser la plaine des Maures et l'Estérel.

Le coût du projet dépend de la longueur de la LGV (entre 150 et 240 km), et de celle des tunnels (entre 42 et 90 km). Le coût habituel d'une LGV est de 10 à 15 millions d'euros par km en surface et de 30 à 100 en souterrain, soit 13 en moyenne : il serait ici de 22 à 39 suivant le scénario retenu. C'est le scénario 1 qui présente le plus de difficultés techniques : le complexe ferroviaire marseillais est saturé, de lourds travaux seraient nécessaires pour permettre l'intensification simultanée des trafics TGV et TER. La section Aubagne-Cuers comprendrait 28 km de tunnels.

Cependant, de manière peu compréhensible, RFF a annoncé en janvier 2005 qu'un tracé de type 1 traversant Marseille par un tunnel de 7 km ne coûterait pas plus cher qu'un tracé de type 2 !

Quel scénario ?

Les meilleurs temps sur Marseille-Nice (par TERGV) dépendent peu du scénario, mais c'est le scénario 1 qui offre les meilleurs temps sur Marseille-Toulon centre et Toulon centre-Nice. Sans surprise, le meilleur temps sur Paris-Nice est obtenu dans les scénarios 2 et 3. *Le meilleur temps sur Paris-Toulon donné par RFF dans les scénarios 1 par Toulon nord et 2 est très trompeur : il faut lui ajouter les 25 minutes nécessaires, temps de transbordement compris, pour aller de Cuers à Toulon centre en TER et plus encore en car ou en voiture. Dans le scénario 3, la SNCF envisage un couplage systématique des TGV Paris-Toulon et Paris-Nice, ce qui allongerait le meilleur temps sur Paris-Toulon de 10 minutes.*

Si on s'en tient aux meilleurs temps, le scénario 2 apparaît comme un "bon" compromis, mais il présente l'inconvénient majeur d'une mauvaise desserte du centre de Toulon et les effets pervers attendus d'une gare excentrée. On peut imaginer la suppression de la gare de Cuers et une desserte directe Paris-Toulon par le nord-est grâce à un raccordement de la LGV à la ligne classique, mais les liaisons TERGV Marseille-Toulon-Nice et Marseille-Nice directes seraient nécessairement dissociées.

	2005	Scénario 1 Toulon centre	Scénario 1 Toulon Nord	Scénario 2	Scénario 3	Scénario FNAUT PACA
Marseille-Nice	2h18	1h15	1h05	1h10	1h10	1h05
Paris-Toulon	3h51	3h20			3h25	3h20
Paris-Cuers			3h20	3h05		
Paris-Nice	5h33	4h05	3h55	3h40	3h35	3h50

Non aux gares à la campagne

Dès leur apparition sur la LGV Paris-Lyon à Mâcon et Le Creusot, la FNAUT a critiqué les gares nouvelles TGV isolées du réseau ferré classique, qu'elles soient situées en pleine nature, dans les champs de betteraves, les colzas ou les garrigues, ou au voisinage d'une grande ville :

- difficultés rencontrées par les voyageurs non-motorisés, qui doivent subir un transfert pénible en car entre TGV et transports urbains ou régionaux ;
- consommation élevée d'espace (gare, parkings, accès routiers) ;
- dépenses publiques élevées ;
- encouragement donné à une périurbanisation diffuse ou à un mitage anarchique de l'espace rural.

L'erreur initiale s'est reproduite maintes fois malgré nos interventions et les trois gares de la LGV Méditerranée sont un vrai fiasco.

- Bien que située au croisement de la LGV avec la ligne Grenoble-Valence, à mi-distance entre Valence et Romans, la gare de Valence TGV n'est desservie que par quelques trains TER, la liaison par car-escargot avec Valence-Ville est lente et inconfortable, la durée des trajets Paris-Valence Ville et Paris-Briançon a augmenté.

- La gare d'Avignon-TGV, située à la périphérie immédiate de la ville, a valu un prix à son architecte mais elle n'est pas appréciée des voyageurs qui se rendent au centre-ville. La liaison ferroviaire promise entre les deux gares (la fameuse "virgule") semble abandonnée.

- Alors qu'elle aurait pu être implantée au croisement de la LGV et de la ligne Aix-Rognac et être aisément accessible en TER, la gare d'Aix TGV (gare de l'Arbois) est de plus en plus utilisée par des automobilistes : il faut sans cesse y agrandir les parkings.

La mise en service du TGV Méditerranée a aussi entraîné une sérieuse dégradation de la desserte des petites villes de la vallée du Rhône : Montélimar, Pierrelatte, Orange, Tarascon, Arles (voir FNAUT Infos n°98). Les trains Corail ont été asséchés par le TGV ; la gare d'Arles est quasiment devenue une gare routière d'où les cars assurent la liaison avec Avignon-TGV.

Les associations varoises de la FNAUT, implantées à Toulon et Hyères et dans le centre Var, craignent qu'un tel scénario ne se reproduise si Toulon est desservie par une gare excentrée à Cuers : perte de dessertes directes vers l'île de France et les autres régions françaises, urbanisation du centre Var et circulation automobile renforcée.

TGV PACA : le choix de la FNAUT

Des opinions très variées se sont exprimées au sein de la FNAUT à propos du TGV PACA : ce n'est pas surprenant. Des intérêts contradictoires sont en jeu, aucune "bonne solution" technique ne saute aux yeux et, au niveau actuel des études, les gains de clientèle, les coûts d'infrastructure et la rentabilité annoncés sont encore peu fiables.

Ainsi le report de la route sur le train entre Marseille et Toulon varie d'un facteur 3 entre une estimation de la SNCF et celle d'un cabinet consulté par RFF. L'influence de la congestion routière sur le trafic ferroviaire futur entre Marseille et Nice est encore mal cernée.

Instruit par l'expérience des TGV déjà construits, le conseil national de la FNAUT a pu cependant dégager un large consensus, compatible avec les souhaits de nos associations locales rassemblées au sein de la FNAUT PACA (nous laissons ici de côté le problème de l'inévitable phasage du projet).

1 - **La FNAUT approuve le principe d'une LGV PACA**, qui peut être un élément décisif d'une politique écologique des transports si son tracé et ses conditions d'exploitation sont satisfaisantes.

2 - **Une mixité voyageurs-fret de la LGV semble peu pertinente**. Compte tenu du relief traversé et de l'intensité prévue de la desserte TGV et TERGV, la mixité entraînerait des surcoûts prohibitifs (+40% selon RFF) et des difficultés d'exploitation. Certes le trafic de fret entre l'Espagne ou la France et l'Italie du nord est en progression (il passe 3400 camions par jour à la frontière de Vintimille, soit environ 15 millions de tonnes par an), mais le fret ferroviaire peut se développer sur la ligne classique soulagée du trafic voyageurs à longue distance, ou emprunter d'autres itinéraires (Modane ou, comme le propose la FNAUT PACA, Montgenèvre) ou passer par la mer entre Barcelone et Gênes.

3 - Même dans le cas d'un tracé de la LGV très "tendu" vers Nice, la durée du trajet Paris-Nice ne pourrait être abaissée en-deça de 3h30 environ : l'avion conservera toujours une position compétitive sur cet itinéraire. Dans ces conditions, **rechercher un gain de temps maximum par TGV n'est pas justifié**. Mieux vaut envisager un tracé moins direct vers Nice, donc situé plus au sud et ne laissant pas Toulon trop à l'écart. Un tel tracé permettrait de meilleures relations intra-régionales par TERGV tout en offrant de bons atouts au TGV face à l'avion (d'autant que le TGV roulera peut-être à 350 km/h en 2020 et que le coût d'utilisation de l'avion aura vrai-

semblablement augmenté) : c'est le cadencement du TGV qui est essentiel.

4 - **Une gare nouvelle baptisée Centre Var ou Toulon Nord, même située à Cuers au croisement de la LGV et de la ligne classique, est inacceptable**. Une gare située aux Arcs, au croisement de la LGV et de la ligne classique, l'est au contraire car on peut en faire un pôle intermodal efficace en raison de sa position favorable. Il en est de même d'une gare Ouest Alpes Maritimes située au croisement de la LGV et de la ligne Cannes-Grasse (La Bocca ?), voire d'une autre située à l'entrée Ouest de Nice.

5 - La LGV devra donc passer par Cuers (sans gare nouvelle) et les Arcs. Reste à déterminer le tracé (de type 1 ou 2) de la LGV entre la gare de l'Arbois et Cuers et la position exacte de la gare Ouest Alpes Maritimes. Cependant **les TGV Paris-Nice devront pouvoir shunter les gares de Marseille Saint Charles et Toulon centre afin de conserver des performances correctes** (les TGV passe-Paris tels que Bruxelles ou Strasbourg-Nice continuant à desservir ces gares qui contribuent à les remplir). D'autre part, dans ces deux agglomérations, **le développement du trafic TGV ne devra pas bloquer celui du trafic TER**.

Desservir les centres

La FNAUT PACA est majoritairement favorable à un tracé 1, les centres de Marseille et de Toulon étant desservis afin d'offrir aux relations TERGV entre Marseille, Toulon et Nice les performances maximales, complété par un shunt de Toulon centre pour ne pas trop pénaliser les TGV Paris-Nice. Elle cite en exemple les cas de Lille sur la ligne Paris-Londres et d'Anvers sur la future ligne Bruxelles-Amsterdam.

La LGV PACA, au lieu de quitter la LGV Méditerranée vers la gare de l'Arbois pour se diriger vers Cuers, se prolongerait à travers Marseille jusqu'à la Blancarde (où passent déjà les TGV directs Paris-Nice) et se poursuivrait vers Aubagne puis Cuers.

En Allemagne, une LGV reliant une ville A à une ville C passe au large d'une ville intermédiaire B : les relations directes AC ne sont pas pénalisées par un passage par la gare centrale de B, mais celle-ci peut être desservie par certains trains AC grâce à des bretelles de raccordement à la LGV : la FNAUT PACA souhaite que ce principe soit appliqué à la LGV PACA pour permettre une desserte directe de Toulon centre par les TERGV Marseille-Nice.

Droits des voyageurs

Indemnité pour retard d'un train international

Après les passagers aériens (voir FNAUT Infos n°130), les voyageurs ferroviaires vont bénéficier d'un renforcement de leurs droits.

Depuis le 12-12-2004, un voyageur empruntant un train international peut obtenir une indemnisation (sous forme de bons de voyage) en cas de retard. Cette décision de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) vaut dans les 25 pays de l'Union Européenne, la Suisse et la Norvège.

Il s'agit d'un pas en avant important : jusqu'à présent, rares étaient les compagnies ferroviaires qui, comme la SNCF, accordaient une telle indemnisation. Mais les conditions dans lesquelles elle est accordée sont assez restrictives.

- Seuls sont concernés les trains internationaux, c'est à dire ceux qui franchissent une frontière. Les trains nationaux ne sont pas concernés, même si leur retard fait manquer un train international en correspondance.

- Le retard doit être supérieur à 1 heure pour les trains de jour, et à 2 heures pour les trains de nuit.

- Le retard pris en compte concerne un train particulier : si un premier train a un retard de 30 minutes et si vous manquez une correspondance, ce qui vous amène à un retard total de 3 heures, vous n'avez droit à rien.

- L'indemnisation n'intervient que si le prix du billet excède 50 euros pour un aller simple, donc s'il s'agit d'un voyage déjà important, surtout si le voyageur bénéficie d'une réduction (carte Rail Plus, par exemple).

- Un retard où la responsabilité du transporteur n'est pas directement impliquée (travaux sur les voies, grève, exigence de sécurité, fait d'un tiers) n'est pas pris en compte.

- L'indemnisation est un peu chiche : 20% seulement du prix du billet.

- Enfin, si un voyageur parti de France constate, à son arrivée en Allemagne, qu'il a droit à une indemnisation due à un retard survenu en France, la demande d'indemnisation est simplement transmise à la SNCF par la DB : le remboursement prendra du temps et, si les choses ne se passent pas bien, le voyageur n'aura pas en main la preuve que le retard s'est produit en France et non pas en Allemagne.

Cette mesure est en fait un contre-feu allumé par les compagnies de chemin de fer suite à une proposition de règlement publiée par la Commission Européenne début 2004 sur les "Droits et Obligations des Voyageurs Ferroviaires Internationaux" (FNAUT Infos n°111).

Cette proposition comporte des conditions beaucoup plus avantageuses pour les voyageurs (par exemple, indemnisation de 50% pour un retard de 30 à 60 minutes quand le trajet est inférieur à 2 heures) et implique une responsabilité nettement plus large des transporteurs. Elle a fait l'objet d'un accueil favorable, en particulier de la Fédération Européenne des Voyageurs (dont la FNAUT est membre), qui a cependant demandé un certain nombre d'améliorations. La commission Transport du Parlement Européen a exprimé elle aussi beaucoup de critiques, mais malheureusement dans un sens restrictif pour la plupart. Enfin, on sait que les gouvernements d'un certain nombre d'Etats membres de l'Union Européenne ont eu une première appréciation "réservée". Certains espèrent cependant que le règlement sera adopté vers l'automne 2005, sans doute amputé de quelques dispositions ...

Jean-Paul Jacquot

Congrès de la FEV

Le congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs aura lieu le samedi 12 mars 2005 à Strasbourg, au centre CIARUS, 7 rue Finkmatt. Il est organisé avec l'aide de la FNAUT Alsace et de l'association Astus.

Les exposés d'experts et les discussions porteront sur :

- les transports collectifs urbains ;
- les voyages internationaux à longue distance et les enjeux du TGV Est ;
- les droits et obligations du voyageur.

Le dimanche matin 13 mars, conférence sur le tramway strasbourgeois suivie d'un parcours sur réseau, ou visite de la ville et de la cathédrale.

Pour obtenir le programme détaillé, les possibilités d'hébergement et les modalités d'inscription, s'adresser à :

max-mondon@wanadoo.fr

Nouvelles publications de la FNAUT

Les documents ci-dessous peuvent être commandés au siège de la FNAUT.

- **La charte des voyageurs ferroviaires**, élaborée avec la collaboration des lecteurs de FNAUT Infos. Tous les aspects du voyage sont passés en revue, de sa préparation aux éventuels litiges.

Document disponible début avril.

12 pages, 5 euros port compris.

- **La Semaine du Transport Public** : la FNAUT a évalué cette opération, ainsi que la Journée sans Voiture 2004, à partir d'une enquête auprès de ses associations. Elle propose leur regroupement en une "semaine du transport public et de la mobilité écologique" et avance des propositions variées pour en améliorer l'impact pédagogique.

10 pages, 5 euros port compris.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière s'est entretenu avec Alain Bazot, président de l'UFC-Que choisir, des problèmes de taxation des carburants routiers ; avec Jean-Louis Bouquet, PDG de l'entreprise Batscap (groupe Bolloré) des possibilités de la voiture électrique ; avec Pierre Pério, secrétaire général de la Confédération Générale du Logement, de la politique du logement. Il est intervenu lors d'un colloque sur l'effet de serre et les transports organisé par l'INRETS, il a proposé de développer la recherche sur la "pédagogie auprès des décideurs". Il a présenté les propositions de la FNAUT sur le service public ferroviaire et sa continuité à un groupe d'étudiants de l'université de Nanterre.

● Au CNT, Simone Bigorgne a participé à une présentation au CNT du rapport "une voirie pour tous" présenté par Hubert Peigné ; François Jeannin et André Laumin ont participé à diverses réunions sur le transport combiné.

● André Laumin a exposé le point de vue de la FNAUT lors du forum "transports, aménagement du territoire et Europe" organisé à Saint Etienne par le Laboratoire Social LASAIRE.

● Max Mondon a participé à des réunions du PREDIT sur les pôles d'échanges et sur l'auto-partage.

● François Grosjean a représenté la FNAUT au comité d'orientation du programme de recherche Agora 2020 du ministère de l'Équipement.

● La FNAUT a soutenu les associations (en particulier Mountain Wilderness) opposées à la Croisière Blanche, défilé imbécile et archaïque de 4*4, quads, trials et motos-neige organisé dans les Hautes Alpes.

● Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont rencontré Jean-Pierre Decool, député UMP du Nord, chargé d'une mission de réflexion sur les "associations oeuvrant pour l'intérêt général".

● Jean Sivardière s'est entretenu du projet de TGV PACA avec Michel Croc, directeur RFF en région PACA, et Jean-François Paix, adjoint au directeur développement de la SNCF.

● Laurence Vernay et Yves Egal participent à un groupe de travail du CNC sur le transport aérien.

● Michel Vandembroucke a participé à un séminaire du PREDIT sur les services en réseaux, et Jean-Paul Jacquot à un séminaire de la DATAR sur le transport à la demande en zone périurbaine ou rurale.

● Marc Le Rochais est intervenu, lors du dernier Salon des Vacances qui s'est tenu à la porte de Versailles à Paris, pour souligner les risques d'une transformation systématique des emprises ferroviaires désaffectées en voies vertes, certaines d'entre elles étant susceptibles d'une réutilisation pour le transport des voyageurs ou du fret.

Piétons : Conduire à 16 ans ? Voiture "citoyenne" ?

attention au tramway

En cas de collision entre un piéton et un véhicule à moteur (y compris les autobus et trolleybus), le conducteur du véhicule est, selon la loi Badinter de 1985, considéré a priori comme responsable de l'accident, et le piéton peut prétendre à une indemnisation. Cependant la loi ne s'applique pas si le véhicule est un tramway circulant en site propre, même si la collision a lieu sur une traversée piétonne du site propre.

Un piéton lyonnais renversé et gravement blessé par un tramway avait poursuivi le conducteur devant le tribunal de police de Lyon pour "défaut de maîtrise du véhicule et blessures involontaires", il a été débouté. Le tribunal a estimé en effet, à partir des dires des témoins, que le conducteur avait fait usage au mieux de son avertisseur sonore et de ses freins, et n'avait donc commis aucune faute de conduite ou imprudence (Le Progrès, 15-09-04).

Automobilistes : attention à la cigarette

Interpellée par des policiers qui lui reprochaient d'avoir grillé un feu rouge, une automobiliste a aussi été verbalisée parce qu'elle grillait une cigarette : 22 euros d'amende et deux points de permis retirés. L'article 412-6 du code de la route stipule en effet que "tout conducteur doit être en état d'exécuter les manoeuvres qui lui incombent". L'automobiliste a affirmé "qu'elle pouvait très bien fumer tout en ayant les deux mains sur le volant", mais les policiers ont estimé raisonnablement que "la cigarette ne lui permettait pas de manoeuvrer aisément" (Le Dauphiné Libéré, 2-10-2004).

Cyclistes : attention au gendarme

Un cycliste lyonnais s'était faufilé, alors que le feu était au rouge, à travers les voitures bloquées à un carrefour. Il a été sanctionné par un policier municipal qui avait surpris cette infraction : 172 euros d'amende et un mois de suspension du permis de conduire.

En Charente, un cycliste, plongeur dans un restaurant, rentrait chez lui vers 2h du matin, par temps froid, après sa soirée de travail. Il pédalait avec ardeur, mais freina trop tard à un feu rouge. Un gendarme l'arrêta : 90 euros d'amende (son salaire de la semaine) et 3 points retirés sur son permis de conduire.

Les cyclistes contestant une verbalisation trop sévère peuvent consulter le "Guide juridique pour cyclistes verbalisés" sur le site www.fubicy.org/droit.

Dans une déclaration fracassante, Robert Namias, président du Conseil National de la Sécurité Routière, a envisagé d'abaisser à 16 ans la limite d'âge pour obtenir le permis de conduire. Cette proposition personnelle et démagogique semble aberrante.

Chacun sait en effet que la psychologie de l'adolescent le pousse à la recherche de sensations fortes, à la prise de risques, au refus d'imaginer la mort comme possible et définitive : un adolescent risque 5 fois plus l'accident qu'un conducteur de plus de 30 ans.

Toutes les études confirment que les jeunes conducteurs, par leur âge et leur inexpérience, contribuent fortement à l'insécurité routière. Ainsi, selon un rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé, publié en juin 2004, "les risques d'accidents sont plus grands pour les adolescents que pour tout autre groupe. Ils sont particulièrement élevés pendant l'année qui suit l'obtention du permis. Ils tiennent aux schémas de mobilité, aux véhicules utilisés, à l'alcool moins bien toléré, à la vitesse excessive ou inappropriée". Le rapport recommande une délivrance progressive du permis de conduire : conduite accompagnée, permis probatoire.

Daniel Leroy, membre du CNSR

Allumage des codes de jour

L'expérience "de référence" poursuivie dans les Landes de juin 1999 à juin 2000 a donné des résultats mitigés. Selon la DDE, 10 vies auraient été sauvées par beau temps en rase campagne sur le réseau principal, mais "l'efficacité est quasiment nulle sur les petites départementales" (Les Echos).

Selon la FUBicy qui, avec la FFCT, déconseille l'allumage des codes, les cyclistes seront moins visibles même équipés de réflecteurs fluorescents : "hors agglomération, les accidents les plus fréquents sont les collisions arrière, le cycliste étant fauché par une voiture allant dans le même sens que lui". Le rapport de l'INRETS sur lequel le gouvernement s'est appuyé pour lancer l'expérience ne dit pas un mot des risques possibles pour les piétons et les cyclistes, hors agglomération et en ville (les automobilistes ayant allumé leurs codes les laissent allumés en ville). Aucune étude n'existant sur ce sujet, la Commission Européenne a lancé un appel à propositions sur ce thème.

La LCVR est très favorable à l'allumage des codes. Selon sa porte-parole, qui réagit une fois de plus en automobiliste, "la réaction des cyclistes relève d'une peur affective" ...

Le concept de "voiture citoyenne", dont la Ligue Contre la Violence Routière fait actuellement la promotion (voir FNAUT Infos n°131), suscite des réactions.

Citoyenne ou pas, la voiture, si elle conserve son actuelle hégémonie, marginalisera toujours un nombre important de citoyens en monopolisant l'argent public au détriment du transport collectif, indispensable à tous ceux qui sont inaptes à la conduite ou qui n'ont pas les moyens d'acheter et d'entretenir une voiture.

Jean-Louis La Rosa, DARLY

La LCVR a raison de vouloir "défantasmer" la voiture. Mais elle oublie d'envisager une utilisation raisonnée de l'automobile, avec son corollaire obligé : le transport collectif. Et même au volant d'une voiture citoyenne, un conducteur pourra toujours avoir des comportements inciviques. Ce sont d'abord des "déplacements citoyens" que le mouvement associatif doit promouvoir.

Jacques Silhol, FNAUT PACA

La voiture propre est un leurre. Si la moitié de la population, en Inde et en Chine comme en France, adopte la voiture citoyenne, ce sera la catastrophe économique, sociale, sanitaire et environnementale assurée.

Olivier Louchard, RAC

Le tout automobile ne signifie pas seulement accidents, gaz d'échappement nocifs et bruit infernal, mais aussi espace rare consommé en ville (25 m² à l'arrêt, voie d'accès comprise ; 50 m² à 30 km/h et 100 m² à 50 km/h, distance d'arrêt comprise). La voiture ne sera jamais citoyenne.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Briders les moteurs à 130 km/h ne suffit pas, il faut aussi agir sur la voirie pour obliger le conducteur à ralentir et à respecter la vitesse maximale autorisée sur les routes et dans les rues. Pour économiser le pétrole, il faut en priorité promouvoir la conduite apaisée.

Pierre Graziano, AFVAC

La voiture propre est encore loin : le recyclage des filtres encrassés pose problème. En ville, on n'a pas besoin de voiture, propre ou sale, mais de transport collectif.

Jacques Vaissou, TARSLY

Je me méfie de plus en plus de cette notion de citoyenneté, qui veut nous faire admettre une situation de fuite en avant. Constructeurs automobiles et pétroliers soutiennent le concept de voiture citoyenne, mais la démarche du développement durable est celle qui respecte les générations futures.

Michel Dubromel, Alsace Nature

Le carnet du voyageur

Information SNCF

Voulant prendre un train à Lyon-Part Dieu pour Roanne, j'ai observé que seule la direction Bordeaux était indiquée sur le panneau d'affichage. Aucun plan du réseau n'est affiché dans la gare. Heureusement la personne qui m'accompagnait savait que le Lyon-Bordeaux passe par Roanne.

Au retour, seule la direction Grenoble était indiquée : à moi de deviner que le train passait par Lyon, qui n'est pourtant pas une bourgade. Les habitués le savent, tant pis pour les voyageurs occasionnels.

Que la SNCF fasse un peu moins de publicité, et davantage d'efforts pour se mettre à la place de ses clients.

Marie-Geneviève Legrand, 69 Lyon

Il n'y a plus de personnel à la gare du Grand-Lemps (Isère). En cas de retard, les voyageurs ne savent pas si le train va arriver plus tard ou s'il est supprimé.

J'ai demandé que les TGV desservant Grenoble et Lyon Part-Dieu soient indiqués sur les fiches horaires Grenoble-Lyon. Plus rapides que les TER, ces TGV disposent de nombreuses places libres, circulent à des horaires où les TER sont rares, et permettent des correspondances intéressantes.

Le train de nuit Paris-Rome est détourné par Genève en raison des travaux de mise au gabarit du tunnel du Mont Cenis. Mais la SNCF est incapable de délivrer un billet Grenoble ou Lyon-Rome via Genève. Elle propose de passer par Nice (parcours allongé et plusieurs changements) ou Dijon (pour y prendre le Paris-Rome), ou d'acheter un billet à Genève pour le train Euro-nuit Genève-Rome (avec le risque qu'il n'y ait plus de place). **La SNCF considère que l'usager est à son service.**

Christophe Leuridan, ADTC Grenoble

L'été dernier, aucune des gares suivantes ne possédait de Guide régional des Transports et de fiches-horaires régionales : Bédarieux, Millau et Séverac (ligne des Causses), Villefort (ligne des Cévennes) et même Béziers sur la transversale sud. Comment, alors, bâtir un programme de déplacements par le train (heureusement, les chefs de gares affichent les horaires) ? Sans parler d'une grève déclenchée pour une raison inconnue et reconductible d'un jour à l'autre qui a perturbé les services. J'ai appris par hasard que des circulations touristiques, prévues avant les élections régionales, ont été subrepticement supprimées. **Veut-on faire du Massif central un désert ferroviaire ?**

Jean Favre, ADTC Chambéry

Tarif et itinéraire

Il faut réhabiliter l'ancienne pratique consistant à faire payer un voyage ferroviaire, par exemple Paris-Toulouse, Bordeaux-Lyon ou Clermont Ferrand-Belfort, selon l'itinéraire le plus court. Cela dissuaderait la SNCF de proposer systématiquement des parcours longs et coûteux par TGV au détriment d'itinéraires radiaux ou transversaux plus courts. Les trajets Paris-Bort les Orgues sont encore facturés via l'ancienne ligne Eygurande-Bort.

Bernard Poirrez, 90 Rougemont

Sabotage SNCF

N'ayant pas de voiture par choix, je suis titulaire d'un abonnement SNCF annuel Fréquence France Entière et utilise assez souvent les lignes interrégionales. Le déficit d'exploitation de ces lignes doit être pris en charge par l'Etat, mais il ne doit pas être aggravé artificiellement par la politique de sabotage de la SNCF. Même le vendredi soir, il n'y a pas de relation Clermont-Béziers ; les trains Lyon-Clermont-Bordeaux circulent dans des horaires sans pertinence, ils ne sont pas réversibles d'où une perte d'une heure (le trajet dure 9 heures) ; le Rhône-Océan de nuit s'arrête à Nantes à 6h du matin, avec un long temps de correspondance vers la Bretagne ; le Lyon-Nantes de jour dessert Tours en perdant un temps fou, mais pas le train de nuit, alors qu'il n'y a pas de solution à cette heure-là pour aller de Saint Pierre des Corps à Tours, et que le train arrive trop tôt à Angers et Nantes.

Thomas Berthet, 63 Clermont-Ferrand

1er mai sans transports

A Montpellier, Marseille et Nice, les transports urbains ne fonctionnent pas le 1er mai, mais à Dijon, Metz, Strasbourg et Paris, ils fonctionnent sous le régime des jours fériés ordinaires. Alors qu'on évoque à juste titre un service minimum en cas de grève au nom de la continuité du service public, il serait judicieux d'en appliquer un le 1er mai.

Sylvain Lauze, 34 Montpellier

Rennes-Saint Malo

Fin 2005, la ligne Rennes-Saint Malo sera électrifiée et deux TGV par jour et par sens assureront la relation Paris-Saint Malo, mais sans s'arrêter à Dol, point de correspondance pour Dinan. Il faut se mobiliser pour obtenir cet arrêt, comme naguère les arrêts TGV de Plouaret Trégor, Morlaix, Auray, ...

Patrick Daniel, 79 Niort

Le coin du cycliste

Vélo moins dangereux

D'après la Direction de la Circulation et de la Sécurité Routière, le nombre de cyclistes tués a diminué de 30% en dix ans : 348 victimes en 1992, 242 en 2001. La diminution n'a été que de 15% pour l'ensemble des usagers de la route. Cette évolution ne serait pas due à la diminution du nombre des cyclistes, mais au développement des aménagements cyclables urbains et périurbains.

Casque non obligatoire

Comme le souhaitent MDB, la FNAUT et la FUBicy, le gouvernement a fait savoir qu'il avait abandonné l'idée de rendre le port du casque obligatoire pour les cyclistes. Conscient des difficultés d'application pratique, il se contente de "faire appel à la responsabilité individuelle de chacun en recommandant l'usage de cet équipement".

Coursiers à vélo

Les coursiers à vélo assurent la livraison des plis et colis urgents. Ils se fauillent à travers les embouteillages et n'ont pas de problème de stationnement. Né aux USA dans les années 80, ce mode de distribution se rencontre aujourd'hui à Paris, Lille, Caen, Lyon, Nice, Nantes. Le vélo, souple d'emploi et économe d'espace, remplace avantageusement le cyclomoteur : tarifs et délais de livraison sont les mêmes, vacarme et pollution de l'air en moins.

Vélo-ambulance

Une société nantaise d'ambulances vient de lancer un service cycliste destiné à apporter rapidement des secours dans les fêtes populaires, manifestations de rues, concerts et rencontres sportives. Le vélo-ambulance, un VTT, est chargé de 20 kg de matériel médical et doté de feux bleus clignotants.

Triporteur

Faire livrer des colis urgents ou des produits alimentaires bio à domicile par un triporteur, désormais électrique, c'est possible à Montpellier et ça marche. Depuis un an, la société la Petite Reine, soutenue par la ville, a connu un fort développement avec quelque 200 courses par jour. Chacun des 10 salariés effectue quotidiennement 30 km pour livrer aussi bien des cartouches d'encre pour imprimantes que des plis pour DHL et FedEx, les deux principaux clients de cette société écologique basée place de la Comédie. Les triporteurs ont une autonomie de 80 km et peuvent transporter jusqu'à 150 kg.

Permis à points

Récompense :

+2 points au Ministère de la Défense. Dans sa convocation à la Journée d'Appel de Préparation à la Défense, il indique avec précision aux jeunes franciliens les moyens d'accès par transport collectif au camp de Satory.

Punitions :

-3 points au député UMP Alain Madelin, pour avoir roulé à 147 km/h sur une route où la vitesse est limitée à 110. Sanction : 90 euros d'amende et le retrait de 3 points de permis sur 12.

-4 points à la municipalité de Mayenne (53). Elle a décidé de déclasser tout le secteur de l'ancienne gare afin d'y implanter un complexe culturel, des logements et une route, sans maintenir la possibilité d'une réouverture de la ligne Mayenne-Laval, malgré les pressions de la FNAUT et de l'association Tracés et l'avis défavorable de la commissaire enquêtrice. Le même jour, elle a créé un poste de chargé de mission au développement durable et un observatoire énergétique du patrimoine communal...

-7 points à Philippe Douste-Blazy, président du Grand Toulouse et ministre de la Santé, et Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse. Ils réclament une deuxième rocade routière ("il en va de l'avenir de Toulouse, métropole de dimension européenne") et un deuxième aéroport, alors que le TGV Paris-Toulouse, qu'ils réclament aussi, rendrait inutile le deuxième aéroport.



Bêtisier

Gérard Collomb, maire PS de Lyon. "Après Moscou et Madrid et avant d'autres capitales mondiales, la Ville de Lyon a été heureuse d'accueillir le show de Formule 1 proposé par Renault" (voir FNAUT Infos n°130). Pour lui, c'était le grand évènement de la rentrée 2004, celui qui a fait "rayonner Lyon" (Bertrand Delanoë, maire PS de Paris, avait refusé que ce show imbécile fasse rayonner la capitale).

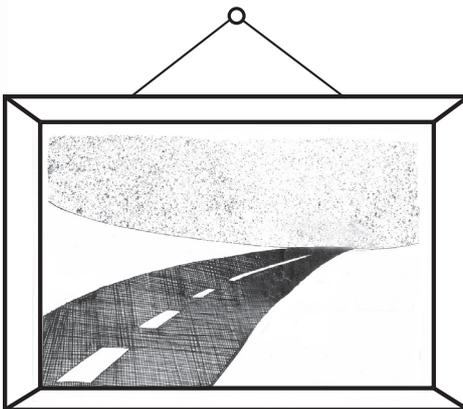
Pour le Vert Etienne Tête, adjoint aux marchés, "on a donné trois messages négatifs : vitesse, consommation d'énergie et pollution". Même son de cloche chez le Vert Gilles Buna, adjoint à l'urbanisme : "une initiative stupide et incohérente qui va totalement à l'encontre de notre politique". Réponse aimable de Thierry Brailard, adjoint aux sports : "il ne faut pas que tout soit polémique, sinon on ne fera plus rien".

BIEN DIT

Didier Grimault, FNAUT Orléans : "l'allumage des codes le jour donne un faux sentiment de sécurité et incite les automobilistes à rouler plus vite, les radars et la création d'une police de la route sont les seules mesures efficaces".

André Chazeau, Monsieur Moto au ministère de l'Équipement, observe que les motards se sentent propriétaires du privilège d'être mieux vus sur la route et en profitent pour foncer : "ils se servent de leurs feux comme d'un gyrophare pour véhicule prioritaire".

Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'INRETS : "faciliter l'accès au permis répond davantage à un objectif d'insertion sociale que de sécurité routière. Inciter les jeunes à conduire le plus tôt possible peut avoir des effets pervers. La tendance, en Europe comme en Amérique du Nord, consiste plutôt à limiter la dépendance automobile. Les Néerlandais ont fait baisser de 25% les accidents de jeunes la nuit en multipliant l'offre de transports collectifs nocturnes".



Nature morte

Militant malin

Lors d'une réunion de co-propriétaires d'un immeuble situé sur les grands boulevards de Grenoble, un habitant propose une pétition contre la construction de la 3ème ligne de tramway de l'agglomération. Jean-Marie Guétat, militant expérimenté de l'ADTC, intervient alors : dans un journal gratuit publié la veille, il a relevé 25 annonces immobilières vantant la proximité de lignes de tram ou de bus. Les copropriétaires entrevoient subitement la valorisation prochaine de leur patrimoine, et la pétition est refusée !

Corne de brume

Un lecteur du Figaro critique l'allumage des feux de croisement qu'il n'estime fondé sur aucun argument sûr. Il propose de rendre obligatoire l'usage du klaxon dès que la visibilité est mauvaise, comme dans la marine.

Brèves

Omission

Selon la Fédération Française des Motards en Colère, "ce n'est pas aux piétons de s'écarter à l'arrivée d'une voiture phares allumés, mais à l'automobiliste de faire attention à eux". Très juste : à l'automobiliste... et au motard !

Innovation

La Deutsche Bahn va, pour 80 millions d'euros, moderniser une ligne de 250 km, en Forêt-Noire, allant de Karlsruhe au lac de Constance. Elle va acheter 36 voitures à deux étages, avec vision panoramique et espace de loisirs.

Cible : la clientèle touristique, les déplacements professionnels n'étant plus jugés porteurs. Qu'en pense la SNCF ?

Anticipation

Ijburg, ville satellite d'Amsterdam construite sur trois îlots artificiels créés dans le lac d'IJsselmeer, va être agrandie de quatre îlots. Dès leur arrivée, les 30 000 habitants supplémentaires auront un tramway à leur disposition. D'abord les transports publics, puis les habitations : cette politique intelligente est appliquée dans tout le pays (source : Le Rail).

Progression

Le trafic aérien international poursuit sa folle progression : +18% en passagers et +14% en fret sur les 9 premiers mois de 2004 par rapport à la même période de 2003, d'après l'IATA. A quand une taxation du kérosène pour calmer le jeu ?

Détermination

Selon Jacques Chirac, "ouvrir les Pyrénées est une nécessité pour la France et l'Espagne, il faudra du temps mais la volonté est ferme". La réouverture de la ligne Pau-Canfranc est en panne, mais le projet de traversée centrale est "inscrit dans les programmes de planification stratégique". Tout va bien !

Vision

L'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO), animée par Michel Caniaux et soutenue par 25 collectivités dont 3 régions, est connue pour son projet futuriste de liaison TGV directe Angoulême/Poitiers-Limoges-Lyon (Transversale Alpes-Atlantique ou TAA) "avec rattachement à Limoges de la desserte Poitiers-Armorique". De plus en plus visionnaire, elle veut "profiter de l'ouverture à l'Est de l'Union Européenne pour intégrer la TAA à l'axe ferroviaire Lisbonne-Kiev (corridor 5)". Et pourquoi pas Marrakech-Astrakhan ?

Actions en régions

Aquitaine

- Le COBARTEC, qui vient d'obtenir la création d'un aller-retour Paris-Arcachon, regrette que les usagers n'aient pas été consultés lors de l'élaboration des horaires "alors qu'ils sont pourtant les premiers concernés", que le TGV ne desserve pas La Teste, commune la plus peuplée du bassin d'Arcachon, et que les habitants d'Arcachon ne puissent aller à Paris et en revenir le même jour.
- Le CRELOC poursuit ses interventions en faveur d'une réouverture de la ligne Pau-Canfranc, destinée à relier l'Aquitaine à Saragosse (700 000 habitants) et à absorber le trafic de fret ne pouvant passer aux extrémités Est et Ouest des Pyrénées : "une traversée ferroviaire centrale ne se justifiera qu'une fois amorcée la pompe des trafics sur les lignes existantes". Le CRELOC rappelle que l'exploitation de la ligne par un opérateur privé, sur le modèle suisse, n'est pas à écarter.
- Alain Cazal et Jean-François Troin ont été nommés au comité de suivi de la LGV Sud Europe Atlantique.
- Alain Cazal et Guy d'Arripe participent à la certification des lignes A et C du tramway de Bordeaux.

Ile de France

- L'association MDB s'implante en Ile de France : des antennes ont été créées en particulier dans le nord des Hauts de Seine, dans la banlieue sud à Malakoff et à Antony (sur le MDB, voir le site www.mdb-idf.org).
- Un cycliste parisien qui circulait sur un couloir cyclable ayant été heurté et tué par un camion qui tournait à droite, l'association 4m50 a réagi aux articles de presse dénonçant un "couloir de la mort" en rappelant que le couloir concerné n'était ni protégé ni élargi et que l'accident était dû à l'angle mort qui empêche les camionneurs de voir les cyclistes (la principale cause d'accidents graves avec les ouvertures de portières).
- L'AUT-Ile de France apprécie les efforts de la RATP pour rendre ses bus accessibles aux handicapés. Elle critique cependant les nombreux dysfonctionnements qui subsistent : une fois sur deux, c'est le stationnement illicite d'une voiture sur un arrêt qui interdit l'accès ou la descente d'un usager en fauteuil roulant.
- L'AUT-Ile de France demande que le réseau des bus parisiens soit transformé en un "métro de surface" : séparation des bus de la circulation générale, mêmes trajets aller et retour, emplacement des arrêts facilitant les correspondances.

- L'AUT-Ile de France a dénoncé le refus de la mairesse de Puteaux d'autoriser les travaux nécessaires à la Défense pour accueillir les rames doubles du tramway T2, alors que le matériel était arrivé et que tous les autres quais avaient été prolongés.

Languedoc Roussillon

- Les Assises du Rail, organisées à Paulhan par l'ADTC-34 en novembre 2004, ont été suivies par une centaine de participants. Elles ont permis des échanges fructueux entre conseillers régionaux, représentants de la SNCF et de RFF, techniciens, syndicalistes et militants associatifs. Comme le congrès de la FNAUT à Saint Lô, elles ont mis en évidence une grave pénurie de transport collectif dans les zones périurbaines des agglomérations et les petites villes, qui entraîne un usage généralisé de l'automobile et une multiplication des infrastructures routières incompatibles avec un cadre de vie humain. Le rôle possible du rail périurbain a été souligné.

Pays de la Loire

- La FNAUT Pays de la Loire s'inquiète de la stagnation du trafic des transports urbains de Laval depuis 1992, alors que l'aire de desserte est passée de 4 à 20 communes : les bus sont pris dans les embouteillages, les relations entre banlieues sont inexistantes, les usagers n'ont pas été consultés lors de la récente refonte du réseau.
- Suite à la grève de trois semaines survenue dans les transports de Saint Nazaire, la FNAUT Pays de la Loire demande qu'une autorité organisatrice de transports unique soit mise en place sur le littoral de Loire-Atlantique de La Baule à Pornic, de Pornichet à Paimboeuf, seule formule susceptible de garantir une offre cohérente aux usagers. L'association demande aux élus de proposer une autre perspective que celle du tout-routier avec un deuxième pont sur la Loire.
- L'AUT 85, soutenue par les FNAUT Pays de la Loire et Poitou-Charentes, demande que le trafic de fret sur la ligne Fontenay-Niort ne soit pas interrompu pendant un an lors de la construction du contournement routier Ouest de Niort. Elle a présenté une contre-proposition.

Poitou-Charentes

- La FNAUT Poitou Charentes critique la volonté de récupérer des emprises ferroviaires susceptibles d'être rouvertes, telles que Nantes-Poitiers, pour créer des coulées vertes : "l'espace ne manque pas à la campagne, on peut rouvrir des sentiers disparus ou aliénés par les riverains".

Au président du Conseil général de la Vienne qui craint qu'un contournement TGV de Poitiers ne pénalise la desserte locale, l'association répond : "le contournement permettra au contraire de sortir du réseau local les TGV directs Paris-Bordeaux au bénéfice des TER et des trains de fret".

L'association regrette que, dans le cadre de la rénovation de la gare de La Rochelle, il n'ait été prévu ni consigne à bagages ni aménagements pour les handicapés.

- La FNAUT et l'AFAC Poitou Charentes ont adressé une lettre ouverte au Premier ministre pour lui demander de sauvegarder la ligne Nantes-Bordeaux peu à peu abandonnée par la SNCF : "on ne peut à la fois privilégier la route et déplorer ses nuisances".

Interrégional

- Les FNAUT Pays de la Loire et Poitou-Charentes, ainsi que l'AUT 85, sont intervenues pour obtenir le maintien de la desserte ferroviaire de Luçon, sur la ligne Nantes-Bordeaux.
- L'association pour le désenclavement du nord de la Haute Vienne et du Montmorillonnais constate avec satisfaction que la région Poitou Charentes a finalement accepté de collaborer avec la région Limousin pour moderniser la ligne Poitiers-Limoges et obtenir une liaison en 1h30. Mais elle déplore que l'Etat refuse aujourd'hui de tenir ses engagements financiers.
- L'association pour la modernisation de la ligne Paris-Troyes-Chaumont-Vesoul-Belfort-Bâle s'inquiète de l'avenir de cette ligne déficitaire et bientôt asséchée par les TGV Est et Rhin-Rhône : une diminution du trafic de 30% est prévue. L'association ne critique pas le TGV Est mais estime indispensable le maintien d'une desserte de qualité et un remodelage des horaires. Alors qu'il est prévu d'électrifier le seul tronçon Paris-Troyes, elle demande le maintien des projets de modernisation sur l'intégralité de la ligne et l'accélération des travaux prévus par le contrat de plan Etat-région.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 132
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

Exclusion

Chaque mois, la revue Messages, publiée par le Secours Catholique, propose à ses lecteurs de soutenir financièrement des personnes en difficulté. Il s'agit très fréquemment de chômeurs ayant besoin d'une voiture d'occasion pour rechercher ou exercer un emploi.

A Alès, l'association Espace Entraide et Solidarité, subventionnée par des collectivités locales, loue à très petit prix (5 euros/jour) des voitures (dont certaines se conduisent sans permis) à des chômeurs et personnes en situation d'insertion : "la mobilité est le 4ème facteur d'exclusion après le logement, la santé et le travail", explique sa directrice.

Le nombre de conducteurs ne possédant ni permis ni assurance explose. Ségolène Royal, présidente PS de Poitou-Charentes, a proposé que les régions assument une partie du coût du permis de conduire pour aider les jeunes à l'obtenir. Le député UMP Jean-Michel Bertrand a proposé d'utiliser dans le même but le "revenu" des radars automatiques : selon lui, "l'automobile est devenue un élément fondamental de l'intégration sociale des jeunes".

Aucune allusion à la pénurie de transport collectif ou à l'insécurité routière qu'engendre l'usage obligé de la voiture n'accompagne ces deux initiatives.

Ainsi un consensus inquiétant s'établit peu à peu, selon lequel :

- la voiture est indispensable pour pouvoir se rendre à son travail ;
- comme l'assurance automobile, le permis de conduire coûte trop cher, il serait même trop difficile selon certains.

Il est exact que, dans bien des situations, non-motorisation rime avec exclusion. Mais faut-il pour autant favoriser l'utilisation de l'automobile avec des fonds publics ? Pire, doit-on rendre le permis plus facile, au risque de voir augmenter le nombre des accidents ? Ou, comme le propose un irresponsable, autoriser la conduite dès 16 ans pour faciliter les déplacements des collégiens ?

Au lieu de s'enfoncer dans un tout-automobile ruineux et nuisible socialement et écologiquement, il est grand temps d'élargir la couverture de notre territoire par le transport collectif comme le demandait la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, et de desservir correctement les nouvelles zones d'activités.

Jean-Marie Tisseuil

Le transport du fret : comment rééquilibrer rail et route ?

La croissance du transport des marchandises suscite une inquiétude de plus en plus perceptible au sein de la population, car elle profite essentiellement à la route, avec des conséquences inacceptables pour l'environnement et la société. Freiner cette croissance est un impératif vital. Pour y parvenir, un ensemble de mesures cohérentes doit être pris : instauration d'une taxe kilométrique sur le transport routier suivant les exemples suisse et allemand, lutte contre la fraude pratiquée par de nombreux transporteurs, financement prioritaire des infrastructures ferroviaires. Tant que subsistera la sous-tarifcation routière, le développement du transport ferroviaire du fret doit être soutenu financièrement par les pouvoirs publics au nom de l'intérêt général.



Photo : Marc Debrincat

Depuis dix ans, les discours incantatoires sur le "rééquilibrage rail-route" se sont multipliés (l'ancien ministre Jean-Claude Gayssot voulait doubler le volume du fret ferroviaire) mais, faute de volonté politique, la situation n'a cessé de se dégrader. Une réaction forte des pouvoirs publics est indispensable : il ne suffit pas que le rail se développe, il faut qu'il arrive à stabiliser puis à faire régresser le trafic routier.

Le déclin du rail

Entre 1985 et 2005, la part du rail dans le marché du fret est passée de 35% à 20% environ. Des facteurs très divers ont contribué à cette régression : l'évolution structurelle de l'activité économique, les innovations nombreuses des transporteurs routiers, le manque d'initiatives de la SNCF, enfin et surtout les orientations des pouvoirs publics en matière d'investissements et de tarification.

- Les trafics de pondéreux, charbon et minerais, ont quasiment disparu (aux USA, le charbon représente 50% du fret ferroviaire). C'est au contraire un fret léger et encombrant, à haute valeur ajoutée, facile à transporter par camion, qui s'est développé.

- Alors que les transporteurs routiers ont modernisé leurs matériels et rationalisé leurs méthodes d'exploitation (informatisation) pour répondre aux nouveaux besoins des chargeurs, la SNCF a peu réagi pour adapter son offre technique et commerciale et améliorer sa productivité : le taux de rotation du matériel roulant est resté très faible.

- Le rail a été affecté par les dysfonctionnements internes de la SNCF et les retards des trains qui en résultent.

- Les fréquents mouvements de grèves, suscités tantôt par la volonté des cheminots de défendre le service public (comme en 1995 où 6000 km de lignes étaient menacés de fermeture), tantôt par des considéra-



tions salariales ou par leur inquiétude face à l'avenir (les réductions d'effectifs menacent aujourd'hui l'équilibre de leurs caisses de retraite), ont également pénalisé et découragé les chargeurs : les conséquences d'une grève d'un jour se résorbent en une semaine, celles d'une grève de trois jours se résorbent en un mois.

- La SNCF a été lourdement handicapée par l'attitude malthusienne de l'Etat. L'âge moyen de son parc de locomotives est ainsi de 35 ans car l'Etat lui a longtemps interdit d'acheter du matériel neuf pour ne pas aggraver son endettement : les locomotives modernes commandées récemment commencent juste à être livrées.

- La SNCF a donc été poussée à délaïser le fret au profit des voyageurs : d'une part elle avait la possibilité de développer l'exploitation rentable du TGV, d'autre part ses activités fret étaient déficitaires faute de modernisation de ses moyens de production et en raison de la sous-tarifcation routière.

- Les pouvoirs publics, Etat et collectivités territoriales, ont par ailleurs lourdement investi sur la route, renforçant le réseau existant et développant le maillage autoroutier alors que, hors TGV, le réseau ferroviaire a peu évolué. La SNCF a au contraire concentré son trafic de fret sur quelques grands axes, et des conflits entre trains de fret et trains de voyageurs sont apparus avec l'intensification du trafic TER.

- Les mesures de sécurité (contrôle de vitesse) prises après les accidents de 1985-88 ont joué dans le même sens en réduisant de 20% la capacité des infrastructures (système KVB et ajout d'un canton dans l'espacement entre trains).

- Enfin le rail a tardé à s'adapter à l'ouverture des frontières européennes, la coopération entre SNCF et opérateurs voisins est encore timide : l'équivalent fret d'Eurostar, le corridor Ecofret, est de création très récente.

Sous-tarifcation

Un point crucial est la sous-tarifcation du transport de fret, et d'abord celle du transport routier qui alimente un cercle vicieux. Cette sous-tarifcation a en effet une double conséquence :

- elle fausse les conditions de concurrence et affaiblit le rail en le privant de trafics et de recettes et, du même coup, réduit ses possibilités d'adaptation en dérentabilisant ses investissements ;

- elle favorise des pratiques industrielles perverses (dispersion des implantations d'entreprises sur le territoire, développement de la sous-traitance, délocalisation de la production dans les régions où la main d'oeuvre est la moins chère, fractionnement des charges, réduction des stocks fixes et flux tendus) et ces pratiques génèrent à leur

tour d'importants besoins de transport que la route, plus souple, plus réactive, généralement plus rapide, plus fiable, peut mieux satisfaire que le rail.

Les origines de la sous-tarifcation routière sont diverses mais bien connues : paiement non intégral des coûts de construction et d'entretien des routes par les transporteurs routiers ; non respect des réglementations relatives aux temps de conduite, charges et vitesses autorisées ; prise en charge imparfaite du coût de congestion des routes, en particulier en milieu urbain et périurbain, et du coût social des accidents de la circulation ; non internalisation des coûts écologiques (pollution de l'air, bruit, gaspillages de pétrole, contribution à l'effet de serre) dans la tarification.

Selon le Conseil National des Transports, la fraude sur les temps de conduite est pratiquée par 30% des transporteurs en zone longue et 40% en zone courte.

Le seul coût de la congestion routière dans l'Union Européenne est évalué à 80 milliards d'euros par an, soit 1% du PIB, et celui des accidents (pour l'ensemble des véhicules) à 160.

En France (voir FNAUT Infos n°122), 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.

Les atouts du rail

Malgré une qualité de service globalement médiocre, le rail n'est cependant pas condamné car il conserve des atouts décisifs et encore peu exploités.

- Il reste bien placé dans certains créneaux : produits sidérurgiques et chimiques, céréales, granulats et matériaux de carrière, voitures neuves.

- Il possède des réserves de productivité (organisation interne des opérateurs, trains longs, interopérabilité). Une amélioration sérieuse du climat social à la SNCF n'est pas impossible.

- Il peut offrir des vitesses élevées (200 km/h sur certains axes classiques, transport express par TGV).

- Enfin il peut bénéficier à l'avenir de l'allongement des distances sur lesquelles le fret est transporté en Europe, de l'extension du réseau TGV qui libère de la capacité sur les axes classiques, des innovations dans le ferroutage (système Modalohr) et des progrès de la signalisation (avec le système ERTMS, on peut localiser un train au mètre près, ce qui peut redonner de la capacité aux infrastructures existantes).

Tout dépendra donc de la volonté des pouvoirs publics, à commencer par l'Etat, de mettre fin au caractère inéquitable de la concurrence entre la route et le rail et de renverser les priorités en matière d'investissements.

L'Etat indifférent

Selon la Commission Européenne, une augmentation des coûts du transport routier et la revitalisation du rail pourraient ramener sa croissance prévue entre 1998 et 2020 de 50% à 38%. Mais, face au déclin du fret ferroviaire, le gouvernement se désengage et se repose sur les perspectives de libéralisation.

- Il s'oppose à une taxation kilométrique sur le transport routier, envisagée dans le cadre du plan Climat. Il renforce au contraire les avantages déjà obtenus par les transporteurs (carburant professionnel partiellement détaxé), et il bloque les velléités de l'Union Européenne de faire aboutir le projet Eurovignette.

- Il ne tient pas ses engagements pour les travaux ferroviaires actés dans les contrats de plan et vient au contraire de relancer les travaux routiers.

- Il pousse RFF à augmenter ses péages afin de pouvoir limiter sa propre contribution au financement du rail.

- Il a fortement réduit les subventions accordées au rail pour le transport combiné rail-route. Par suite, en 2003-2004, le volume de ce type de transport a diminué de 24%.

- Il encourage le plan fret de la SNCF en apportant 800 millions d'euros (la SNCF elle-même apporte 700 millions venant de cessions d'actifs) mais sans se préoccuper des conséquences pour l'économie et l'environnement : selon le ministre Gilles de Robien, "la première année d'application du plan, 2004, démontre son efficacité". La disparition du trafic de fret sur certaines lignes reporte tous les coûts de maintenance sur le trafic voyageurs et le fragilise. De nouvelles fermetures de lignes sont envisagées. Le plan fret, auquel la SNCF a été acculée, est prématuré : il aurait fallu auparavant corriger la sous-tarifcation routière.

- Enfin, si de grands projets ferroviaires tels que la LGV Perpignan-Figueras ou le contournement de Nîmes et Montpellier progressent, de multiples projets autoroutiers sont poussés par le gouvernement (et bien des régions).

Fin d'un monopole

La première liaison privée de fret acheminera dès cette année, depuis la Meuse, 200 000 tonnes de chaux par an vers les aciéries sarroises. Elle sera assurée sans arrêt à la frontière par CFTA Cargo, filiale de Connex, qui a emporté le marché sur la SNCF et la DB après avoir obtenu une licence d'opérateur et un certificat de sécurité. D'autres opérateurs pourraient concurrencer prochainement la SNCF : Europorte 2, filiale d'Eurotunnel, la SNCB et l'allemand Rail4Chem.

Le plan fret de la SNCF

Confrontée à un déficit croissant de son activité fret (de l'ordre de 400 millions d'euros par an), la SNCF a mis au point un plan, dit plan Véron du nom du nouveau directeur du fret, visant à le résorber. C'est l'aboutissement logique de vingt ans d'errements.

L'entreprise se recentre sur les transports les plus rentables, comme elle le fait dans le secteur des voyageurs. Elle s'efforce par ailleurs, pour rendre de nouveaux sillons disponibles, de "nettoyer" les graphiques de circulation des trains en supprimant des trains facultatifs et des blancs-travaux, et de fiabiliser quelques axes privilégiés afin d'y augmenter les vitesses commerciales.

Peu à peu, les trafics les plus déficitaires sont abandonnés à la route si les chargeurs concernés n'acceptent pas les fortes augmentations tarifaires exigées par la SNCF. Malgré les protestations des chargeurs, des syndicats, des élus et des associations, des trafics très divers sont ainsi menacés ou même supprimés de manière irréversible dans toutes les régions françaises, au détriment des économies locales et de l'aménagement du territoire : ciments Vicat, eaux d'Evian, bois, ... Le trafic global de la SNCF pourrait diminuer d'un quart.

Des triages voient leur capacité partiellement inemployée, d'autres sont supprimés (Mulhouse) ou réduits à l'inactivité (Besançon, où le personnel est en sur-effectifs et incité à partir en retraite anticipée). Des lignes ou embranchements ne sont plus desservis, la SNCF refusant dorénavant d'y faire circuler des rames de moins de 15 wagons. Des gares de fret sont fermées.

Ce plan fret, décidé dans l'urgence et manifestement trop brutal, oublie trois caractéristiques fondamentales du rail :

- c'est un outil lourd, toutes les mesures prises rendront très difficile, voire impossible, un redémarrage de l'exploitation fret si l'actualité l'exige ;

- c'est un outil à rendement croissant avec le volume du trafic, il devient donc plus coûteux si sa capacité n'est pas exploitée au maximum ;

- c'est un outil à productions liées, les économies réalisées en un point ou tronçon du réseau, ou dans un secteur d'activité, diminuant la rentabilité ailleurs.

Il faut regretter par ailleurs que les suppressions de trafic de fret n'aient pas été précédées par la recherche d'un abaissement des coûts d'exploitation, par exemple par une meilleure rotation du matériel roulant, par des regroupements de clients permettant de massifier les flux ou encore par une exploitation simplifiée des lignes à faible trafic.

Le transport combiné rail-route

Le nom de transport combiné rail-route désigne toutes les techniques combinant le rail et la route sur un même trajet. On en distingue deux types.

- Dans le **transport combiné non accompagné**, le fret est transporté dans un conteneur maritime ou une caisse mobile (conteneur terrestre plus léger que le maritime, et palettisable), ou dans une semi-remorque routière, qui voyage sur une plate-forme ferroviaire. Avec une semi-remorque, le pré et le post-acheminement sont assurés par deux tracteurs différents : cette formule déjà pratiquée par les grands groupes routiers n'est pas accessible aux artisans.

- Dans le **transport combiné accompagné ou ferroutage**, c'est un ensemble routier (camion seul, ou camion + remorque, ou tracteur + semi-remorque) accompagné de son chauffeur, qui voyage sur une plate-forme ferroviaire.

Le transport des ensembles routiers et semi-remorques se pratique sous deux variantes techniques :

- la **route roulante**, développée depuis plus de 20 ans en Suisse, en Allemagne et en Europe centrale, utilise des wagons porteurs à petites roues ;

- l'**autoroute ferroviaire** utilise des wagons porteurs à roues standard.

Une même plate-forme ferroviaire peut transporter aussi bien des semi-remorques non accompagnées que des ensembles routiers accompagnés.

La SNCF, dans les années 90, a étudié, sous l'impulsion d'Alain Poinssot alors directeur du fret, un projet d'auto-route ferroviaire qui aurait circulé sur des lignes nouvelles dédiées au fret ou sur des lignes anciennes reconstruites pour offrir le grand gabarit nécessaire. Ce projet, d'un coût jugé excessif (15 à 20 millions d'euros par km) et pouvant susciter une forte opposition des riverains, a été abandonné. Mettant en avant diverses difficultés techniques liées à l'utilisation de petites roues, la SNCF a par ailleurs refusé de s'intéresser à la route roulante "à la suisse".

La problématique du ferroutage a été renouvelée récemment par l'apparition du système Modalohr, dont les wagons porteurs à roues standard présentent un plancher surbaissé. Le chargement des ensembles routiers se fait latéralement, la circulation est possible sur les lignes existantes de gabarit B1 (ex-B+) pour des camions de 4m de hauteur suspension gonflée et 4m10 suspension dégonflée, soit au moins 70% du parc. L'expérience en cours en Maurienne depuis la fin 2003 connaît un succès commercial médiocre, elle est très déficitaire mais a permis de valider la technique.

Selon Philippe Essig, ancien président de la SNCF aujourd'hui conseiller de

l'alliance TLF (transporteurs routiers)-SNCF-RFF, le transport des ensembles routiers et semi-remorques est le principal axe de développement possible du fret ferroviaire.

Un projet pourrait aboutir à court terme (2008) sur les deux axes majeurs suivants : tunnel sous la Manche ou Bénélux-Lille-Metz-Lyon-Avignon-Perpignan-Barcelone avec une antenne vers la Maurienne et l'Italie ; tunnel sous la Manche ou Bénélux-Lille-Paris-Bordeaux-Hendaye.

Contrairement à l'idée initiale, seules les semi-remorques seraient transportées sur les wagons Modalohr, alors qu'en Maurienne, dans l'expérience en cours, le tracteur et son chauffeur peuvent l'être également, ce qui exige deux wagons porteurs par ensemble routier et diminue fortement la productivité.

30 trains pourraient circuler chaque jour dans chaque sens sur chaque axe soit, à raison de 30 remorques par train, environ 1 million de remorques chargées d'au moins 15 tonnes de fret et circulant sur 1000 km, et un trafic de 15 milliards de tonnes-km, ce qui représente le tiers du trafic fret actuel de la SNCF. Les promoteurs du projet espèrent pouvoir se passer de subventions publiques.

Voie d'eau

Le rail n'est pas la seule alternative à la route. Tout en maintenant ses réserves vis-à-vis du projet de canal Seine-Nord (voir FNAUT Infos n°118), la FNAUT note avec un grand intérêt que le trafic du fret sur les fleuves a progressé de 5,9% en 2004 pour atteindre 58 millions de tonnes transportées. A l'exception des produits pétroliers, tous les trafics se sont développés : pondéreux et conteneurs (source : VNF).

De nouvelles lignes régulières ont été ouvertes sur la Seine, entre Le Havre et Genevilliers (50% du trafic français par voie d'eau terrestre s'effectue sur la Seine), et sur le Rhône, entre Marseille et Lyon. Sur l'axe Saône-Rhône, la hausse du trafic a été spectaculaire : 60% en trois ans. Pour les seuls conteneurs, la hausse a été de 63% (53% en 2003) alors que le trafic ferroviaire a augmenté de 4% dans le sens sud-nord et baissé de 8% dans le sens nord-sud. De gros travaux ont été réalisés à Lyon Terminal et à Pagny (Saône et Loire).

La FNAUT est par ailleurs très favorable au développement du cabotage maritime, susceptible d'absorber du trafic routier entre la péninsule ibérique et l'Italie ou le nord de l'Europe (voir FNAUT Infos n°110). Mais les projets de "merrou-tage" ont du mal à s'imposer.

Les propositions de la FNAUT

Le Conseil national de la FNAUT a longuement débattu du problème angoissant posé par l'explosion du transport routier des marchandises, accentuée récemment par l'abandon de l'aide publique apportée au transport combiné rail-route et par le plan fret de la SNCF, qui rejettent massivement du trafic sur la route.

Une taxe légitime

La première mesure qui s'impose est la mise en place d'une taxe kilométrique sur le transport routier, analogue à la RPLP suisse (FNAUT Infos n°107) ou à la LKW-Maut allemande instaurée plus récemment. En augmentant le prix du transport routier sur l'ensemble du réseau routier, cette taxe présenterait de multiples effets bénéfiques :

- elle inciterait les entreprises à réduire leurs besoins de transport, en volume et en distance ;
- elle freinerait la croissance du transport routier, de ses coûts économiques directs et de ses nuisances, et limiterait le "besoin" de nouvelles infrastructures ;
- son produit étant affecté au rail et à la voie d'eau (cette condition est évidemment essentielle), elle permettrait à ces modes de moderniser et développer leurs infrastructures et leur redonnerait une position plus concurrentielle sur le marché du fret.

Cette taxe devrait être étendue à toute l'Union Européenne afin de mettre tous les transporteurs sur pied d'égalité.

Lutter contre la fraude

La deuxième mesure préconisée par la FNAUT consiste à lutter sérieusement contre la fraude en renforçant les contrôles et les sanctions. Cette orientation, qui répond aux revendications légitimes des syndicats, pourrait recevoir l'appui des "bons" transporteurs, pénalisés par la concurrence inéquitable des fraudeurs. Elle serait particulièrement cohérente avec la politique de sécurité routière mise en oeuvre avec succès par le gouvernement depuis trois ans, mais qui a prudemment laissé de côté le secteur du transport de fret (c'est ainsi que la tolérance zéro en matière d'alcool a été imposée aux conducteurs de bus et cars, mais les conducteurs de camions ont été oubliés).

Moderniser le rail

De l'argent public est indispensable pour désendetter le système ferroviaire, entretenir, moderniser et étoffer le réseau ferré, mettre en oeuvre l'interopérabilité et, plus généralement, donner au rail les moyens de son développement. Aux crédits directement affectés au rail par

l'Etat, les régions et l'Union Européenne doivent s'ajouter le produit de l'écotaxe routière et une large part des dividendes autoroutiers afin de permettre un financement prioritaire du rail. Les voyageurs bénéficieraient très directement des investissements destinés au fret.

Fret et intérêt général

Le transport du fret n'est pas seulement une activité commerciale : son organisation et la répartition du trafic entre les différents modes de transport ont des répercussions extrêmement importantes sur l'économie, l'environnement et la société. Il est donc légitime que les pouvoirs publics orientent, si nécessaire, les choix des chargeurs.

Si la vérité des coûts était appliquée à ce secteur, si la réglementation était respectée, si le réseau ferré était modernisé, la remontée des prix routiers provoquerait naturellement un rééquilibrage des trafics entre la route et le rail.

Dans l'attente de ces mesures, il n'est pas possible de tolérer que la route continue à se développer au détriment du rail. Le fret ferroviaire, en particulier le transport combiné doit être provisoirement subventionné par les pouvoirs publics au nom de l'intérêt général (la notion de "service public", parfois citée à ce propos, n'est pas adaptée et doit être réservée au trafic voyageurs).

L'attribution à la SNCF de subventions dédiées au fret doit être conditionnée à des obligations de résultats. Précédée d'un débat public, elle doit être négociée dans le cadre d'un contrat pluriannuel donnant la visibilité nécessaire à la SNCF tant en matière d'infrastructures que d'exploitation.

Innovations

La FNAUT est favorable à l'expérimentation du transport de semi-remorques routières par navettes ferroviaires sur les grands axes (avec, si nécessaire, une aide de l'Etat au démarrage), dès lors que cette technique ne consiste pas seulement à aider la route à franchir des obstacles naturels mais peut absorber massivement du trafic routier sur de longues distances.

Les opérateurs ferroviaires spécialisés susceptibles d'exploiter de manière économique les antennes et embranchements délaissés par la SNCF, selon le principe des "short lines", doivent être autorisés à assurer le rabattement du trafic sur les points de raccordement aux grands axes et sa diffusion depuis ces points, et permettre ainsi le maintien d'activités industrielles dans les zones les plus fragiles du territoire.

Un débat nécessaire

Selon un récent sondage SOFRES réalisé en France et dans quatre pays voisins, 79% des personnes interrogées et 91% de l'échantillon français estiment nécessaire un transfert de trafic de la route vers le rail.

Depuis deux ans, le réseau "fret" de la FNAUT a travaillé de manière très ouverte pour préciser les choix politiques préalables à ce transfert réclamé de plus en plus clairement par l'opinion et ses modalités techniques les plus pertinentes. Ce groupe original a rassemblé des militants environnementalistes et des connaisseurs du rail aux sensibilités et compétences très diverses.

Suite à ce travail préparatoire bien mené, le Conseil national de la FNAUT a pu dégager quelques propositions très complémentaires allant au-delà des incantations dont se contentent trop souvent les responsables politiques : taxer la route et lutter contre la fraude pour corriger la sous-tarification routière actuelle et trouver des moyens financiers nouveaux pour accélérer la modernisation de l'outil ferroviaire ; en attendant cette correction, subventionner le combiné au nom de l'intérêt général tout en incitant la SNCF à améliorer ses performances ; enfin encourager l'innovation, puisque le fret n'a pas bénéficié d'une révolution technologique analogue à celle du TGV.

Le projet Essig, version plus réaliste de l'ancien projet Poinssot, est bien une innovation, technique et commerciale : wagons Modalohr permettant un chargement horizontal rapide de remorques ne nécessitant aucune adaptation ; navettes cadencées ; trains longs. Le risque est, en l'absence d'investissements suffisants, de saturer les grands axes et de freiner l'essor du TER.

La SNCF ne sachant ou ne voulant traiter que les gros trafics, il est urgent de tester les capacités d'autres opérateurs à intervenir dans le traitement des trafics diffus qu'elle abandonne aujourd'hui. Dans les deux cas, l'enjeu est la réduction des coûts ferroviaires.

Un point difficile reste à clarifier : faut-il développer le transport combiné accompagné ? Seule formule susceptible d'attirer les petits transporteurs routiers, encore très nombreux, vers le rail pour les uns ; aberration économique et danger écologique pour les autres, car elle pourrait au contraire conforter leur rôle.

Dans l'immédiat, l'important pour la FNAUT est d'abord de promouvoir auprès des décideurs politiques le rétablissement de conditions économiques plus favorables au rail.

Jean Sivardière

Une LGV mixte ?

Le département des Alpes Maritimes n'est pas industriel, son économie est basée sur les services, l'artisanat et le tourisme, générateurs de trafic de fret diffus auquel le rail est mal adapté. Le trafic ferroviaire local de fret a encore diminué avec le plan fret de la SNCF. Le trafic international de fret est actuellement faible par le rail mais très intense par la route. Cependant une mixité de la LGV PACA ne doit être envisagée qu'avec prudence : seul un trafic rapide de conteneurs semble compatible avec le trafic TGV et TERGV. Côté italien, malgré les travaux importants entrepris récemment, la capacité ferroviaire ne permettra pas un report modal massif.

Claude Jullien, Marseille

La ligne classique est très proche des habitations. Si le trafic TGV le permet, les contournements des grands centres urbains devront pouvoir être empruntés par des trains de fret. Une part importante du fret Espagne-Italie doit être absorbée par le transport maritime.

David Balme, Nice

Projet-diversion ?

Le TGV PACA monopolise toutes les attentions. Pendant ce temps, la SNCF doit réduire la vitesse de ses trains par manque d'entretien des voies, le confort diminue pour le même motif, il y a pénurie de matériel TER et de personnel, et les clients fret sont ouvertement évacués. La SNCF a institué en PACA le billet valable un jour : prendre le TER devient presque aussi compliqué qu'utiliser l'avion, surtout si on décide de changer la date du voyage. Le train Corail Le Cévenol Marseille-Clermont-Paris est condamné pour 2006, et nous demandons en vain la création d'une relation directe Marseille-Turin.

Dans d'autres domaines, des faits alarmants se produisent : le débat sur la liaison Sisteron - Grenoble et le barreau autoroutier de Digne est relancé ; une liaison routière performante, Salon-Aix, est victime de l'opposition entre le Conseil Général des Bouches du Rhône et la Communauté du Pays d'Aix ; le contrat d'exploitation des Chemins de fer de Provence n'est toujours pas signé ; la réalisation du tramway de Marseille sera phasée faute d'argent et Toulon priorise le deuxième tube de sa traversée routière souterraine.

La politique actuelle de la SNCF, purement comptable, est une négation du service public. C'est LE débat à lancer : les régions doivent devenir de véritables autorités de tutelle de l'exploitant, ou pouvoir en changer.

Frédéric Laugier, secrétaire général de la FNAUT PACA

Débat : le TGV PACA

Nous avons, dans notre dernier numéro, donné le point de vue de la FNAUT et celui, plus précis, de la FNAUT PACA. Pour alimenter la réflexion, nous présentons ci-dessous diverses considérations, parfois contradictoires, sur ce projet.

Le scénario 1 (par le littoral) n'est pas le plus économique, mais nos voisins espagnols, italiens, suisses, allemands, belges et néerlandais arrivent bien à faire passer des lignes nouvelles dans des zones très urbanisées. Et, au regard des projets autoroutiers, le rail est-il si cher ?

Ceci étant, les travaux nécessaires à Marseille pour bien séparer le trafic TGV et les différents trafics TER ne sont pas pharaoniques : il faut deux voies supplémentaires entre Marseille et Aubagne, et, au nord, une 4ème voie entre la sortie du tunnel du TGV et l'entrée de la gare de Saint Charles.

Claude Jullien, Marseille

La LGV PACA doit avant tout permettre la création d'un TERGV Marseille-Toulon-Nice efficace, concurrençant la voiture et favorisant la concentration de l'habitat et des activités pour limiter l'étalement urbain et le mitage du territoire, dérives fortement encouragées par les investissements routiers tels que le doublement en cours de la voie rapide d'accès au centre de Nice, sans parler des projets d'A8 bis et de doublement de la RN 202 à Nice.

David Balme, Nice

La section Les Arcs-Antibes de la LGV, commune aux trois scénarios, est la plus efficace en temps gagné sur Paris-Nice (la vitesse sur la ligne classique à la traversée de l'Estérel est au plus de 90 km/h) et la plus rentable financièrement : en cas de phasage, c'est la section à construire en priorité.

Le scénario proposé par la FNAUT-PACA concilie les scénarios 1 et 2 en conservant le meilleur de chacun : la desserte des grandes villes en leur centre, avec la possibilité d'éviter les gares centrales de Toulon et Marseille pour les TGV directs, et la possibilité de réaliser toutes les combinaisons de dessertes, tout en éliminant le point négatif du scénario 2, la gare excentrée de Cuers, et celui du scénario 1, un temps de parcours Paris-Nice trop important.

Pierre Quilliet

Tous les TGV Paris-Nice directs doivent éviter les centres de Marseille et Toulon. Par contre tous les TGV province-province doivent les desservir (de la même manière que les TGV Marseille-Bruxelles desservent Lyon Part Dieu), et tous les TERGV Marseille-Nice doivent

desservir le centre de Toulon pour concentrer le trafic et avoir une fréquence élevée : le scénario 1 permet toutes ces configurations de dessertes.

Philippe Cretin, Hyères

Le scénario 2 offre, à 5 mn près, la même performance sur Marseille-Nice que le scénario 1 par Toulon nord, et il est meilleur de 10 mn sur Paris-Nice. Il permet une desserte aussi performante de Toulon centre par Cuers si, au lieu d'une gare excentrée que tout le monde refuse, on y construit un raccordement vers Toulon pour éviter un rebroussement. Il évite des travaux très coûteux à Marseille et, dès le départ, sépare très clairement le trafic TGV et les trafics TER de Marseille et de Toulon. Dans le scénario 1, si le phasage de la LGV s'éternise, les trafics TGV et TER coexisteront difficilement sur des tronçons importants de la ligne classique.

Jean-Michel Pascal

Dans l'hypothèse du scénario 2, une gare nouvelle au sud d'Aix, au croisement avec la ligne classique Aix-Marseille, pourrait être établie à faible coût : elle présenterait un grand intérêt pour les liaisons tant nationales que régionales (Nice-Aix). A l'échéance du projet (2020) et vu la rapidité de la croissance démographique de la région (projet ITER à Cadarache : 4 500 emplois attendus), un «RER» desservirait les centaines de milliers de personnes habitant entre le nord de Marseille et Pertuis, voire Manosque.

Lionel Clerc, Lyon

Construire une gare au croisement de la LGV et de la ligne Cannes-Grasse ne semble pas possible en raison de la forte urbanisation de la zone concernée. La gare doit être construite à La Bocca. Une autre gare peut être située à Nice Saint Augustin, à l'entrée ouest de Nice.

Jean-Paul Ménard, Cagnes sur mer

La LGV PACA doit se détacher de la LGV Méditerranée vers Lambesc, passer au nord d'Aix, longer l'A8, se connecter à la ligne classique aux Arcs pour desservir Saint Raphaël, et se prolonger jusqu'à Grasse. A Brignoles, une antenne pour la desserte de Toulon doit réutiliser la ligne Brignoles-Carnoules.

Jean-Philippe Isnard

La LGV PACA est-elle vraiment nécessaire ? Sur Paris-Toulon centre, le scénario 2 ne fait pas gagner de temps. Dans le scénario 1, un tracé littoral de la LGV ou un tracé plus intérieur avec des bretelles amont et aval seraient d'un coût rédhibitoire pour la collectivité.

Michel Vandembroucke

Le carnet du voyageur

Sécurité routière

Train de remplacement

En France, lorsqu'un train est très en retard ou supprimé, la SNCF met éventuellement en circulation un autocar de remplacement. En Suisse, les choses sont différentes comme je l'ai constaté un dimanche vers 17 h en gare de Brig : le train rapide Milan-Genève étant annoncé avec "huitante" minutes de retard, les voyageurs en partance pour Genève ont été invités à emprunter un train de remplacement (Extrazug).

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Contrôleurs

Les régions PACA et Languedoc-Roussillon viennent d'imposer le billet 1 jour. Mais en PACA, qui détient le record de France pour la fraude, on n'a jamais été si peu contrôlé. Alors que je possède une carte fréquence, j'ai effectué un trajet Menton-Toulon sans billet, en raison d'une panne matériel en gare : la contrôlease a refusé d'établir les billets dans le train car il y en avait trop à faire. J'ai des doutes sur l'efficacité de cette expérimentation. Rien ne vaut des opérations coup de poing avec de grosses amendes.

Philippe Cretin, Hyères

Dans un TER allant de Grenoble à Valence TGV, le contrôleur discutait bruyamment avec un collègue en 1ère classe. Il n'a consenti que péniblement à régler la climatisation à ma demande, et a oublié d'annoncer les arrêts : j'ai failli aller jusqu'à Valence-Ville. Entre Valence TGV et Marseille, 6 places étaient réservées dans une voiture de 1ère classe pour les contrôleurs, mais aucune vérification des billets n'a été effectuée (lors d'un récent voyage à Paris, je n'ai été contrôlé ni à l'aller ni au retour).

Jean Sivardière

Fragilité de la route

Un peu de neige aura suffi, début mars, pour fragiliser le transport routier de fret : camions en travers des routes ou dans les fossés, embouteillages record, accrochages, immobilisations, ... On a déploré alors le manque d'approvisionnement de zones industrielles et les entreprises au chômage. Mais la neige est-elle la vraie responsable ?

Un nombre croissant de centres industriels et d'entrepôts ne disposent plus que d'une desserte routière, la plupart des embranchements ferroviaires ayant été démantelés. Or, pendant que la route était paralysée et les avions cloués au sol, les trains, eux, roulaient. Va-t-on tirer la leçon de cet épisode ?

Jean-Claude Oesinger

Train ou autocar ?

Depuis juin 2003, 4 allers-retours sont assurés par car entre Grenoble et Valence. Ils permettent de boucher les trous de la grille horaire ferroviaire ; ils assurent de bonnes correspondances avec le TGV Méditerranée et sont bien fréquentés.

Mais ils n'offrent pas la même qualité de service que les trains : pour garder un temps de parcours acceptable, ils délaissent des arrêts intermédiaires importants (Saint Marcellin, Romans) ; les voyageurs disposent de peu d'espace à bord, il n'y a pas de toilettes ; les bagages doivent être placés dans la soute des cars, avec des risques de vol ; les cars n'achèment pas les vélos.

Enfin et surtout, alors que les voyageurs peuvent se serrer dans un train surchargé, un car ne peut accepter qu'un nombre de passagers égal au nombre des places assises. Le 11 avril 2004, 25 personnes ont attendu dans un froid glacial, sur le quai de Valence TGV, un autocar de renfort qui n'arrivait pas. La SNCF peut pourtant prévoir correctement le nombre de passagers, puisque la quasi-totalité d'entre eux sont en correspondance avec le TGV.

Christophe Leuridan, ADTC-Grenoble

Patience ...

Les usagers de l'Est parisien attendent patiemment le prolongement de la ligne de métro n°11 jusqu'à la gare RER de Rosny-Bois-Perrier (line E), qui rendra également possible une correspondance avec le tramway T1 quand celui-ci sera prolongé vers Val de Fontenay. 200 000 habitants et un bassin de 75 000 emplois sont concernés. Le gain de temps pour les déplacements domicile-travail pourrait atteindre 30 mn par trajet. Arrivée à la mairie des Lilas en 1937, la ligne 11 n'a pas progressé depuis lors alors que son extension jusqu'à Romainville a été déclarée d'utilité publique dès 1929 : des études sont en cours ...

Christian Bertin, 93 Montreuil

Train supprimé

Un TER Arras-Lille (8h30-9h09) a été supprimé alors qu'il était bien fréquenté. Le suivant (9h06-9h46) est trop tardif. Les trains précédents, un TERGV (7h45-8h07) et un TER (7h48-8h30) sont trop matinaux pour les ex-usagers du 8h30. Les trains ont des horaires satisfaisants au retour, mais n'intéressent pas les voyageurs qui se sont reportés le matin sur la voiture pour éviter d'attendre une heure l'ouverture des magasins.

PS : le train de 8h30 a été rétabli, mais arrive 20 mn plus tard qu'avant.

Jacqueline Istas, Nord-Nature

Répression aveugle ?

Alain Brouzes, président de l'Automobile Club de l'Ouest, s'insurge contre "la répression aveugle et inadaptée", "la médiatisation qui diabolise tous les conducteurs" et "le racket fiscal". Il réclame "une politique de sécurité routière intelligente et responsable". Mais 30% de tués en moins en deux ans, est-ce inintelligent ? Quant au soi-disant "racket fiscal", il suffit, pour y échapper, de respecter les limites de vitesse.

La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) proteste régulièrement contre la "répression" des excès de vitesse. Selon elle, seuls 2% des motards ne respectent pas les limitations de vitesse. Pourquoi, alors, tant de virulence contre la sévérité du gouvernement ? A l'évidence, les 2% annoncés n'ont pas grand chose à voir avec la réalité !

Jacques Goupy, Environnement et Sécurité Routière, Tours

Vitesse et alcool

A 70 km/h, le champ de vision d'un automobiliste est de 75°, à 130 km/h il est de 30° seulement.

Après un quart d'heure de conduite, un automobiliste met une seconde pour réagir à une situation imprévue. Au bout de deux heures de conduite, le temps de réaction est de deux secondes.

A 50 km/h, la distance minimale d'arrêt d'une voiture est de 28 m, elle est seulement de 13 m à 30 km/h.

Réduire la vitesse moyenne de 10 km/h permettrait de réduire le nombre des accidents de 40%. En ville, l'augmenter de 2 km/h signifierait au moins 10% d'accidents corporels en plus.

Un demi de bière (25 cl à 5° d'alcool), un ballon de vin (12,2 cl à 10° ou 12°), un whisky ou un pastis (3 cl à 40°) : la quantité d'alcool pur est la même dans les trois cas, environ 10 g.

Dans 85% des accidents mortels liés à l'abus d'alcool, les responsables sont des buveurs occasionnels, des gens "normaux" qui ont trop bu lors d'une fête de famille, un repas d'affaires ou d'un pot entre amis.

Chauffard irresponsable

Un automobiliste un peu trop pressé avait tué sur le coup un cycliste. En raison de son comportement étrange lors de l'accident, il avait été l'objet d'examens psychiatriques. Conclusion des experts : "abolition complète du discernement au moment des faits et donc irresponsabilité pénale". Son permis de conduire ne lui a pas été retiré : sans commentaires (source : AFVAC).

Récompenses :

+1 point à Twisto, exploitant des transports urbains de Caen, qui a négocié avec les cinémas du centre-ville la formule "une place de cinéma + un aller-retour en tram ou bus" à 5 euros.

+2 points à Jacques Auxiette, président PS de la région Pays de la Loire. Malgré les protestations de son prédécesseur UMP François Fillon, il a ramené de 40 à 20 millions d'euros le coût global du futur Institut de l'Automobile du Mans, qui sera financé par l'Etat, le FEDER et surtout la région (l'industrie automobile est si pauvre ...).

+8 points à André Aschieri, maire de Mouans-Sartoux (06). Il a bataillé pendant des années pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, et incite les habitants de sa commune à se déplacer à pied et à vélo. C'est lui qui a suscité la création de l'Agence Française pour la Santé et l'Environnement (AFSSE).

Punitions :

-1 point à la région PACA. Elle vient de publier un mini-dépliant à l'occasion de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse. Sur le plan qui y figure, on peut voir la ligne et la gare de Grasse, mais le positionnement du centre-ville de Grasse n'est pas indiqué.

-1 point à Bruno Retailleau, conseiller général MPF de Vendée. Lors de la suppression du TGV tracté, il a accusé le président de la région de vouloir l'hégémonie de l'automobile, oubliant un peu vite le réseau sudimensionné de routes à deux fois deux voies voulu par Philippe de Villiers, président du conseil général.



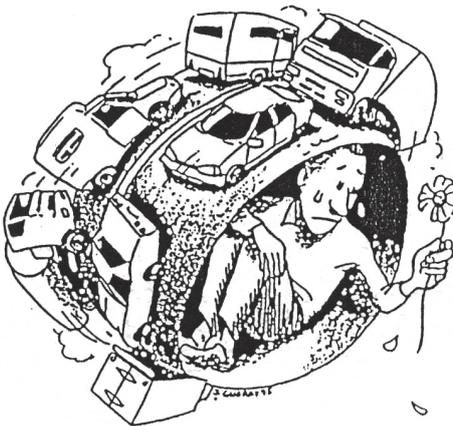
Bêtisier

Le groupe Union pour la Droite républicaine de Montreuil (93) : "nous récusons les attitudes névrotiques hostiles à l'automobile, qui fait vivre 550 000 personnes et rapporte 35 milliards d'euros par an à l'Etat. Qui sera assez fou pour interdire totalement l'usage de l'automobile ? Etre anti-voiture, c'est nier les aspirations de la quasi-totalité des Français. On a recours à des mesures insidieuses, hypocrites et fourbes pour nuire aux automobilistes, telles que l'élargissement des couloirs de bus au-delà de ce qui est strictement nécessaire à leur passage, ou ces pistes cyclables horriblement coûteuses où ne passe pratiquement aucun cycliste." Même l'Auto-Journal ne tient plus depuis longtemps de tels discours archaïques.

Michèle Rivasi, ancienne directrice de Greenpeace-France : "la priorité, c'est le réchauffement climatique, qui pose la question de la croissance et de la consommation. Il faut limiter les grands discours et passer aux actes concrets. Il y a une réelle irresponsabilité des politiques. Je trouve criminel que, voyant la situation, ils ne prennent pas des décisions courageuses dans les secteurs de l'habitat, de l'énergie et du transport".

Jean-Claude Antonini, vice-président PS de la région Pays de la Loire responsable des transports : "le TGV tracté, c'était une Ferrari tirée par des boeufs".

Daniel Reiner, sénateur PS de Meurthe et Moselle : "le plan fret de la SNCF est une réussite comptable, mais cette réussite n'est pas celle du rail. Fermer les petites lignes et se concentrer sur 5 ou 6 grands axes aboutit à abandonner le reste du territoire aux camions".



Un dossier difficile

Dès l'été 2005 (si tout va bien), deux panneaux seront disposés sur l'autoroute A33 pour signaler aux touristes le «Musée du Brasseur» de Saint Nicolas de Port (Lorraine). La commission nationale du fléchage autoroutier, après dix ans de réflexion approfondie, a émis un avis favorable à la demande de la direction du musée.

Nouveau concurrent pour le train : le cyclomoteur

Journaliste au quotidien «la Montagne», Arnaud Vernet, excédé par la lenteur des transports ferroviaires inter-régionaux, a fait preuve d'une belle imagination : l'été dernier, il a parcouru en 2h 56 mn, avec un cyclomoteur de 49 cm³, les 183 kilomètres qui séparent Clermont-Ferrand de Lyon par la route (135 km à vol d'oiseau). Par le train, on doit faire le détour par Saint Germain des Fossés et parcourir 210 km, le trajet dure environ 3h.

TGV contre avion

La part du TGV dans le marché train + avion est maintenant de 66% sur Paris-Marseille et 68% sur Paris-Bordeaux. La SNCF attribue ces succès à sa politique tarifaire et au lancement de l'ID-TGV. Easyjet a fermé sa relation Paris-Marseille.

2007 sera l'année TGV : le TGV reliera Paris à Strasbourg et à Londres en 2h20, à Genève et à Amsterdam en 3h.

Eurostar a déjà capté les 2/3 du marché train + avion sur Paris-Londres (et 60% sur Bruxelles-Londres). 60% de la clientèle est familiale ou loisirs, 40% voyage pour affaires. 16 AR quotidiens sont offerts. Les péages imposés par RFF et Eurotunnel absorbent 60% des recettes, si bien que la relation est encore déficitaire malgré son succès commercial.

British Airways a ramené sa desserte de 15 à 10 vols quotidiens, BMI de 6 à 5, et Ryanair s'est retirée du marché.

A méditer par les partisans attardés d'un troisième aéroport francilien.

4x4 polluant

Un 4x4 Mercedes G 500 émet 400 grammes de CO₂ par km parcouru, soit plus de 80 tonnes pendant sa durée de vie, plus de 100 tonnes même s'il est climatisé, soit 50 fois le poids du véhicule.

Remède à la pollution

La pollution affecte gravement la ville de Pékin. Les autorités ont trouvé la parade (?) : du gazon va être semé sur les toits des immeubles dans l'espoir d'améliorer la qualité de l'air.

Avant-garde ?

Le maire de Lyon n'a toujours pas digéré son prix Citron. Lors de l'inauguration des cinq midibus électriques à batteries Europolis d'Irisbus qui remplaceront les midibus diesel sur la navette de la presqu'île, il a lancé fièrement : «n'en déplaise à certains détracteurs, sans doute des Parisiens qui feraient bien de sortir de leur périphérique, Lyon est à l'avant-garde des transports en commun.»

Journée d'étude sur la bicyclette

La 7ème journée d'étude de la FUBicy se déroulera le 15 avril à Bordeaux, elle aura pour thème "le vélo, à consommer sans modération" : comment déclencher des changements de comportements individuels.

Pour obtenir un programme détaillé et un bulletin d'inscription, s'adresser à la FUBicy : 12 rue des Bouchers, 67000 Strasbourg, tél 03 88 75 71 90, fax 03 88 36 84 65, fubicy@fubicy.org.

Actions en régions

Bretagne

- Loïc Guillot, représentant régional de la FNAUT, et Jean-François Denoyer, de la FNAUT Pays de la Loire, sont intervenus lors d'un colloque organisé par le comité d'établissement des cheminots de Bretagne.
- Loïc Guillot a participé à une réunion de concertation sur l'avenir du "Tire-bouchon", train qui assure la desserte estivale de Quiberon.
- L'association de promotion de la ligne Dol-Dinan-Lamballe travaille au sein du comité des partenaires du transport public des Côtes d'Armor.

Centre

- La Fédération Environnement d'Eure et Loir critique le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la région de Chartres : alors que le diagnostic déplore les effets de l'étalement urbain et de la pénétration automobile dans Chartres, refuse la transformation de la région en dortoir de l'Île de France et propose de repositionner Chartres sur l'axe Rouen-Orléans, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) n'affirme même pas la nécessité de bloquer l'urbanisation au-delà de la rocade, ignore la réouverture possible de la ligne Chartres-Orléans et ne préconise ni la construction de parkings-relais ni la réutilisation des voies ferrées locales pour y créer un tramway.
- La FNAUT Centre s'est insurgée contre la décision unilatérale du gouvernement de ne pas financer la réouverture de la ligne Chartres-Orléans alors que la première phase Chartres-Voves pouvait démarrer : "cette décision discrédite les incantations officielles sur le développement durable, le rail est une fois de plus pénalisé malgré une forte demande sociale". La FNAUT rappelle que l'autocar Transbeauce met au minimum 1h15 pour relier les deux villes.

Assemblée Générale de la FNAUT

L'assemblée générale 2005 de la FNAUT aura lieu :

SAMEDI 16 AVRIL

11 rue Caillaux 75013 Paris

Métro : Maison Blanche (ligne 7)

à partir de 10h15

Le matin, activités statutaires : vote des rapports et du budget, renouvellement du Conseil National.

L'après-midi, débat sur la participation des usagers des transports aux démarches de certification des lignes et des gares.

Haute Normandie

- A l'occasion du 10ème anniversaire du métro de Rouen, le CPTC, Rue de l'Avenir et la FNAUT Haute Normandie ont organisé une après-midi de débat sur les thèmes transport et urbanisme, transport et environnement, et perspectives d'avenir en transport urbain, avec des élus, des techniciens, des exploitants et des membres d'associations.

Le CPTC a réalisé une enquête auprès des usagers du tramway de Rouen. 320 réponses ont été obtenues sur 10 000 questionnaires distribués. Le tramway recueille 76% d'opinions bonnes ou excellentes, sa rapidité est sa qualité de loin la plus appréciée. Les critiques portent principalement sur la surcharge des rames aux heures de pointe et la fraude, l'insécurité n'étant évoquée que dans 8% des réponses.

- L'AVUC se félicite de la certification AFNOR de la ligne Rouen-Dieppe (localité de 60 000 habitants), et rappelle qu'une menace de fermeture pesait sur la ligne en 1991. En 1993, l'association a démontré, par une enquête auprès des usagers, que la ligne était viable, et son action a contribué à la modernisation de la ligne. Elle demande aujourd'hui un meilleur équipement des haltes (véritables abris, distributeurs de billets et composteurs, bornes d'appel) et des horaires plus satisfaisants.

Île de France

- L'AUT Plaine Commune approuve le projet de circulation de "trains légers" sur la tangentielle ferroviaire Nord reliant Noisy-le-Sec à Sartrouville, mais exprime l'impatience des usagers : il faudra attendre 2012 ... Plus généralement, l'association dénonce le manque de crédits pour les tramways, métros, RER, et les dysfonctionnements du réseau de bus.

- L'AUT Plaine Commune s'étonne que tous les retraités franciliens ne bénéficient pas des mêmes réductions tarifaires ou mesures de gratuité, et demande une harmonisation rapide de leurs prérogatives par la Région.

Lorraine

- L'Association des Usagers TER de la ligne Conflans-Verdun-Châlons, soutenue par les 3 600 signataires de la pétition qu'elle a diffusée en 2004, réaffirme son opposition à toute atteinte à la pérennité de la ligne : un aller-retour entre la gare meusienne du TGV Est et Paris ne suffira pas à remplacer les 4 liaisons classiques existantes. L'association réclame une implantation de la gare TGV lorraine à Vandières et la réouverture du raccordement de Saint Hilaire au Temple pour un accès direct à Reims.

Pays de la Loire

- Le collectif transport de Nantes, dont font partie l'ANDE et la FNAUT, se félicite de l'attribution par l'Etat d'une subvention de 20 millions d'euros à l'agglomération de Bordeaux pour l'extension de son réseau de tramway. Il demande au ministre des Transports la généralisation de cette aide à toutes les agglomérations ayant des projets analogues.

- La FNAUT a organisé une réunion-débat sur les transports en Mayenne. Elle a fait prendre en compte par le Conseil régional sa proposition de "virgule" de 2 km entre Sablé et la future LGV Ouest permettant des relations à grande vitesse Rennes-Laval-Angers-Nantes.

Rhône-Alpes

- DARLY et le Comité de sauvegarde des Côteaux du Lyonnais amplifient leur lutte contre les projets autoroutiers COL, A45 et A48, et réclament la modernisation des infrastructures existantes, A47 et voie ferrée Lyon-Saint Etienne (utilisée chaque jour par 13 000 usagers). Dans ce contexte, Bernard Thierry, président de DARLY, a donné à Momant une conférence sur les ressources pétrolières et l'effet de serre : la présence de 300 personnes attentives a confirmé les inquiétudes croissantes du public.

- La FNAUT Rhône-Alpes et DARLY ont fourni une contribution au projet de Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire lyonnaise. Face à la préoccupation dominante chez les décideurs, "satisfaire la demande de mobilité, accroître la mobilité", les associations ont mis en avant les risques pétrolier et climatique liés à la multiplication des infrastructures (TOP, COL, A45, A89, A48, doublement de la capacité de l'aéroport de Saint Exupéry) et les contradictions entre ces projets routiers et les PDU des communes de l'agglomération lyonnaise.

- Pierre Loridon, représentant de la FNAUT à Bellegarde, propose l'utilisation de la ligne La Cluse-Bellegarde, qui va être ouverte au bénéfice du TGV Paris-Genève, pour créer des services TER Bourg/Oyonnax-Bellegarde.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 133

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>

CPC : 10 752 87 W Paris

Cannes-Grasse : une leçon à retenir

Les festivités qui ont accompagné la réouverture officielle de la ligne Cannes-Grasse ont éclipsé le rôle décisif joué par la FNAUT, et plus particulièrement par le Comité pour l'étude et la réouverture de la ligne, animé par Jean-Philippe Isnard depuis 1973.

Avec une clairvoyance et une ténacité remarquables qui auraient pu être mieux reconnues, cette association, que seuls les maires de Grasse et de Mouans-Sartoux ont citée, a bravé le scepticisme rigolard et l'accusation de passéisme, et réussi à faire comprendre la chance extraordinaire que représentait cette ligne inutilisée en pleine zone urbaine. Grâce aux initiatives du Comité, l'emprise a été mise à l'abri des convoitises et préservée de la bêtise de ceux qui voulaient en faire une route.

Les pouvoirs publics doivent retenir la leçon de cet épisode et prêter désormais davantage d'attention à ceux qui réclament non seulement le maintien en activité et la modernisation des lignes existantes, mais aussi la réouverture de certaines lignes, ce qui exige d'abord la préservation de leurs emprises.

Par ses actions contentieuses, la FNAUT a réussi à obtenir l'annulation de diverses fermetures et déclassements abusifs. Mais RFF ne veut pas renoncer à ces opérations (que la FNAUT ne conteste pas de manière systématique). Au contraire, pour pouvoir les accélérer, il a obtenu du gouvernement une réforme des procédures existantes, pourtant bien peu contraignantes et qu'il ne respectait même pas.

Cette réforme discrète ignore la proposition de la FNAUT de soumettre tout déclassement à enquête publique, comme c'est le cas pour le moindre chemin vicinal. Alors que RFF prétend conserver les lignes qui offrent des perspectives même lointaines de reprise du trafic, pourquoi craint-il donc tant une procédure démocratique ?

Un exemple à méditer : la FNAUT a obtenu des tribunaux l'annulation de la fermeture de la ligne Caen-Flers, vouée par RFF au démantèlement sans aucune étude préalable, au moment même où la région Basse Normandie décidait de lancer une étude d'opportunité sur la réouverture de cette ligne.

Jean Sivardière

La semaine du transport public : une opération à renforcer

Source de polémiques inutiles, de malentendus et de dérives nuisibles, la Journée Sans Voiture (JSV) est une opération trop artificielle pour être pédagogique : malgré certaines réussites ponctuelles, elle devrait être abandonnée. La Semaine du Transport Public (STP) est au contraire une manifestation d'un intérêt incontestable mais qui ne s'est pas encore imposée auprès du public. La FNAUT a transmis à ses organisateurs, GART et UTP, un ensemble de propositions susceptibles d'en faire, sous le nom de "Semaine du Transport Public et de l'Ecomobilité", une opération plus visible et plus efficace de promotion des transports publics et des modes non motorisés combinant information, incitation, expérimentation et débat entre les différents acteurs.



Photo : Marc Debrincat

En 2004, la Semaine du Transport Public (STP) a donné lieu à des initiatives intéressantes auxquelles le public a réagi favorablement.

Ainsi, à Nantes, un ensemble cohérent de manifestations a été organisé : information du public sur les projets alternatifs à la voiture, groupes de discussion, conférences-débats, expositions, promotion des services de bus et des navettes fluviales, location et contrôle technique des vélos, vente de vélos d'occasion, parcours en fauteuil roulant, inauguration d'un parking-relais.

A Rennes, le Pass'Atmo donnait accès à tout le réseau urbain pour 2 euros par jour. Une campagne très pédagogique d'affichage a eu lieu sur le thème "le métro remplace 56 000 voitures par jour et vous fait gagner du temps et de l'argent". Des expositions sur le transport et le développement durable, ainsi que des balades-découvertes du réseau cyclable, ont été également proposées.

Il arrive souvent que les départements et les régions, et pas seulement les agglomérations, se

mobilisent. Le Conseil régional des Pays de la Loire a proposé un aller-retour TER à 5 euros. Moins bien inspiré, le conseil général d'Ille et Vilaine a offert des trajets Dinan-Rennes par car à 3 euros ... qui ont concurrencé les trains TER bretons.

Un impact modeste

Malgré la qualité de certaines initiatives prises en 2004 ou les années précédentes par les collectivités et les exploitants, la STP, organisée dans le cadre d'une obscure "Semaine européenne de la mobilité", n'a pas acquis la notoriété de la Journée Sans Voiture (JSV), qui lui a fait de l'ombre et a suscité des polémiques qui ont fait diversion.

Dans les Alpes Maritimes, tous les transporteurs ont participé à la STP, mais l'opération "billet TER à 5 euros" a été pénalisée en semaine par la timidité de l'information - ni annonce dans la presse, ni affichage dans les gares - et n'a eu de succès qu'en week-end.

Dans bien des villes ou régions, la STP est même passée quasiment inaperçue faute d'opérations promotionnelles attractives et d'information.

Il faut noter aussi que, comme la JSV, la STP a tendance à devenir un rite qui permet, une fois par an, à quelques élus de mettre légitimement en valeur ce qu'ils font pour les transports publics, et à beaucoup d'autres de se dédouaner pour ce qu'ils ne font pas.

L'Etat en retrait

Si son peu de succès tient au manque d'engagement des élus territoriaux, la STP souffre surtout de l'indifférence de l'Etat. Celui-ci manque totalement de vision à long terme malgré ses discours répétitifs sur le développement durable, il n'a aucune volonté politique de soutenir le transport public et ne s'intéresse qu'à la voiture propre - seule solution puisque, comme l'a dit récemment le ministre de l'Ecologie, Serge Lepeltier, "la voiture, c'est la liberté ; on ne va pas obliger les gens à monter dans les bus". On ne pouvait être plus clair !

Mieux, même : en 2004, le ministre de l'Equipement, Gilles de Robien, s'est ostensiblement affiché, durant toute la STP, au volant d'une Prius, démarche très médiatisée qui a brouillé les cartes.

A l'évidence, lassé des embouteillages et des risques d'accidents, de la pollution de l'air et du bruit, les Français sont de plus en plus nombreux à réclamer davantage de transports collectifs, et à les utiliser quand ils constituent une alternative attractive et fiable à la voiture. Mais, coupé de ces réalités de terrain, le gouvernement n'en a cure, il supprime toutes les subventions de l'Etat pour les TCSP et les PDU, renie ses engagements au titre des contrats de plan, augmente les péages des trains TER et laisse périliter les lignes ferroviaires interrégionales. Il n'est pas étonnant qu'il ait ignoré la STP.

Relancer la STP

Le sous-développement du transport public en France est un anachronisme à corriger d'urgence. C'est dire l'intérêt d'une manifestation telle que la STP, qui permet de stimuler l'intérêt du public et des décideurs politiques. Encore faut-il la repenser pour en assurer le succès immédiat et l'efficacité à terme.

La FNAUT a donc soumis au GART et à l'UTP un ensemble de propositions visant à faire de la STP un moment fort de reconquête de la clientèle, l'occasion d'un bilan annuel du transport public, un rendez-vous obligatoire pour les élus et le gouvernement comme l'est depuis longtemps le salon de l'Automobile.

Information du public

Des informations précises et pédagogiques doivent être fournies au public sur les enjeux techniques, économiques, sociaux et écologiques de la politique des transports : l'essentiel de ces informations est disponible auprès de l'ADEME, du CERTU, du GART et de l'UTP.

Il faut en particulier corriger certaines idées fausses, offrir des exemples français et étrangers de réussite des politiques alternatives au tout-automobile, et donner au public des informations concrètes sur la possibilité de se passer de voiture : plan du réseau local et régional de transport collectif, consistance de l'offre et tarifs, plan des aménagements cyclables, implantation des parcs relais... La publicité ne sert à rien, c'est un énorme effort d'information concrète qui est nécessaire.

Mesures promotionnelles

Les mesures de renforcement de l'offre et les mesures tarifaires pendant la STP doivent être intensifiées et faire l'objet d'une information plus efficace.

La STP devra durer 9 jours, une semaine ouvrable et les week-ends encadrants, afin que le public puisse tester le rôle important que le transport public peut jouer aussi pour les loisirs. La période de la mi-septembre est idéale, c'est à la rentrée qu'il faut prendre de bonnes habitudes.

Expérimentation

Des expérimentations nombreuses peuvent être faites lors de la STP, pendant une durée assez longue pour que les résultats soient significatifs : nouveaux services, aménagements de voirie pour les piétons, cyclistes et autobus, livraisons à domicile, accompagnement non motorisé à l'école, parcs relais, ... Ici encore, la qualité de l'information du public est cruciale.

Echanges entre les acteurs

La STP doit être l'occasion, par des questionnaires et enquêtes, de recueillir les attentes concrètes des usagers sous une forme immédiatement utilisable par les transporteurs et les élus. Des dysfonctionnements pourraient être rapidement corrigés : arrêt de bus mal placé, signalétique défectueuse, danger pour les piétons ou les cyclistes, ...

Dans cette optique ambitieuse, la STP doit être préparée très soigneusement, par des comités regroupant élus, exploitants, CCI, commerçants et bien sûr associations d'usagers. Son organisation doit disposer de moyens humains et financiers à la hauteur des enjeux.

Journée sans voiture : un flop

Organisée depuis 1998 à l'initiative de Dominique Voynet, alors ministre de l'Environnement, cette manifestation aurait pu être une bonne occasion de pédagogie et d'expérimentation si l'Etat et les élus locaux avaient vraiment joué le jeu.

L'expérience a montré malheureusement qu'elle a été, le plus souvent, transformée en une trompeuse opération de "communication" gênant le moins possible les automobilistes, et laissant entendre que M. le Maire s'est converti à l'écologie et que la voiture propre est la panacée (voir FNAUT Infos n°124).

Le nombre de villes partenaires du ministère de l'Ecologie a baissé de moitié depuis 2002. En 2004, les dérives se sont multipliées : "moments festifs" avec orchestres de danse, démonstrations d'acrobates amateurs. Quant au ministère, il s'est contenté de rebaptiser la Journée Sans Voiture (JSV), devenue l'opération "bien dans ma ville sans voiture", et de la placer sous le thème de "l'écoresponsabilité" ...

Même dans les villes où elle a été organisée avec sérieux, la JSV a été handicapée par son caractère très artificiel. Elle introduit en effet :

- des restrictions de circulation trop sévères pour pouvoir être pérennisées car elles pénalisent les usages privés raisonnables de l'automobile et ses usages professionnels incontournables ;
- des mesures annexes difficilement reconductibles, et dont le caractère pédagogique n'est pas évident, telles que la gratuité des transports publics ;
- des restrictions de circulation trop ponctuelles dans l'espace, ne permettant pas d'appréhender le problème crucial des déplacements dans les banlieues et dans les zones périurbaines.

Enfin la JSV est d'une durée trop brève pour que les automobilistes et les commerçants puissent la vivre autrement que comme une contrainte agaçante mais heureusement passagère, à laquelle il est inutile de chercher à s'adapter : 1 jour sans voiture, suivi de 364 jours "normaux" avec voiture.

L'expérience montre que la JSV n'introduit aucun changement de comportement : son impact pédagogique est très limité, et elle accrédite même l'idée qu'il est, en définitive, impossible de se passer de voiture en ville.

Il faudrait en tirer la leçon et abandonner la JSV, en veillant cependant à ce que les modes non motorisés soient bien valorisés pendant la "Semaine du Transport Public et de l'Ecomobilité". Il est regrettable que le ministre de l'Ecologie ait décidé de relancer la JSV.

Voici quelques éléments de comparaison relevés dans la revue de la Communauté Urbaine du Mans (prix Orange de la FNAUT en 2004).

“Suite à un débat avec des chefs de projet de Nancy, Clermont, Nantes, Mulhouse et Bordeaux, il ressort qu’à l’investissement, la différence de prix entre les deux technologies est peu significative. A l’exploitation, l’avantage va au rail en raison de sa capacité d’accueil (une rame de 43 m sur fer fonctionne comme un véhicule sur pneus qui ne fait, lui, que 24,5 m et emporte moitié moins de passagers). L’alimentation par le sol est impossible avec le pneu.”

Ligne 2 de Nancy : la FNAUT refuse le TVR

L’AUT-Lorraine refuse que la ligne 2 de transport en site propre soit équipée d’un tramway sur pneus, TVR ou Translohr. Elle constate l’échec du TVR sur la ligne 1 : irrégularité, manque de fiabilité, coûts de maintenance élevés, capacité insuffisante aux heures de pointe (on ne pourra dépasser 35 000 voyageurs/jour). Dénonçant “un ratage somptueux” et “un délire d’ingénieur”, l’AUT s’interroge aussi sur la longévité du matériel : “il faudra tôt ou tard le remplacer par un vrai tramway”.

Le saviez-vous ?

Alstom a déjà vendu plus de 700 rames Citadis, en France et dans le monde entier (Dublin, Rotterdam, Barcelone, Melbourne...).

La ligne 1 de tramway de Montpellier transporte 110 000 voyageurs par jour : c’est le taux de fréquentation le plus élevé de France.

Le tramway sur pneus Villejuif-Rungis-Athis Mons (Essonne) a été déclaré d’utilité publique. A 263 millions d’euros pour 11,2 km, il est aussi cher que le tramway sur rails.

Le site propre pour autobus Trans Val de Marne qui relie Rungis à Saint Maur Créteil va être prolongé de 7 km vers l’ouest jusqu’à la Croix de Berny. Une extension continue vers l’est est bloquée par la commune de Saint Maur.

A Lyon, à Strasbourg, à Montpellier, de nombreux parkings nouveaux sont encore envisagés alors qu’on veut y développer le tramway.

A Bordeaux, l’alimentation par le sol (APS) du tramway présente à nouveau des défaillances. Après une embellie à 96%, le taux de fiabilité est retombé à moins de 90% en mars (les pannes durant plus de 10 minutes ne sont pas comptabilisées). L’APS, quatre fois plus coûteuse que l’alimentation par ligne aérienne, coûte aussi bien plus cher en maintenance.

Orléans : une victoire

Selon un sondage IFOP récent réalisé auprès de 1500 habitants de l’agglomération orléanaise, 84% des Orléanais souhaitent la construction d’une deuxième ligne de transport en site propre (sur l’axe est-ouest) et, parmi eux, 56% sont favorables à un tramway sur rails, 30% à un tramway sur pneus, 8% à un autobus guidé et 6% à un autobus sur voie réservée. Le choix préconisé par la FNAUT a donc été plébiscité, et il a finalement été entériné par la Communauté d’Agglomération. Selon Didier Grimault, animateur du Collectif Tramway, “depuis 2001, les Orléanais ont été menés successivement en Civis, en Translohr et ... en bateau mais, aujourd’hui, un choix de bon sens est enfin fait en faveur de la fiabilité technique”. Une belle victoire !

Le Collectif tramway et la FNAUT-Loiret regrettent cependant que le tracé retenu soit trop court et ne soit envisagé que par le centre-ville et ignore les gares, où passent chaque jour 9 000 usagers de la SNCF et 20 000 usagers des bus, tramways et cars : un risque grave d’insuccès car le centre d’Orléans n’est pas celui de l’agglomération.

Scepticisme à Reims

A Reims, la population n’a pas l’exemple d’une première réalisation : les qualités du tramway sont bien reconnues (il est non polluant pour 89% des Rémois, sûr pour 67%, plus rapide que le bus pour 61%) mais le bus est efficace pour 92%, le tramway n’est pas prioritaire pour 70% et 61% ne veulent pas le payer. Au total, 49% des Rémois sont contre le tramway, 40% pour et 7% sans opinion. L’Association des Piétons et Usagers des Transports Collectifs de Reims a lancé une campagne d’information sur les atouts du tramway, elle explique aux Rémois que le tramway a été plébiscité à Nantes, Grenoble, Orléans, ... une fois le projet réalisé.

Le rail à Angers

Comme celle du Mans (190 000 habitants), l’agglomération d’Angers (288 000 habitants) vient sagement de choisir le tramway sur rails selon la recommandation de la FNAUT Pays de la Loire. Selon Jean-Claude Antonini, maire PS d’Angers, “les expériences malheureuses de Nancy et Caen nous ont échoué. Le Translohr est plus conforme que le tramway à l’idée innovante que nous voulons donner de notre métropole, mais il devait déjà circuler à Padoue et ce n’est pas encore le cas ... Nous ne l’avons vu circuler que sur une piste d’essai et nous

n’avons aucun élément sur ses coûts de fonctionnement. Nous ne voulons pas courir de risques : le tramway d’Angers ne doit pas servir d’expérimentation. Alors qu’un seul industriel, Lohr, fabrique le tramway sur pneus, 8 sociétés européennes fabriquent des tramways sur rails, la concurrence peut faire baisser les prix”.

Selon Bernadette Caillard-Humeau, conseillère municipale d’opposition, “le rail a fait ses preuves depuis plus d’un siècle. Avec les voies sur gazon, le tramway peut offrir un aménagement paysager. Le pneu nécessite au contraire un retraitement régulier de la chaussée et implique la minéralisation de l’espace”.

En panne à Tours

L’Association pour le développement des Transports collectifs en Touraine (ADTT) déplore l’immobilisme total de la ville de Tours. Alors que le tramway est lancé au Mans, à Angers et à Orléans, et en bonne voie à Brest, le maire PS Jean Germain déclare : “nous attendrons le plus longtemps possible pour choisir”. Pour Jean-François Troin, président de l’ADTT, “le maire préfère le fleurissement, l’éclairage des monuments et les braderies. Depuis le lancement de l’idée d’un tramway pour Tours, on aura perdu une génération à tergiverser alors que le trafic automobile augmente de 2 à 3% par an”.

En vue à Toulouse

Selon Etienne Lhomet, aujourd’hui responsable de la mission Tramway de Bordeaux : “Toulouse s’est convertie au tramway pour la future desserte de Blagnac : pour le prix de 30 km de Val, on peut faire 100 km de tramway”. La ligne E de Blagnac complètera le réseau de TCSP (lignes A et B de métro Val et RER C et D), le choix entre rail et pneu reste à faire (comme à Reims et Brest).

Valenciennes : un tramway original

Le tramway (sur rails) de Valenciennes, qui sera mis en service en juin 2006, aura été le dernier à bénéficier d’une subvention de l’Etat, au taux exceptionnel de 21% (sans elle, il n’aurait sans doute pas vu le jour). Son maître d’ouvrage rassemble deux communautés d’agglomérations : Valenciennes-Métropole et la Porte du Hainaut, qui comptent 200 000 et 150 000 habitants respectivement. Au lieu de traverser une seule agglomération dense, il relie les centres de plusieurs villes moyennes dont Valenciennes et Anzin.

Intermodalité et accessibilité à Lyon : l'utilisateur oublié

La gare Saint-Paul est le terminus des lignes SNCF de banlieue dites de l'Ouest lyonnais. Depuis des années, tout le monde se plaignait du terminus et du retournement des trolleybus de la ligne n°1 place Saint-Paul.

Grâce à un accord passé entre la SNCF et le SYTRAL (syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise), celui-ci a pu aménager une nouvelle boucle de retournement sur des emprises de la gare des marchandises aujourd'hui désaffectée.

Cette nouvelle boucle de retournement est pratique pour les trolleybus et pour le personnel qui y dispose de sanitaires, mais complètement ratée pour les usagers du train et du trolleybus.

Il s'agit en effet d'une boucle et d'un arrêt de service interdits aux voyageurs. Il existe pourtant un trottoir le long duquel les trolleybus attendent leur heure de départ, vides et portes fermées, qui pourrait être équipé d'un bel abribus. Ce trottoir est pratiquement de niveau avec les quais SNCF, les usagers pourraient passer commodément du train au trolley et vice-versa. Eh bien NON ! Un grillage de type concentrationnaire de 3 mètres de haut, marquant bien le territoire de chacun, forme une frontière hermétique entre les deux. Il ne manque que quelques vopos pour rappeler un certain mur...

L'utilisateur doit donc descendre du trolleybus sur la place Saint Paul, la traverser, monter des escaliers et traverser le bâtiment de la gare : il découvre alors un trolleybus (celui précisément qu'il vient de quitter) en stationnement de l'autre côté de la clôture.

En descendant du train, l'utilisateur (encore lui, ce gêneur !) doit traverser le bâtiment de gare, descendre les escaliers (bonjour l'accessibilité !), traverser la place Saint Paul et la rue Vernay, pour gagner l'arrêt où il a le droit d'attendre et de prendre le trolleybus, arrêt qui n'est autre que l'ancien terminus avec son trottoir étroit, sans abri.

On pouvait, auparavant, attendre le départ dans le bus puisque celui-ci stationnait à cet emplacement jusqu'à son heure de départ. Fini ce confort, maintenant les usagers attendent le trolley debout, sans protection contre les intempéries. Le trolleybus, lui, attend, vide et portes fermées, son heure de départ dans la nouvelle boucle !

C'est ainsi que le SYTRAL et la SNCF conçoivent l'intermodalité et l'accessibilité : le voyageur est oublié.

Jean-Louis La Rosa

CarPostal à Dole : la qualité suisse

Le groupe de transport CarPostal Suisse, dont la qualité de service est largement reconnue, a été créé en 1849 et exploite un réseau de plus de 800 lignes urbaines et rurales (10 000 km, 1950 véhicules, 100 millions de voyageurs par an). Sa filiale CarPostal France exploite, depuis le 1er janvier 2004, le réseau de Dole (DoleBus).

Une nouvelle philosophie

Le nouvel exploitant est arrivé avec une forte motivation et l'objectif de développer l'usage du transport public. Les moyens utilisés s'inspirent largement des solutions éprouvées de longue date en Suisse : principe du cadencement, correspondances organisées autour d'un pôle d'échange, passage systématique à la gare SNCF et création de correspondances avec les trains (ce qui n'est pas toujours facile), simplicité d'utilisation du réseau, matériel nouveau à plancher bas, moyens de communication fortement améliorés (publication d'un nouveau guide horaire, numéro vert, création du site internet www.dolebus.com).

Transport à la demande

Parmi les nouveautés introduites à l'exemple de la Suisse : le système de transport à la demande. Accessible sur réservation préalable, fonctionnant de 7h30 à 18h30 (six jours sur sept toute l'année) sur les 4 communes desservies, le système FlexiDole offre un service supplémentaire des lignes de bus ordinaires. Un minibus vient chercher le client à un arrêt de bus et l'emmène directement à un autre arrêt.

Les résultats déjà obtenus sont encourageants : 20 personnes sont transportées chaque jour, et ce n'est qu'un début car l'exploitant prévoit une grande campagne de communication auprès des entreprises et pôles locaux d'emploi.

Projets de développement

Il reste encore beaucoup à faire à Dole pour développer le transport public : créer un véritable pôle d'échange à la gare SNCF, étendre le réseau DoleBus à tout le périmètre de la communauté de communes du Jura dolois (plus de 40 000 habitants, 28 000 seulement sont actuellement desservis). Cela permettrait par exemple de relier Tavaux, deuxième pôle de l'agglomération, à une gare ferroviaire avec une véritable desserte cadencée, et d'offrir à l'ensemble des communes un service efficace de transport à la demande. Le nouvel opérateur semble bien parti pour relever ces défis.

Jeannine Jarlaud, Transport 2000 Dole

Réduire la voirie, c'est possible !

Selon une logique apparemment imparable, plus la circulation augmente, plus il faut élargir les voiries. La réciproque étant bien entendue que réduire la largeur d'une voirie, c'est à coup sûr accroître les encombrements.

Or cette logique n'est juste que si la voirie considérée ne comporte aucun goulot d'étranglement ou carrefour qui en limite le débit, ce qui n'est évidemment pas le cas en zone urbaine.

Certaines villes commencent à en prendre conscience et n'hésitent pas à réduire le nombre de voies sur des voiries à 2*2 ou 2*3 voies : aucune des catastrophes annoncées par les esprits encombrés de préjugés ne se produit alors puisque le débit de la voirie reste le même, celui que les carrefours permettaient, et continuent à permettre.

On a cru jadis que créer un passage inférieur ou supérieur pour éviter un carrefour à niveau augmentait le débit d'une voirie. Ce serait vrai si tous les carrefours étaient traités ainsi, comme sur les voies sur berges de Paris. Si un seul carrefour est dénivellé, les véhicules se retrouvent plus nombreux au carrefour suivant et perdent en temps d'attente aux feux le temps gagné antérieurement.

La ville de Grenoble a pris en 2004 la décision fracassante de détruire un passage supérieur créé en 1968 sur les Grands Boulevards, à l'occasion des Jeux Olympiques, au croisement avec une autre grande artère : le débit des Boulevards n'a pas été modifié.

L'implantation de la 3ème ligne de tramway sur les Boulevards rendait cette décision inévitable. Sans cette contrainte, il aurait été extrêmement difficile de faire comprendre et accepter une mesure aussi scandaleuse aux yeux d'une partie de l'opinion, tant sont ancrées les convictions erronées au sujet du débit d'une voirie.

La réduction de la largeur d'une voirie comporte de substantiels avantages : la vitesse y est plus faible, s'ajustant plus facilement à la limitation à 50 km/h ; des aménagements cyclables y deviennent possibles ; les trottoirs peuvent être élargis et les traversées piétonnes sont facilitées sans exiger systématiquement des feux. On peut aussi, sans réduire le nombre des voies, réduire leur largeur, ce qui a un effet réducteur sur la vitesse : il faut alors que les cyclistes disposent de pistes ou bandes réservées puisque, sur des voies de circulation étroites, les voitures ne peuvent dépasser les cyclistes.

Bruno Vigny, ADTC-Grenoble

Vélobus : le bon exemple européen

En Angleterre et en Belgique, à l'initiative d'associations, les autorités développent systématiquement des plans de déplacements scolaires visant à réduire l'usage quotidien de la voiture. En Autriche, en Suisse et en Italie, plusieurs organisations font de l'éducation au vélo depuis plus de dix ans.

En Belgique, l'association Provélo a mis au point des outils d'accompagnement des enfants en vélo, qui ont été repris dans plusieurs expériences "vélobus" lancées en France, par exemple à l'initiative de l'ADTC dans l'agglomération grenobloise, d'un directeur d'école à Salon de Provence, de l'ADEME à Nantes ou encore de parents d'élèves à Tournefeuille près de Toulouse ou à Champigny sur Marne. Sans oublier Chambéry, Lyon et Romans.

Let's walk to school !

A Strasbourg, l'association Piétons 67 participe à une expérience "pédibus" déjà réalisée avec succès au Canada et en Suisse (<http://www.pedibus.ch>) : une simple corde tirée par un "pilote" ramasse les enfants qui s'y accrochent ; itinéraires, horaires et arrêts sont fixes. La formule est également lancée à Eckbolsheim (68), où elle porte le nom de "trottibus" : un parent d'élève note que "c'est l'occasion de créer des liens entre enfants et adultes".

C'est en Angleterre, en 1994, qu'est née la semaine "let's walk to school - allons à l'école à pied". Aujourd'hui, deux semaines sont organisées dans tout le pays, en mai et en octobre. 100 autorités locales sur 130 et environ 12000 écoles y participent.

Bien dit

● Denis Baupin, maire adjoint Vert de Paris : "le vélo et la marche constituent une médecine douce pour nos villes, dès lors qu'on leur redonne un territoire qui leur a été peu à peu confisqué. Ce sont d'excellents remèdes pour recréer une urbanité trop souvent négligée". A Paris, en trois ans, suite aux nombreux aménagements cyclables mis en place par la ville (couloirs bus élargis en particulier), le nombre des cyclistes quotidiens a augmenté de 50%.

● La Prévention Routière : "l'accompagnement en voiture à l'école empêche l'enfant de faire son apprentissage de la rue et de ses dangers ; cette surprotection explique la recrudescence d'accidents constatés chez les jeunes collégiens qui n'ont pas appris les réflexes de base de sécurité".

A pied ou à vélo vers l'école

Le vélo est un merveilleux support éducatif : il permet à l'enfant de s'initier à la sécurité routière, renforce son autonomie et l'incite à l'effort physique. Mais de moins en moins d'enfants se déplacent à vélo alors qu'ils le souhaitent spontanément.

Les parents voient en effet dans le trafic routier un danger pour leurs enfants, danger qu'ils évitent en les accompagnant en voiture à leurs différentes activités : école et loisirs. Ce faisant, ils perdent du temps et de l'argent, entravent le développement de l'autonomie chez leurs enfants, et augmentent le trafic, donc le sentiment d'insécurité : un vrai cercle vicieux, que bien des parents dénoncent eux-mêmes et dont seules des initiatives collectives peuvent permettre de sortir.

De ces observations est né un projet lancé par l'ADTC de Grenoble et financé par la Communauté d'Agglomération et les municipalités.

- Un accompagnement hebdomadaire des enfants à vélo ou à pied est organisé sur le trajet domicile-école.

- Les accompagnateurs sont des parents volontaires et bénévoles. Les enfants participants à l'opération ont l'accord de leurs parents.

- L'ADTC assure l'organisation initiale, la formation des parents accompagnateurs (reconnaissance des itinéraires, règles d'accompagnement) et la coordination avec les enseignants, élus et techniciens. Ainsi des ateliers vélo dans la cour de l'école et des sorties à vélo sont proposés aux enseignants dans le but de donner quelques bons réflexes aux enfants. Des aménagements nécessaires à la sécurité autour des écoles sont suggérés aux élus.

Court terme et long terme

Les objectifs poursuivis par l'ADTC sont très variés et complémentaires.

A court terme, il s'agit de réduire et de fluidifier significativement la circulation automobile, le samedi puis en semaine ; d'informer les parents sur les risques auxquels leurs enfants sont soumis et sur les solutions disponibles

pour les limiter ; d'améliorer le cadre de vie dans les quartiers scolaires.

A plus long terme, il s'agit de préparer les écoliers à circuler sans prendre de risques dans les rues de leur commune et, plus tard, pour aller au collège, au lycée, à l'université, au stade ou au cinéma. Plus généralement, l'opération permet de sensibiliser parents et enfants aux problèmes d'environnement et de santé (obésité) liés à l'usage excessif de l'automobile, et de promouvoir les déplacements non motorisés.

Résultats significatifs

L'opération a débuté dans deux écoles de Poizat et Echirolles à la rentrée 2003. En 2004, 7 communes de l'agglomération ont fait appel à l'ADTC pour élaborer des projets, et des opérations ont démarré à La Tronche, Fontaine et Grenoble. Ce sont aujourd'hui 9 écoles qui organisent au total 25 lignes hebdomadaires de vélobus.

La part des enfants accompagnés en voiture avant l'opération était de 30 à 70% suivant les écoles, celle des cyclistes inférieure à 3% sauf exception.

A La Tronche en particulier, l'opération a un succès étonnant. Le samedi, jour d'accompagnement en vélo, la part des cyclistes passe de 3% à plus de 30%, celle des piétons diminue seulement de 39% à 34% alors que celle des "automobilistes" chute de 57% à 32%.

De plus, les enfants les plus grands viennent ensuite seuls en semaine. A Echirolles, après quelques semaines seulement d'accompagnement, la part des cyclistes en semaine est passée de 3% à 8%.

A Gières, deux lignes de pédibus fonctionnent quotidiennement.

Le risque d'incident est très limité. Pédibus ou vélobus, de petits groupes bien encadrés sont aisément visibles des automobilistes, les écoliers non motorisés sont plus en sécurité que s'ils se déplacent isolément : "convoi vélo = vélo qu'on voit".

Mireille Delahaye, ADTC-Grenoble



Vélobus de Fontaine (photo : ADTC Grenoble)

Le carnet du voyageur

Voyageurs lésés

Fin 2004, la SNCF a supprimé plusieurs relations Bordeaux-Nantes, notamment en début de matinée. Tant pis pour le personnel de l'hôpital de Jonzac domicilié en Gironde, dont la carte d'abonnement est subitement devenue inutile !

Guy d'Arripe, AUTRA

Rigidités ferroviaires

On peut maintenant acheter des tickets RATP aux Relay des grandes gares. Mais, à celui de Poitiers, il n'y avait plus d'horaires sur CD et l'employée ne savait pas quand elle en recevrait. A l'accueil SNCF, le premier agent consulté ignorait l'existence du CD, le second en avait entendu parler mais ne savait pas où on pouvait l'acheter.

Les habitants de Ruffec, localité située entre Poitiers et Angoulême, pouvaient bénéficier de réductions Joker pour se rendre à Paris (ou Bordeaux). Ces réductions ont disparu avec l'introduction par la SNCF du système Prem's. Un parisien habitué de la gare de Ruffec a trouvé une parade simple : il prend un billet Prem's Paris-Angoulême, et descend à Ruffec.

Mauricette Ringuet, FNAUT PCA

Curieuse gestion

Alors qu'elle manque de matériel roulant pour répondre aux besoins exprimés par plusieurs régions (Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, ...) qui veulent développer le TER, la SNCF radie et détruit des matériels récents, par exemple des remorques d'autorails datant de 1984 voire même 1986. Quel gâchis navrant.

Fin 2004, la SNCF a retiré du service les célèbres turbotrans (RTG) au motif qu'ils étaient "HS". On a appris peu après qu'elle les avait vendus à l'Iran et qu'ils ne partiraient pas par mer depuis Marseille mais par rail, en traversant 18 pays par leurs propres moyens. Bordeaux-Lyon, ce n'est plus possible, mais Bordeaux-Téhéran, pas de problème !

Guy d'Arripe, AUTRA

Les fondamentaux du TER

Selon l'AUTERLOR, association des usagers du TER lorrain, les 5 paramètres fondamentaux du succès du TER sont : la fiabilité (ponctualité et continuité), la fréquence des dessertes, le confort du matériel roulant, la vitesse moyenne et l'intermodalité (facilité d'accès aux gares pour les bus, les piétons et les cyclistes ; parkings pour voitures et deux-roues ; tarification simple).

Je reste perplexe devant les rigidités imposées au voyageur. TGV, TEOZ, lignes internationales "au prix du marché" : le voyage ferroviaire improvisé devient trop difficile.

Jean-Olivier Mallet, Toulouse

Depuis juin 2001, aller des Arcs à Neufchâteau exige un surcoût et une perte de temps puisqu'il faut remonter jusqu'à Nancy, c'est la galère. Epinal n'est plus desservie depuis le sud-est.

Le TGV Est est trop conçu pour Paris. Les relations Metz-Strasbourg et Reims/Châlons-Metz/Nancy deviendront plus difficiles.

Pierre Quilliet, FNAUT PACA

Une amie italienne qui devait passer des vacances à Grenoble m'a informé qu'en définitive elle préférerait visiter Paris, plus accessible par le train. Sans commentaire ...

Jacques Villain, ADTC Grenoble

Je me déplaçais chaque jour de Colmar à Montbéliard par le train, mais mon train de retour (18h13-19h31) a été supprimé au profit du TGV Marseille-Strasbourg sur lequel les abonnements de travail ne sont pas valables bien qu'il circule à vitesse réduite sur ligne classique. La SNCF me propose aujourd'hui un trajet infernal en 1h45 avec deux changements à Belfort et Mulhouse. Bien qu'ayant choisi un logement à proximité de la gare de Colmar, j'ai abandonné le train pour la voiture, malgré les risques d'accident, car la SNCF refuse de m'accorder une dérogation.

Jean-Marc Poinignon, 68 Colmar

Le TGV offre la seule relation directe, ferroviaire ou routière, entre Bellegarde, 3ème ville de l'Ain et Bourg-en-Bresse, la préfecture. Or les gares de Culoz, Bourg et Mâcon ne figurent pas dans les horaires Paris-Evian du guide TGV Alpes. Les horaires Paris-Evian oublient quatre TGV au départ de Bellegarde le matin et deux au départ de Bourg en fin de journée. Par contre tous les TGV et toutes les gares desservies figurent dans un dépliant remarquable de Lyria (alliance SNCF + CFF) décrivant les relations TGV Paris-Suisse.

Pierre Loridon, Bellegarde

Contrastes

Bien que ne parlant ni allemand, ni tchèque, j'ai pu obtenir en 30 secondes, en gare de Dresde, un aller-retour pour Prague en présentant un petit croquis au guichetier. Puis, à bord d'une voiture tchèque plus que confortable, j'ai pu choisir ma place, dans le sens de la marche. De retour en France, j'ai dû voyager, dans le TGV, en sens contraire de la marche et contre un trumeau, sans pouvoir voir le paysage.

Jean Torriero, Lyon-Métro

Sécurité routière

Conducteurs inconscients

Selon une enquête récente de l'assureur AXA citée par Rail et Transports, 31% des conducteurs - soit presque un sur trois - sont inconscients des dangers de la route : ils considèrent leur véhicule comme un prolongement d'eux-mêmes, conduisent de manière rapide et "sportive", ou sont même de véritables fous du volant (5%).

Malgré l'amélioration récente de leur comportement depuis le renforcement des contrôles et des sanctions, 71% des conducteurs reconnaissent passer encore au feu orange, 51% rouler à plus de 65 km/h en ville, 29% rouler à plus de 160 km/h sur autoroute, 49% doubler sans utiliser leur clignotant, 20% franchir une ligne blanche pour doubler, 18% téléphoner en conduisant et 14% conduire après avoir bu 4 ou 5 verres de vin ou de bière. Les conducteurs franciliens sont nettement plus inconscients que les provinciaux : 81% contre 70% ne s'arrêtent pas systématiquement à un feu orange et 44% contre 12% doublent parfois à droite sur autoroute.

Les conducteurs sont également très ignorants du Code de la route. 50% ne connaissent pas la vitesse limite en temps de pluie sur route nationale (80 km/h), 59% la vitesse limite en cas de brouillard (50 km/h) et 36% le nombre de verres de vin (deux) permettant de conduire sans (trop de) danger. 46% ne se préoccupent pas des effets secondaires éventuels de leurs médicaments.

Amalgame

Directrice de la revue Regards, Clémentine Autain affirme, dans un article intitulé «surveiller, punir, normaliser», que les radars automatiques mettent en cause les libertés individuelles. Bertrand Legendre (le Monde du 9-03-04) affirme que Nicolas Sarkozy, alors ministre de l'Intérieur, incarne une mainmise accrue de l'Etat sur les citoyens, et cite lui aussi les radars.

La fermeté à l'égard des délinquants du volant n'a rien à voir avec une «surveillance pesante des citoyens», elle consiste simplement à faire respecter une réglementation nécessaire. Pour rester "libre", il suffit de ralentir. Dénoncer «l'arbitraire automate» est irresponsable : on sait très bien que la peur du gendarme - plus forte que celle de l'accident - est l'arme principale, et trop longtemps négligée, contre la tuerie routière. Si le gouvernement précédent ne s'était pas contenté des rododomontades de Jean-Claude Gaysot, des milliers de vies auraient été épargnées.

Jean Sivardière

Permis à points

Récompenses :

+3 points à la compagnie de taxis G7, qui vient de mettre en service en Ile de France 30 véhicules accessibles aux handicapés. Seuls 2 taxis sur 15 000 en circulation étaient équipés pour les voyageurs à mobilité réduite. Réservation 7 jours sur 7 au 01 47 39 00 91.

+4 points à la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, pour sa politique volontariste visant à endiguer la circulation automobile : baisse des tarifs des bus, élaboration d'un PDU, étude d'un TCSP Antibes-Sophia, création de parkings relais, pistes cyclables et trottoirs, encouragement aux plans de déplacements d'entreprises. Un exemple à suivre !

Punitions :

-2 points à la SNCF. Sur son site internet voyages-sncf.com, on trouve de la publicité pour les voyages en avion, y compris sur des itinéraires (Paris-province, Paris-Londres) bien desservis par le train : "nous vous offrons le meilleur de chaque compagnie", proclame la SNCF. L'avion, c'est tellement mieux que le train, et Easyjet tellement mieux que la SNCF !

-2 points à la région PACA et à la SNCF. Alors que la réouverture de la ligne Cannes-Grasse fin mars était prévue depuis longtemps, elle n'est mentionnée ni dans le guide régional des transports (publié mi-février, deux mois après le changement de service) ni dans l'indicateur officiel de la SNCF.



Bêtisier

Ari Vatanen, ancien champion du monde finlandais de rallye automobile devenu eurodéputé UMP du Sud-Est. "Je défends le réseau routier car je suis contre le gaspillage. Tout le monde habite à côté d'une route, la route est donc imbattable, mais le rail ne peut pas répondre aux besoins de transport parce que les gens n'habitent pas dans les gares". Il prétend par ailleurs lutter contre l'insécurité routière par ses discours grandiloquents.

Le coureur automobile Jean Pierre Jarriet, lors d'un récent débat télévisé, a affirmé : «les limitations de vitesse ne servent à rien, les statistiques nous montrent que la majorité des accidents se produisent en dessous de 80 km/h». Automobilistes, foncez, c'est la bonne manière d'éviter les accidents. Pourvu que Jean-Pierre Jarriet ne se lance pas, à son tour, dans la politique...

BIEN DIT

Denis Baupin, maire-adjoint Vert de Paris : "une voiture commence à polluer moins à partir de 50 km/h, vitesse maximale en ville. C'est bien la preuve que la voiture est inadaptée à la ville".

Michel Destot, président du GART et maire PS de Grenoble : "les particules fines émises par les voitures tuent autant que les accidents de la route".

MAL DIT

François Ascher, professeur à l'université Paris VIII et président de l'Institut pour la Ville en Mouvement fondé par Peugeot-Citroën, redoute l'arrivée du tramway à Paris : "la fréquence de passage des tramways qui vont encercler Paris et seront prioritaires aux feux constituera un obstacle pour les véhicules qui voudront rentrer ou sortir de Paris ou accéder au périphérique". C'est fort probable, mais c'est précisément un atout du tramway !



Horaire garanti ?

En avril 2004, une voiture d'un train Strasbourg-Paris a pris feu à Sarrebourg. Le train a été immobilisé plus d'une heure. A l'arrivée, un voyageur a réclamé le remboursement d'une partie du prix de son billet. Réponse fûtée de la SNCF : impossible, la voiture concernée était allemande.

Définitions

Piéton : automobiliste qui a enfin réussi à garer sa voiture, éventuellement sur un trottoir.

Autobus : véhicule qui roule deux fois plus vite quand on court après lui que lorsqu'on est dedans.

Tramway sur rails : pléonasme. Selon Pierre Ody, maire de Semoy (agglomération d'Orléans), "un tramway est forcément sur rails. Le tramway sur pneus n'existe pas : il n'y a que des tramways et des trolleybus".

Brèves

Grand Londres

Le maire de Londres veut interdire, dès 2006, les camions, cars et bus polluants sur le périmètre du Grand Londres (1600 km²), l'équivalent de la région Ile de France.

Contradictions

Lors de la cérémonie organisée à Montpellier pour la soudure du premier rail de la deuxième ligne de tramway, les voitures des personnalités - Georges Frêche en tête - étaient garées sur les trottoirs, obligeant les passants à descendre sur la chaussée.

Christian Estrosi, président UMP du Conseil général des Alpes Maritimes, réclame à la fois une relance de l'aéroport de Toulon-Hyères, et la construction du TGV PACA qui permettrait de l'éviter en concurrençant l'avion.

Jeûne automobile

A l'occasion du Carême, les évêchés catholiques de Trèves, Mayence, Limbourg et Luxembourg, ainsi que l'Eglise protestante de Rhénanie, Hesse-Nassau, Palatinat et Luxembourg, ont appelé les chrétiens à renoncer à leur voiture du 20 février au 20 mars, en adoptant le vélo, le transport collectif ou le covoiturage : "rouler moins en voiture signifie plus de santé pour vous et pour la Création. Découvrez les nombreuses alternatives à l'usage quotidien de la voiture".

1760 volontaires pour suivre ce "jeûne automobile" ont reçu en échange un livret d'information sur les transports collectifs et l'environnement et des textes spirituels. L'opération a été soutenue par les ministères de l'environnement et des transports du Luxembourg, de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, et par les entreprises concernées. Pour en savoir plus, consulter le site www.autofasten.de (La Croix, 23-03-05).

Concours CIPRA

La Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA) lance un grand concours dans le cadre de son projet "Avenir dans les Alpes" (la FNAUT est membre de CIPRA-France).

Six prix de 25 000 euros chacun récompenseront les meilleurs projets ou activités novatrices consacrés au développement durable dans l'espace alpin (agriculture, protection de la nature, transport, tourisme, ...). Le concours est ouvert aux personnes, groupes, organisations et institutions ayant un projet en cours de réalisation ou juste terminé.

Date limite de présentation des projets : le 20 juillet 2005. Pour en savoir plus, consulter le site : www.cipra.org (rubrique Avenir dans les Alpes).

Actions en régions

Alsace

● A l'invitation de l'association Alsace Nature, appuyée par les Verts, 2000 personnes ont manifesté contre le projet de grand contournement ouest de Strasbourg et pour le tram-train et le transport ferroviaire du fret. Le projet de tram-train semble remis en question pour raisons financières.

● La FNAUT Alsace, Alsace Nature et l'ASTUS s'inquiètent du report de trafic sur l'Alsace suite à la création de la taxe poids lourds (LKW Maut) en Allemagne. Ces associations ont demandé, comme le président de la région, Adrien Zeller, l'extension de la taxe à l'Alsace et l'affectation de son produit aux investissements régionaux pour le rail et la voie d'eau.

● Le travail acharné de l'association Florirail depuis 1992 commence à porter ses fruits. Le projet de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller a reçu récemment le soutien de la région Alsace, du Conseil économique et social régional et du maire de Mulhouse. Il pourrait se concrétiser au cours du prochain contrat de plan.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● Le GECP veut de meilleures correspondances à Digne entre trains et cars, et l'introduction de nouveaux autorails adaptés aux besoins des voyageurs. Il déplore que le nouvel exploitant de la ligne Nice-Digne ne soit pas encore désigné : l'appel d'offres a été lancé en... juillet 2003.

● L'Association des Voyageurs du Moyen Var défend les usagers du TER Toulon-Les Arcs. Elle critique la surcharge, les retards et les suppressions de trains. Elle s'étonne que la SNCF déplore le manque

de capacité des infrastructures alors qu'elle a supprimé les évitements de Sollies-Pont et du Luc. Elle réclame des dessertes plus étoffées et de meilleures correspondances vers Marseille et Nice, l'adaptation de la gare des Arcs aux voyageurs handicapés et la création d'un tram-train entre Draguignan et les Arcs. Elle souhaite la création d'une navette routière entre Brignoles et la gare d'Aix TGV permettant de faire un aller-retour sur Paris dans la journée. Elle a apprécié la réfection de la gare routière de Toulon.

● La FNAUT PACA a vigoureusement protesté contre la dégradation des services TER Marseille-Aubagne : retards chroniques (un train sur 4), trains annulés, surcharge en pointe, information déficiente. Une manifestation organisée par Jean-Michel Pascal a eu un bon impact médiatique.

Rhône-Alpes

● L'ARSMB, toujours forte de 2500 adhérents, craint que le nombre de camions transitant par la vallée de Chamonix ne retrouve son niveau d'avant la catastrophe de 1999 quand les travaux sur l'auto-route d'accès au tunnel du Mont Blanc seront terminés. Elle a organisé fin avril une grande manifestation pour réclamer une autre politique de transport du fret en Europe. Elle demande une application plus systématique de l'actuelle réglementation du passage des camions dans le tunnel et l'interdiction du transit nocturne.

● Les associations DARLY et Lyon Métro ont dénoncé la gestion autocratique, et souvent méprisante pour le mouvement associatif, des transports publics lyonnais par les responsables du SYTRAL.

Interrégional

● La FNAUT Poitou-Charentes et la CGT, suite à une enquête réalisée auprès des usagers, ont proposé un réaménagement des horaires des 4 allers-retours quotidiens Angoulême-Limoges. Pour Henriette Trimoulinard, représentante de la FNAUT en Charente, "il faut faciliter les déplacements domicile-travail et les correspondances vers Paris, Bordeaux et La Rochelle, développer les services de cars complémentaires et créer un comité de ligne interrégional".

● L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (dite ligne des Alpes) demande l'amélioration de la signalisation existante et la suppression de la mesure d'Arrêt Général rendue obligatoire en 1990 dans les gares. Elle propose de rétablir en été le service touristique Alpazur Genève-Marseille via Grenoble.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière a présenté les objectifs et actions de la FNAUT lors d'un séminaire sur le développement urbain durable organisé par l'Institut d'Urbanisme de Grenoble.

● Guy d'Arripe est intervenu au congrès de la FUBicy à Bordeaux sur la complémentarité vélo-transport collectif.

● Jean Sivardière a rencontré Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des Villes Cycables. Il est intervenu lors d'une journée d'étude du Club sur le vélo en milieu périurbain.

● Au CNT, André Laumin a participé à un groupe de travail sur la sécurité du transport occasionnel par autocar.

● Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont rencontré Michel Cornil et Thierry Soupault, responsables de l'UTP.

● Xavier Braud a rencontré Anne-Valérie Cornuault, conseillère de François Goulard, à propos de la protection du patrimoine ferroviaire.

● Simone Bigorgne et Laurence Vernay ont protesté auprès de la RATP : le mauvais fonctionnement de son service de médiation compromet les intérêts des usagers, et son champ de compétence, trop restrictif, n'a toujours pas été aligné sur celui du service analogue de la SNCF alors que la FNAUT le réclame depuis trois ans.

Simone Bigorgne a participé aux discussions entre la RATP et les associations de consommateurs concernant la prévisibilité du trafic en cas de grève.

● Jean-Paul Jacquot a participé à Bruxelles à une réunion de la Communauté Européenne du Rail (CER) sur les transports dans les pays venant d'intégrer l'Union Européenne.

● Simone Bigorgne et Daniel Mouranche participent à une commission du MEDD sur les enquêtes publiques.

Journées de formation

La FNAUT propose deux journées de formation destinées aux voyageurs participant aux instances de concertation sur le transport TER (comités de lignes et de partenaires). Ces journées auront lieu à Nantes le samedi 21 mai (info : Régis Bergounhou, tél. : 02 40 57 69 97 ou 06 82 55 54 91) et à Besançon le samedi 11 juin (info : François Jeannin, tél. : 03 81 58 62 98 ou 06 24 36 86 26).

Manifestation le 5 juin à Pontorson

L'ADPCR organise une manifestation en gare SNCF de Pontorson le dimanche 5 juin à 17h. Elle entend ainsi obtenir la modernisation intégrale de la ligne interrégionale Caen-Rennes (43 km de la voie Folligny-Dol de Bretagne datent de 1911 et la vitesse est limitée à 70 km/h alors que l'automoteur AGC peut rouler à 160 km/h), la construction de l'antenne ferroviaire du Mont Saint Michel (12 km) susceptible d'attirer 400 000 voyageurs par an, et une meilleure desserte des gares de la baie du Mont Saint Michel.

Tél : 02 33 57 56 11.

Internet : <http://adpcr.hautetfort.com>

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 134

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

Le Memento du voyageur

SNCF Grandes lignes (TGV, Téo, Corail, TIR, Eurostar, Thalys, Elipsos, Artesia, Lyria)

Téléphone 36 35	(0,34 euros la minute)	Etat du trafic (incidents, retards, grèves – le prix de la communication est de 0,11 euros la minute en cas de grève). Horaires. Billets (achat, réservation, annulation). Services (bagages, auto/train, hôtel, location de voiture).
	36 35 puis taper # 34 ou 0892 35 35 34	Service Grand Voyageur.
Minitel	3615 / 3616 ou 3623 SNCF (0,21 euros la minute)	Horaires, achat et réservation.
Internet	www.voyages-sncf.com www.sncf.com	Horaires, achat et réservation. Billets à imprimer. A consulter en cas de grève.
	www.cff.ch www.db.de/site/bahn/fr/start.html	Sites faciles à utiliser. Horaires uniquement. Versions en français très complètes. Voir aussi : http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/fn
	www.tgv.com www.idtgv.com	Etat du trafic, horaires, réservations. Annulation et échange de billet.
CD-Rom	Pour PC uniquement	Horaires : en vente dans les « Relay » des grandes gares (où l'on y trouve aussi des tickets RATP).

SNCF Transilien (banlieue de Paris et Ile de France)

Téléphone	0 890 36 10 10 (0,15 euros la minute) ou 36 15 puis taper # 75 (0,34 euros la minute)	Etat du trafic, horaires, itinéraires.
	0 891 36 20 20 (0,23 euros la minute)	Conseiller Infos, tous les jours de 7 à 22 h.
	0 805 700 805	A consulter en cas de grève + City Radio 107.1 de 7 à 21h.
Minitel	3615 ou 3616 SNCFIDF (0,16 euros la minute)	Horaires, itinéraires.
Internet	www.transilien.com www.abcdtrains.com	Etat du trafic, horaires, itinéraires, tarifs. A consulter en cas de grève.

SNCF TER (services régionaux hors Ile de France)

Téléphone	36 35 puis taper 31 (0,34 euros la minute)	0,11 euros la minute en cas de grève.
Minitel	36 35 TER (0,21 euros la minute)	
Internet	www.ter-sncf.com www.sncf.com	Horaires et itinéraires par régions ou départements. A consulter en cas de grève.

Documents disponibles dans les gares et agences SNCF

Fiches horaires - Guide du voyageur - Guides TGV (+ Thalys, Eurostar, Lyria) - Guides Corail -

Guides des Trains interrégionaux (TIR) et TER - Guide du service auto/train - Guide Lunéa.

Dépliants : bagages, train + hôtel, train + vélo, train + location de voiture, Jeunes Voyageurs service, entreprises. - Mémento du voyageur handicapé (P.M.R.).

Réclamations

Grandes Lignes : Service Relations Clients SNCF, 62973 ARRAS Cedex.

Transilien : SNCF, centre des relations Transilien, 75571 Paris Cedex 12.

TER : voir le site www.sncf.com

Objets perdus : s'adresser à l'accueil de la gare d'arrivée ou à la gare terminus du train.

RATP + OPTILE

Téléphone	0 892 68 77 14 (0,34 euros / minute) 01 58 76 16 16	Etat du trafic, tarifs, horaires, itinéraires. Service Clientèle : RER A et B, métro, bus, tramway.
Minitel	36 15 RATP	
Internet	www.ratp.fr	Etat du trafic, tarifs, horaires, itinéraires. Plan du réseau et des lignes.
	www.optile.com	Horaires des 1017 lignes du réseau OPTILE.

Air France

Téléphone	0 820 820 820 (tarif spécial)	Renseignements et réservations.
Internet	www.airfrance.fr	Horaires et réservations. Etat des vols.

Aéroports de Paris (Orly et Roissy)

Téléphone	0 805 77 00 24	Horaires de tous les vols (départs, arrivées), état du trafic.
Minitel	36 15 ADP	
Internet	www.adp.fr	Horaires de tous les vols (départs, arrivées), état du trafic Accès aux aéroports et plans des terminaux.
	www.voyages.adp.fr	Offres de voyages (vols, hôtels, séjours).

Météo France

Téléphone	32 50 (0,34 euros la minute) ou 08 92 68 02 + numéro du départ.	Toutes les prévisions départementales à 7 jours : villes, mer, montagne, étranger.
Internet	www.meteofrance.com	Cartes météo régionales, prévisions à 3 jours.

Circulation routière

Téléphone	0 826 022 022 (0,15 euros la minute)	Etat et prévisions du trafic par département.
Minitel	36 15 Routes	
Internet	www.bison-fute.equipement.gouv.fr	

Voyages en Europe

Internet	www.eurostar.com www.thalys.com www.eurolines.com (autocar)
----------	---

Taxis en France

Internet	www.taxis-de-France.com www.francetaxis.com
----------	--

Informations locales

	Transporteur urbain	Autocariste	Train TER	Taxi
Nom				
Téléphone				
Horaires				
Internet				

	Agence de voyages	Gare routière	Gare SNCF	Aéroport
Nom				
Téléphone				
Horaires				
Internet				

En cas de litige avec un transporteur, s'adresser à la FNAUT

Téléphone	01 43 35 02 83	Pour tous les modes de transports : urbains, ferroviaires, routiers, aériens, maritimes.
Internet	fnaut.mediation@wanadoo.fr	

Un logo carmillon

Après trois ans de recherches graphiques et de tests divers, la SNCF a adopté, après avoir dépensé 67000 euros pour sa création, un nouveau logo. Les coûts d'introduction (sur 15000 locomotives, 4000 gares, les bornes et composteurs, affiches, billets, tenues du personnel, papier à lettres) atteindront la bagatelle de 4 millions d'euros.

C'était bien l'innovation que les voyageurs attendaient avec impatience, ils la paieront sans rechigner. Ce logo de couleur rouge "carmillon" (subtil dégradé allant du carmin au vermillon) marque en effet une rupture avec le bleuté du logo précédent, adopté en 1993, qui traduisait "la puissance industrielle de l'entreprise". Plus chaleureux, le logo 2005 donne, comme l'explique le directeur de la communication de la SNCF, "une impression rassurante de force tout en apportant du mouvement", il évoque "une entreprise européenne qui s'organise autour du client". Qui plus est, l'ancienne signature de l'entreprise "à nous de vous faire préférer le train" est abandonnée au profit d'une formule plus dynamique : "donner au train des idées d'avance".

Si déjà la SNCF n'avait pas d'idées de retard ... Depuis des années, la FNAUT lui réclame des fiches horaires lisibles, des plans du réseau ferré dans les gares, des facilités d'achat de billets pour circuler dans les pays voisins, une climatisation du TGV bien réglée, et bien d'autres attentions peu coûteuses qu'auraient appréciées les voyageurs et qu'elle a superbement ignorées.

Dans certaines voitures du TGV, on trouve des plans du réseau sur lesquels ne figure même pas la LGV Méditerranée. Mais la SNCF aura réussi à pelliculer le nouveau logo sur toutes ses rames TGV et TEOZ en un mois et demi.

L'introduction de ce nouveau logo et la campagne publicitaire qui lui est associée (6 millions d'Euros) ne doivent pas faire illusion. La SNCF supprime des relations interrégionales sans même chercher à trouver de nouveaux clients et elle rejette du trafic de fret sur la route. Malgré la signature d'un accord d'alerte sociale fin 2004, les voyageurs ont subi depuis lors une série de grèves. Et la qualité des services TER s'est dégradée, en particulier dans les régions du Sud de la France.

Jean Sivardière

Le droit au transport pour tous : du slogan à la réalité

Introduit dans la LOTI en 1982, comme l'avait alors souhaité la FNAUT, le "droit au transport" a-t-il progressé sur le terrain ? Dans les grandes villes (pas toutes), des progrès notables ont été accomplis, mais les habitants qui en ont bénéficié étaient souvent déjà desservis de manière acceptable. Dans les zones périurbaines et rurales, ainsi que dans les villes moyennes et petites, l'offre de transport collectif s'est par contre peu améliorée et il arrive même qu'elle se soit dégradée. Les témoignages, parfois accablants, que nous publions ci-dessous montrent que beaucoup reste à faire pour que l'usage de l'automobile perde son caractère trop souvent obligatoire : il n'est pas exagéré de parler de l'état persistant de sous-développement du transport collectif français.



Gare de Morez, Jura (photo : Marc Debrincat)

Selon l'article 1 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, ou loi Fiterman, adoptée par le Parlement le 30 décembre 1982, le "droit au transport" est "le droit qu'a tout usager de se déplacer, et la liberté d'en choisir les moyens". L'article 2 précise que "sa mise en oeuvre progressive permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport public".

Traduction de la FNAUT : il ne s'agit évidemment pas de desservir chaque ferme isolée par un service cadencé d'autocar, mais de permettre à chacun d'effectuer ses déplacements quotidiens sans être obligé d'utiliser une voiture dès lors qu'il habite dans un village ou une zone plus densément urbanisée. L'exemple de la Suisse, pays dont toute commune est desservie par un transport public, montre

qu'il ne s'agit en rien d'une perspective utopique.

Dans les grandes agglomérations françaises, il est indéniable que la situation a évolué favorablement depuis le vote de la LOTI, encore qu'il ne faille pas tomber dans un triomphalisme un peu trop répandu chez les responsables politiques des transports.

Les métros et tramways construits depuis vingt ans ne doivent pas faire illusion. Les déplacements en soirée, ou encore de banlieue à banlieue, sont souvent impossibles sans voiture, de même que l'accès à bien des zones d'activités industrielles, commerciales ou de loisirs de proximité, et la desserte des zones périurbaines reste squelettique.

En dehors des grandes agglomérations, les initiatives des collectivités territoriales, pourtant souvent intéressantes et parfois remarquables, ont été globalement plus modestes. En définitive, la crois-



Témoignages

sance du trafic automobile sur l'ensemble du territoire français montre bien que le transport collectif reste quantitativement et qualitativement sous-développé. Il n'a pas été adapté à deux évolutions : celle de la localisation de l'habitat et des activités industrielles et commerciales ; celle du mode de vie (temps de travail, achats, loisirs), alors même que ces évolutions ont engendré de formidables besoins de déplacements.

Permis de conduire ou droit au transport ?

Pour des raisons physiques ou financières évidentes, l'automobile n'est pas accessible à tous. Il en résulte donc, comme le rappelle une récente note du Commissariat au Plan, que la croissance de la mobilité a bénéficié à la population de façon souvent inéquitable : cette situation semble même s'aggraver et pourrait conduire à de sérieuses difficultés économiques et sociales, par exemple en cas de hausse significative du prix des carburants.

Dans ce contexte de pénurie de transport collectif, il n'est pas étonnant que l'accès des jeunes au permis de conduire, indépendamment de son impact sur la sécurité routière, ait préoccupé le gouvernement (voir l'édito de FNAUT Infos n°135). Jean-Michel Bertrand, député UMP de Bourg-en-Bresse, a été chargé par le premier ministre de réfléchir à ce problème.

Dans son rapport "faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire", il observe avec justesse que "le permis de conduire, avec l'extension des zones urbaines et des horaires décalés qui caractérisent beaucoup de travaux sous-qualifiés, est devenu un outil d'insertion encore plus indispensable qu'avant". "Faute de voiture, des jeunes ne peuvent se rendre à un entretien d'embauche ou suivre un stage à 10 km seulement de leur domicile".

Cependant, malgré l'insistance de la FNAUT, le député n'a pas voulu évoquer la nécessité de corriger la pénurie de transport collectif et s'est contenté de proposer des aides financières pour l'accès des jeunes au permis, entérinant en quelque sorte l'automobile comme une obligation sociale malgré l'insécurité, les nuisances et les discriminations sociales qu'elle engendre.

Pour la FNAUT, la solution "durable" ne consiste pas à prôner une illusoire égalité devant l'automobile, à conforter le système automobile en le considérant comme une nécessité ou une fatalité, mais à développer les transports collectifs et les facilités de déplacement à vélo, et à organiser la vie sociale pour limiter les besoins de déplacement.

Jean Sivardière

Dans la zone d'activités de Chassieu, banlieue proche de Lyon, la plupart des entreprises exigent des candidats à un emploi de disposer d'une voiture, tant la desserte par les transports en commun de Lyon est mauvaise et inadaptée aux horaires «flexibles» imposés aux salariés. Nombre de jeunes sans voiture sont ainsi refusés par les entreprises.

Le dimanche, la pénurie de transport collectif est telle que sortir en forêt, dans un parc de loisirs ou un parc naturel tourne à la corvée quand on n'est pas motorisé. Les bus assurent à peine 1% des déplacements vers le parc de Miribel Jonage, envahi de voitures. Le bus 83 partant de Bonnevey ne fonctionne que quelques mois d'été avec des fréquences et une amplitude dissuasives.

Jean-Louis La Rosa, Lyon

Cinq habitants de Quimperlé ont dû acheter une voiture pour pouvoir se rendre à leur travail depuis la suppression du train qu'ils utilisaient le samedi matin. Un habitant de Saint-Brieuc, licencié par son employeur, n'a retrouvé du travail qu'à Brest ; s'il manque le train de 18h25, il ne peut rentrer chez lui, sa femme doit venir le chercher en voiture, 300 km aller-retour. On pourrait sans peine multiplier les anecdotes de ce type.

Daniel Picol, Morbihan

La disparition des services publics locaux et les regroupements d'écoles, de bureaux de postes, de perceptions et autres antennes administratives, décidés sous prétexte de rentabilité, entraînent des besoins toujours accrus de déplacements motorisés et pénalisent les populations non motorisées.

Vivre en milieu rural est aussi un choix et le droit à la mobilité doit être reconnu aux ruraux. Il importe de développer les réseaux TER de trains et de cars, ainsi que les transport à la demande convergeant vers un pôle multimodal où les usagers peuvent disposer d'un mode de transport sécurisé avec des fréquences et des tarifs attractifs.

Mauricette Ringuet, Vienne

On ne trouve dans le Territoire de Belfort qu'un seul point de vente de billets SNCF : la gare de Belfort. Or il n'existe que deux liaisons AR par bus entre Belfort et Rougement le Château, où j'habite depuis deux ans. Cette commune rurale est si isolée (des cars scolaires non accessibles au public et aucun transport à la demande) que j'ai dû me résigner à acheter une voiture pour y survivre, ce que ne peuvent faire mes voisins trop âgés pour conduire.

Bernard Poirrez, Territoire de Belfort

Un mauvais exemple

L'agglomération d'Amiens regroupe environ 170 000 habitants. Elle est très étendue et peu dense : sa superficie est celle de Lyon, avec une clientèle potentielle pour les transports collectifs cinq fois plus faible. Il est donc difficile d'y assurer une desserte satisfaisante.

Le bilan de la fréquentation est médiocre : la clientèle diminue depuis 1997 car les performances des bus n'ont pas le niveau attendu par la clientèle.

- La couverture géographique de l'agglomération ne convient pas : des zones sont peu ou mal desservies, les usagers sont découragés par des itinéraires compliqués et longs.

- L'amplitude horaire des dessertes est inadaptée : il est difficile de se déplacer en bus le soir et en week-end.

- La vitesse commerciale des bus continue de baisser, elle est aujourd'hui inférieure à 15 km/h. Les bus ne disposent que de 150 mètres de couloirs réservés (sans doute le score le plus bas pour les agglomérations de taille comparable) et de peu de priorités aux feux, il n'existe pas de lignes directes rapides.

En définitive, la circulation automobile augmente faute de réelle volonté politique de la réduire. M. Mézin, adjoint aux Finances de la ville d'Amiens, n'hésite pas à assimiler transport collectif et collectivisme ...

Le PDU adopté fin 2002 n'est pas respecté malgré son ambition plus que modeste. Il prévoyait la construction de deux lignes de transport collectif en site propre, "levier majeur de dynamisation de la clientèle des transports urbains et outil incomparable de requalification des espaces publics". Mais un premier site propre ne verra le jour qu'en 2006 au mieux, sur l'axe reliant la zone nord à la gare SNCF.

Par ailleurs beaucoup d'erreurs ont été commises : la construction d'un multiplexe bloque à jamais l'élargissement d'une ligne ferroviaire urbaine utilisable pour des services urbains ; l'aménagement du centre de Longueau a oublié les transports collectifs ; on continue à construire des parkings souterrains très proches du centre-ville, véritables aspirateurs à voitures, et les parkings-relais reliés au centre par des navettes fréquentes n'existent que dans les déclarations d'intention.

Enfin rien n'est fait pour maîtriser un étalement urbain inquiétant : de nouvelles zones périphériques d'habitat et d'activités, génératrices de trafic automobile, se créent sans cesse et aucune densification de l'habitat et des activités n'est envisagée le long des axes lourds de transport collectif.

Daniel Leroy

Se déplacer en milieu rural

La LOTI a instauré un droit au transport pour tous, donc aussi pour les ruraux. Dans certaines zones à faible densité de population, des élus territoriaux volontaristes et dynamiques améliorent l'offre de transport collectif, et la fréquentation augmente ; dans d'autres, l'offre existante se détériore et la fréquentation baisse, ceux qui en ont les moyens se rabattant sur la voiture.

Or une offre de qualité est nécessaire pour de multiples raisons :

- la population rurale vieillit, en particulier dans la Creuse, et de plus en plus de personnes âgées ne peuvent plus conduire ;

- certains actifs peuvent être privés de voiture par une défaillance physique ou une panne, d'autres souhaitent pouvoir s'en passer en raison de la hausse du prix des carburants ;

- les conditions atmosphériques rendent parfois les routes impraticables.

De plus en plus d'usagers potentiels ne pouvant rejoindre les gares ou arrêts de cars, de nombreux départements ont été amenés à organiser des transports à la demande (TAD). Pour un prix acceptable, de 1 à 3 euros, le rabattement sur les arrêts devient possible sur demande formulée en général la veille. Le TAD donne satisfaction aux usagers et permet de revitaliser les lignes régulières.

Il existe malheureusement des contre-exemples. Ainsi, entre Montluçon et Ussel, le service ferroviaire n'a cessé de se détériorer au fil des ans, il est aujourd'hui partiellement assuré par car, mais la route est difficile et n'est pas praticable par tous les temps. Or la ligne, qui dessert en outre la station thermale d'Evau en pleine croissance, est nécessaire pour permettre aussi bien les déplacements locaux que l'accès au réseau ferré national. Mais, au service d'hiver 2005, la durée du trajet Montluçon-Ussel a augmenté de 11 à 37 minutes suivant les trains, et les temps d'attente lors des correspondances à Montluçon sont devenus inadmissibles. Il faut maintenant au moins 46 minutes pour parcourir les 25 km séparant Montluçon d'Evau, il en fallait 25 du temps de la vapeur : quel progrès !

Le sauvetage de ce type de ligne ne pourra être réalisé qu'à travers une bonne concertation entre élus, acteurs économiques et usagers. C'est d'autant plus vrai pour la ligne Montluçon-Ussel, qui traverse trois départements appartenant à deux régions, l'autorité organisatrice étant basée à Limoges et la direction SNCF dont elle dépend l'étant à Clermont-Ferrand ...

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

Aurillac : ville enclavée, rail mal exploité

D'Aurillac, il est presque impossible de se rendre par le train dans les préfectures voisines sauf Clermont. Aller à Bordeaux est une expédition, il faut passer par Périgueux : la durée du trajet est dissuasive (il y a 25 ans, il existait encore un itinéraire direct par Sarlat). Pour Nîmes, il faut faire le détour par Toulouse faute de correspondance à Arvant. Les seules destinations vraiment envisageables sont Clermont-Paris, Brive-Limoges, et Toulouse.

Les trains restent lents malgré les suppressions d'arrêts et en l'absence de matériel pendulaire dont la SNCF ne veut pas entendre parler : 2h20 au mieux pour Clermont, auxquelles s'ajoute le temps d'achat du billet, toujours imprévisible. Les fréquences sont d'une faiblesse insigne : il n'y a que trois trains par jour vers Toulouse en semaine, et aucun le dimanche matin.

La fiche horaire Aurillac-Paris est particulièrement aberrante. Les deux itinéraires par Clermont et par Brive figurent sur une même colonne, et on y trouve des trains Brive-Limoges inutilisables car n'étant en correspondance avec aucun train au départ d'Aurillac.

Les nouvelles automotrices offrent un plancher bas et de larges fenêtres. Mais, côté fenêtre, l'éclairage est insuffisant (on ne peut pas lire), le chauffage ne fonctionne que du côté de l'allée, les toilettes sont bouchées par le gel en hiver et la climatisation est glaciale.

Il y a des années que la ville d'Aurillac n'est plus approvisionnée en carburants par rail et, quand on voit les déclivités des routes empruntées par les camions-citernes, on peut craindre le pire. L'entreprise chargée du creusement du nouveau tunnel du Lioran a contacté la SNCF pour le transport des déblais : faute de wagons disponibles, tout passe par la route.

Le conseil général du Cantal affiche fièrement les montants pharaoniques des travaux effectués sur la moindre petite route où ne circulent que 30 voitures par jour : chaque virage coupé est une victoire sur l'adversité de l'enclavement d'où vient tout le mal ...

Certes on travaille aujourd'hui sur le concept de "route partagée" : il s'agit de "routes fréquentées par les cyclistes" le long desquelles on place des panneaux "partageons la route". Ce concept dangereux suggère que les cyclistes n'ont rien à faire sur les autres. De plus, la première route ainsi aménagée a été élargie et les virages rectifiés, de quoi enlever définitivement aux cyclistes l'envie de la parcourir.

Denis Wénisch, FNAUT Auvergne

Quand l'autoroute A75 pénalise train et autocar

Pendant la construction du viaduc de Millau, les fameux bouchons routiers de Millau se sont aggravés et, pour les déjouer, les autocars Rodez-Millau-Lodève-Montpellier ont dû utiliser des parcours d'approche fantaisistes, certains arrêts n'étant même plus garantis.

Avant l'ouverture de l'A75, ces autocars suivaient la RN 9 et desservaient les localités traversées. L'A75 ayant "dévoté" quelques tronçons de la RN, ils empruntent dorénavant des sections de l'autoroute (des dessertes de villages ont donc été supprimées), de l'ancienne nationale et de routes secondaires, ainsi que des déviations de villages. D'où un itinéraire complexe ponctué de virages serrés, stops, giratoires, passages supérieurs et inférieurs, qui pénalise les dessertes de proximité (à l'inverse, l'A75 devrait supprimer les bouchons et fiabiliser les services de cars).

Depuis l'ouverture de l'A75, un service SNCF de car Millau-Montpellier direct et sans arrêt intermédiaire assure rapidement le trajet, malgré un accès laborieux à la gare de Montpellier (s'il est complet, le car appelé en renfort est disponible 1h30 plus tard). Ce service est facturé pour 189 km (longueur du parcours ferroviaire passant par Béziers), bien plus que les 120 km réels. Il concurrence et assèche la liaison ferroviaire Millau-Béziers, privée de train dans le même créneau horaire.

La SNCF a créé aussi des services routiers Mende-Clermont par l'A75, directs et plus rapides que les relations ferroviaires antérieures. Des trains ont été supprimés, d'autres sont curieusement limités à Saint Chély d'Apcher, frontière entre l'Auvergne et le Languedoc. Bien des trajets partiels tels que Millau-Saint Flour sont devenus impossibles, sauf par le train Corail Aubrac.

Après l'espoir d'une modernisation, la ligne Béziers-Clermont sombre dans l'oubli. Les rares sections rénovées ont bien amélioré le confort, mais d'autres, non entretenues, parcourues avec un roulis inquiétant, sont limitées à 40 km/h : les horaires ont dû être détendus. Les correspondances sont parfois inexistantes : le train quittant Béziers en fin d'après-midi démarre 5 minutes avant l'arrivée d'un train venant de Perpignan et Narbonne. L'Aubrac, tracté par une locomotive à bout de souffle, est souvent en retard de plus de 30 minutes, et on peut craindre sa disparition, après celle du train de nuit, ou sa transformation en TER ne donnant plus droit à des indemnités de retard.

Christian Noguier

Les aéroports de province sont trop nombreux et, sauf exception, ils se portent mal malgré les investissements souvent considérables dont ils ont bénéficié, car seule, en effet, une relation bien achalandée avec Paris peut les faire vivre.

Ainsi, sur un triangle minuscule, on trouve 4 aéroports de plus en plus soumis à la concurrence du TGV.

- Avignon, moribond ;
- Nîmes, au centre du triangle : bien que baptisé pompeusement Nîmes-Arles-Camargue et subventionné par l'Etat, il est menacé depuis la disparition de la relation avec Paris ; les collectivités locales (Nîmes, Alès et le Conseil général du Gard) sont sollicitées par son gestionnaire, la CCI ;
- Montpellier, fragilisé depuis la disparition d'Air Littoral, une compagnie régionale qui proposait de nombreuses relations inter-régionales ou européennes sur des itinéraires où le rail ne pouvait être concurrentiel ;
- Marseille-Provence (Marignane).

La liaison entre Béziers-Vias et Orly, exploitée par Airlinair, est déficitaire et subventionnée par la communauté d'agglomération de Béziers et le Conseil général de l'Hérault.

En deux ans, la fréquentation de l'aéroport de Perpignan est tombée de 650 000 à 450 000 passagers par an, la liaison avec Orly est passée de 410 000 à 275 000 passagers : les tarifs d'Air France sont élevés, 500 euros pour un aller-retour, et la concurrence du TGV se fait sentir malgré la durée importante du trajet Perpignan-Paris, 5 h.

Les difficultés rencontrées n'incitent malheureusement pas les pouvoirs publics à assainir le secteur du transport aérien et à rechercher une cohérence entre avion et TGV.

Fin 2004, Air France a abandonné sa liaison Paris Orly-Grenoble Saint Geoirs, trop concurrencée par le TGV. Mais les élus isérois refusent "l'enclavement". André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère et par ailleurs fervent partisan du développement durable, souhaite qu'une compagnie privée reprenne l'exploitation de la ligne et réclame l'aide de l'Etat. Le ministre Gilles de Robien s'est montré favorable, sans s'interroger sur les chances de succès d'une telle relance et sur ses risques pour la SNCF (déjà durement concurrencée par Easyjet sur Paris-Genève).

Depuis la disparition de la liaison Air France entre Saint Etienne-Bouthéon et Orly, la CCI de Saint Etienne, les collectivités locales et l'Etat financent une liaison exploitée par Air Excel (2 AR quotidiens), ainsi qu'une liaison,

elle aussi déficitaire, avec Nantes. Cependant, soucieux de l'argent du contribuable, Jean-Claude Schalk, maire d'Andrézieux-Bouthéon, s'est insurgé intelligemment contre cette démarche "rétrograde" : "nous pensons que la liaison aérienne avec Paris est indispensable, nous demandons des subventions du FIATA pour les territoires enclavés, mais c'est une vision qui date de 30 ans en arrière. La ligne est en concurrence directe avec le TGV qui, pour deux fois moins cher, conduit du centre de Saint Etienne à celui de Paris". Il préconise une complémentarité de Saint Etienne avec Lyon-Saint Exupéry.

De belles économies d'argent public pourraient être réalisées, et des recettes utilement apportées à la SNCF, si on fermait courageusement les aéroports de Perpignan, Béziers, Nîmes, Avignon et même Saint Etienne (sans oublier Quimper, Lorient et Saint Briec), Grenoble conservant son utilité pour les charters touristiques et les détournements en cas de mauvais temps sur Lyon.

Claude Jullien et Jean Sivardière

On trouve 5 aéroports, tous déficitaires, en Normandie : Cherbourg (12400 passagers en 2004), Caen (102000), Deauville (37000), Le Havre (25000) et Rouen (39600). La perte atteint 1,7 million d'euros par an à Rouen, où le taux de remplissage des avions ne dépasse pas 22%, soit plus de la moitié des coûts d'exploitation. Les présidents des deux régions normandes veulent créer un aéroport unique à Deauville (28 millions d'euros) : le trafic annuel pourrait alors atteindre 500000 passagers en 2015. Encore un beau gaspillage en vue, qu'une liaison ferroviaire rapide avec Roissy, aujourd'hui retardée, permettrait d'éviter.

Le nouvel aéroport de Brive-Souillac, souhaité par 27 collectivités territoriales, doit être implanté à cheval sur les départements de la Corrèze, du Lot et de la Dordogne. Mais son coût, évalué à 15,5 millions d'euros en 1999, est passé à 46 millions aujourd'hui !

A Nantes, le trafic (nombre de mouvements d'avions) en 2003 a été inférieur de 20% à celui de 2000, mais la direction de l'aéroport ne fournit que l'évolution du nombre des passagers (+ 1,5%), comme si le bruit, qui "justifie" aux yeux des élus la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, était lié au nombre des passagers et non à celui des avions ... Pendant ce temps, les aéroports voisins de Rennes et Angers sont sous-utilisés.

On se souvient du remarquable rapport Mathieu-Pavaux, commandé par la FNAUT et financé par l'ADEME, sur la concurrence avion-TGV (voir FNAUT Infos n°120). Un an plus tard, un groupe de travail du ministère de l'Equipement, dont le rapporteur était Jean-Noël Chapulut, a publié un rapport qui traite du même sujet. Alors que le précédent se plaçait à l'horizon 2030, le nouveau rapport ne tient compte que des projets TGV supposés réalisés en 2020. Les estimations des transferts déjà réalisés et prévisibles en 2020 sont voisines.

Le rapport Chapulut a plus spécialement étudié les perspectives d'intermodalité TGV-avion (pré- et post-acheminements ferroviaires), très faibles à Lyon en raison de l'absence de lignes intercontinentales mais très favorables à Paris. Le rapport souligne la nécessité d'améliorer la gare TGV de Roissy et de créer une gare TGV à Orly.

Le groupe de travail s'est également intéressé aux itinéraires province-province, non étudiés dans le rapport Mathieu-Pavaux, et a conclu que le TGV était susceptible d'y concurrencer un peu l'avion et d'éviter des correspondances avion-avion à Paris.

Le rapport Chapulut n'en prévoit pas moins une forte croissance du trafic sur les aéroports de Paris, où le nombre de passagers passerait à 100 millions en 2020, et à 120-140 en 2025 suivant la conjoncture économique mondiale et l'évolution du prix du pétrole.

Ces perspectives inquiétantes démontrent qu'une maîtrise volontariste de la croissance du transport aérien reste indispensable. Une modeste taxe environnementale (pollution et effet de serre) de 2,5 euros par passager, envisagée par le rapport "Boiteux 2", suffirait à provoquer un transfert avion-avion d'un million de voyageurs par an.

Yves Egal

Le bruit des avions

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes (ACNUSA) estime que 80 000 personnes seraient soumises aux nuisances sonores de l'aéroport de Notre Dame des Landes : ces nuisances seraient "fortes" dans un rectangle de 60 km de long et 10 km de large.

D'après le Conseil National du Bruit, 7 millions de Français sont exposés à des bruits extérieurs supérieurs à 65 décibels le jour ou 60 la nuit, seuil de forte gêne qu'il est interdit de dépasser en cas de construction d'un équipement nouveau. 75% d'entre eux sont des riverains d'infrastructures routières, et plus de 500 000 (dont 300 000 en Ile de France) subissent le bruit d'un aéroport.

Innovation risquée

L'alimentation par le sol (APS) du tramway de Bordeaux présente encore de nombreuses pannes, et son entretien est très coûteux : les élus songent à l'éliminer pour les extensions du réseau. Le tapis roulant à grande vitesse installé par la RATP à la gare de Paris-Montparnasse donne lieu lui aussi à des incidents et son avenir ne semble pas assuré. Il n'y a évidemment pas lieu de s'en réjouir, car ces deux innovations étaient a priori intéressantes.

Les difficultés rencontrées confirment cependant un point de vue maintes fois exprimé par la FNAUT : l'innovation dans le secteur des transports est plus difficile que ne le croient certains ingénieurs ou élus en mal de notoriété et d'image de modernité. Il y a loin du prototype à la production industrielle, les techniques bien éprouvées doivent être utilisées en priorité et les innovations testées à petite échelle.

Journée sans voiture

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) a enquêté auprès de ses membres au sujet de la Semaine du Transport Public et de la Journée Sans Voiture. 92% des réponses reçues émanent d'autorités urbaines. 70% sont défavorables au maintien de la JSV et 65% favorables à une version redynamisée de la STP : la FNAUT avait émis les mêmes conclusions (FNAUT Infos n°134).

Priorités urbaines

Selon un sondage réalisé par la SOFRES pour la revue le Moniteur (8-10-2004), les mesures prioritaires pour les villes à prendre dans les dix années à venir seraient les suivantes :

- réduire la circulation 58 % ;
- assurer une meilleure sécurité 44% ;
- développer les transports publics 43% ;
- développer les espaces verts 37% ;
- développer les crèches 32 % ;
- développer le logement social 31%.

Casque inadapté

La FUBicy a décerné son Guidon d'Or aux Pays des Châteaux, structure intercommunale du Loir et Cher, pour son réseau cyclable à double vocation touristique et utilitaire, et son Vieux Clou Rouillé à la revue 60 Millions de Consommateurs pour ses articles erronés sur le port du casque par les cyclistes.

La FUBicy rappelle que les cyclistes urbains ne sont pas plus exposés au risque de traumatisme crânien lors d'un accident que les piétons ou les automobilistes. En faisant croire à un danger aggravé, on dissuade les citoyens de se déplacer en vélo.

Incohérences à Nice

A Nice, tout en construisant une première ligne de tramway, on élargit une pénétrante. Le trafic routier va y augmenter de 30%, ce qui va encore dégrader le patrimoine végétal et architectural d'une ville qui a déjà beaucoup perdu de sa beauté et de sa tranquillité à cause de la voiture. Selon les services techniques de la ville, qui ignorent la loi sur l'air, la pénétrante était saturée, il fallait donc l'élargir.

L'expérience a pourtant démontré que le meilleur moyen de saper les alternatives à la voiture est de continuer à investir dans la voirie. En accordant davantage d'argent et d'espace à la voiture, on ampute des budgets alternatifs et on alimente le cercle vicieux : augmentation de capacité de la voirie, diffusion de l'habitat, nouveaux embouteillages, nouvelles routes...

Une délibération récente (19-11-04) du conseil municipal de Nice illustre parfaitement cette incohérence : "s'il convient de développer les modes doux et les transports collectifs, il est nécessaire de ne pas omettre le mode de locomotion individuel encore prépondérant qu'est la voiture et donc d'améliorer les infrastructures routières".

Compte tenu de la répartition de l'habitat et des activités, il faudrait au contraire mettre en place un système intermodal : train SNCF sur le littoral, CP dans la vallée du Var, et connexion facile dans les gares avec bus et vélo.

David Balme, FNAUT 06

Evaporation de trafic à Grenoble

Selon la CCI et l'ancien maire Alain Carignon, la construction de la 3ème ligne de tramway sur les Grands Boulevards de Grenoble (environ 60 000 véhicules/jour) devait provoquer des embouteillages gigantesques : pour éviter "le chaos", il aurait fallu construire d'abord la rocade nord en tunnel prévue sur le même axe est-ouest.

Mais la réduction de la capacité des Boulevards de 2x3 voies à 2x2 voies s'est faite sans le drame annoncé. La diminution du trafic y a, avant même l'ouverture de la ligne de tramway, atteint l'objectif fixé par le PDU à l'horizon 2010 (36 000 véhicules/jour) en supposant la rocade construite elle aussi ! Des voitures se sont reportées sur des voiries parallèles, l'usage du transport collectif a augmenté et la fréquentation des commerces a provisoirement diminué pendant les travaux.

Il est donc démontré que la rocade n'a rien d'indispensable (mais son étu-

de se poursuit activement malgré un coût faramineux, triple du coût annoncé initialement : un milliard d'euros). Autre confirmation : de même que l'augmentation de la capacité de la voirie induit du trafic, sa réduction provoque une évaporation de trafic (voir l'éditorial d'Antoine Jammes, FNAUT Infos n°73).

Jean Sivardière

Le vélo en France : de l'image à l'usage

D'après l'Institut Français de l'Environnement, le vélo a une excellente image dans l'opinion : il est perçu comme le moyen de déplacement le plus respectueux de l'environnement par 62% des Français, loin devant la voiture électrique (27%) et les bus (24%).

55% des Français pensent que l'usage du vélo va se développer (devant le bus 47%, le tram et le métro 38%, la marche 31%, la voiture 27%, le scooter et la moto 22%, le roller 18%). Les mesures favorables aux cyclistes recueillent plus de 90% d'opinions favorables.

Mais, alors que 25% des ménages n'ont pas de voiture, 50% n'ont pas de vélo. En France, un vélo, au cours de sa vie, parcourt 5 fois moins de km qu'aux Pays-Bas. 6% seulement des vélos vendus en 2002 étaient des vélos de ville.

Le risque pris lors d'un trajet est 2 fois plus élevé en vélo qu'en voiture (mais 15 fois plus faible qu'en cyclo-moteur). Pourtant le risque de se faire renverser n'est invoqué que par 11% des réfractaires au vélo, bien moins que la distance trop longue à parcourir (22%) ou la forme physique insuffisante (21%).

65% des déplacements à vélo sont effectués par des hommes. Les femmes utilisent de moins en moins le vélo.

Le vélo est légèrement plus utilisé en zone rurale ou périurbaine qu'en banlieue ou en centre-ville. Il assure en moyenne 2% des déplacements urbains.

86% des plus de 15 ans utilisent leur vélo moins de deux fois par mois. En semaine, 52% des cyclistes ont entre 6 et 24 ans, 22% ont plus de 50 ans. Les cyclistes sont donc surtout des inactifs : élèves, étudiants et retraités. 36% des cyclistes seulement possèdent le permis de conduire. L'achat et l'entretien du vélo et l'alimentation supplémentaire du cycliste coûtent 0,10 euro au km, soit 2 fois moins que le transport collectif et 4 fois moins que la voiture.

En moyenne, le vélo est 2 fois moins rapide que la voiture, sauf en centre-ville aux heures de pointe.

Droits des voyageurs ferroviaires

La FNAUT a rendu publique en mars dernier sa proposition de Charte des Voyageurs Ferroviaires. Ce texte (12 pages, 5 euros port compris) a été élaboré en tenant compte successivement des réactions des lecteurs de FNAUT Infos à un projet initial paru en juin 2004, des discussions en cours à Bruxelles, et des commentaires des associations membres de la FNAUT.

La version finale du document passe en revue l'offre ferroviaire (dessertes, tarifs), la billetterie, les services disponibles dans les gares et les trains, les compensations en cas de retard ou d'incident, les obligations du transporteur en matière de sécurité et de sûreté, sans oublier les obligations des voyageurs eux-mêmes (respect de la réglementation, comportement).

En publiant ce texte, la FNAUT a souhaité prendre l'initiative au lieu de simplement réagir à des textes élaborés par d'autres. Elle doit en effet participer à la discussion qui devra aboutir en mars 2006 au renouvellement de la Charte signée par la SNCF et les associations de consommateurs.

Elle intervient, directement et par l'intermédiaire de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), dans le débat sur le projet de règlement de la Commission Européenne sur les Droits et Obligations des Voyageurs Ferroviaires Internationaux, que le Parlement Européen cherche à amender dans un sens restrictif.

Jean-Paul Jacquot

Droits des usagers des transports urbains

Après la Charte des Voyageurs Ferroviaires, la FNAUT prépare une Charte des Usagers des Transports Urbains et Périurbains : les lecteurs de FNAUT Infos sont invités à participer à ce travail, piloté par Jean-Louis La Rosa, en adressant leurs suggestions au siège de la fédération.

Enquête sur les trains TEOZ

La SNCF a mis en service les nouveaux trains TEOZ (Corail rénovés) sur plusieurs grandes lignes radiales : Paris-Clermont Ferrand, Paris-Strasbourg, Paris-Limoges-Toulouse. La FNAUT souhaite connaître les réactions des voyageurs et invite les lecteurs de FNAUT Infos à lui transmettre leur opinion sur l'aménagement intérieur des rames, les services à bord, la tarification et les modalités d'utilisation. Les résultats de cette enquête seront transmis à la SNCF et rendus publics.

RFF : démission d'un administrateur

Vice-président de la FNAUT, André Laumin a démissionné du conseil d'administration de RFF où il avait été nommé comme personnalité qualifiée "en raison de sa connaissance des aspects sociaux et professionnels des transports ferroviaires".

Il a estimé en effet que "le manque de moyens affectés au réseau ferré depuis plusieurs décennies a atteint un seuil critique et crée une situation proche de l'irréversibilité, que sa présence au conseil d'administration de RFF ne saurait paraître cautionner plus longtemps".

"Les crédits consacrés à la construction de nouvelles LGV ne sauraient en effet masquer le fait que les contraintes imposées par le budget des Transports sont telles que la moitié du réseau classique n'est plus aujourd'hui correctement entretenue. Son vieillissement met en cause ses performances et sa fiabilité. Un système ferroviaire à deux vitesses se met ainsi de facto en place, qui consacre le recentrage du rail sur les seuls grands axes modernisés rentables, au détriment de l'irrigation du territoire et d'un développement durable".

Tunnel du Mont Blanc : le piège

Ancien responsable de l'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc, Jean-Paul Trichet vient de publier un témoignage très intéressant sur le combat du mouvement associatif contre le transit des camions par le tunnel du Mont Blanc et pour la mise en place de transports durables dans la vallée de Chamonix. 230 pages, 15 euros. Editions Guérin, BP 153, 74404 Chamonix, tél 04 50 53 74 74.

Transports et effet de serre

L'Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine (ADTT) vient de publier un exposé particulièrement clair de Jean-Marie Beauvais sur les transports et l'effet de serre (12 pages illustrées, 4 euros port compris, à commander à l'ADTT, 10 rue Ledru-Rollin, 37000 Tours).

Rectificatif

Contrairement à ce qui a été écrit dans FNAUT Infos n°134, le tramway Villejuif-Rungis-Athis-Mons, récemment déclaré d'utilité publique, est un tramway sur rails comme prévu dès l'origine du projet. C'est le tramway Chatillon-Vélizy-Viroflay, pour lequel on attend l'avis de la commission d'enquête, qui est prévu sur pneus.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière, Daniel Mouranche et Jean-Paul Jacquot ont rencontré Jean-Baptiste de Prémare, délégué général de l'association TDIE, à propos des débats publics sur les grands projets d'infrastructures.

● Jean Sivardière a rencontré Chantal Duchène, secrétaire générale du GART, et François Bordes, conseiller technique du ministre de l'Ecologie.

● La FNAUT a répondu à une enquête de RFF sur la politique d'aménagement des gares ferroviaires : elle a recommandé une séparation nette entre zones commerciales et zones ferroviaires.

● La FNAUT a participé à une campagne d'Agir pour l'Environnement contre les dangereux pare-buffles installés sur les 4*4 urbains.

● Jean Sivardière est intervenu sur le thème de la coordination des transports territoriaux aux assises de l'Assemblée des Départements de France à Nantes.

● Jean-Claude Oesinger et Jean-François Troin sont intervenus au colloque organisé par l'Humanité à Tours sur les transports ferroviaires régionaux.

● Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont été reçus par Serge Lepeltier, ministre de l'Ecologie et du Développement Durable. L'entretien a porté sur la journée sans voiture, la voiture propre et les transferts modaux.

● Jean-Claude Oesinger a participé à une journée sécurité de la SNCF : des radars pourraient être installés systématiquement aux passages à niveau.

● Simone Bigorgne est intervenue, lors d'une réunion SNCF-consommateurs, sur les trains interrégionaux et sur la fraude : la FNAUT s'oppose au billet TER valable un jour seulement et réclame davantage de contrôles.

● La FNAUT a été représentée par François Grosjean et Pierre Loridon à l'assemblée générale de CIPRA-France à Grenoble, par Jean-Paul Jacquot à l'assemblée générale de Transport et Environnement à Bruxelles, et par François Grosjean à la réunion d'Initiative Transport Europe à Vitoria.

● Jean Sivardière est intervenu lors des Assises nationales des Ingénieurs territoriaux à Reims, sur le thème de l'expertise des usagers.

● Jean-François Troin est intervenu lors d'un débat organisé à Toulouse par Eurosud-transports sur les effets attendus du TGV Bordeaux-Toulouse dans la région de Toulouse.

● Daniel Mouranche a été auditionné par la mission sur la réforme des enquêtes publiques confiée aux conseils généraux de l'Environnement et des Ponts et Chaussées.

Permis à points

Récompenses :

⊕ +1 point à l'aéroport Lyon Saint Exupéry. Un voyageur qui signale un dysfonctionnement (signalétique, bagages...) reçoit un accusé de réception par retour, accompagné d'une brochure d'information sur l'aéroport et d'un magnifique porte-clé.

⊕ +2 points à Jean-Claude Killy, président du comité d'organisation des championnats du monde de ski alpin de 2009 à Val d'Isère : il veut fermer aux voitures cette station qui accueille depuis des années le salon du 4x4.

⊕ +2 points à Arthur Paecht, maire de La Seyne sur Mer : "il faut 15 mn pour traverser la ville vers 18 h, quelle ville ne connaît pas ce problème ? Nous n'allons pas construire des trémies pour quelques minutes, je ne veux pas sacrifier la ville à la voiture".

Super Bêtisier

⊗ Le Conseil Général du Calvados a revu à la baisse son projet pharaonique de 2*2 voies Caen-Flers suite à un débat public organisé par la CNDP, qui a remis en cause l'intérêt du projet et recommandé l'étude de la réouverture de la ligne Caen-Flers, demandée par l'association Réseau Vert.

Mais Gérard Burel, président UMP du conseil général de l'Orne, n'est pas d'accord. Il a fait adopter par son assemblée la motion suivante, bien argumentée et d'une grande finesse : "la CNDP fait la part trop belle aux élucubrations des nostalgiques de la lampe à huile et de la marine à voile, aux doux rêveurs inconditionnels de l'immobilisme, aux khmers verts de l'écologie qui ne supportent pas la vue des autoroutes tout en les utilisant sans états d'âme, qui prétendent avoir le monopole de la protection de l'environnement et s'opposent systématiquement à tous les projets. Il n'est pas raisonnable, il n'est pas juste, il n'est pas digne de s'opposer au développement de tout un territoire qui cherche à créer des emplois si utiles aux hommes et aux femmes qui ne cherchent qu'à travailler pour mieux vivre en famille". Un morceau d'anthologie !

Sujet de bac philo

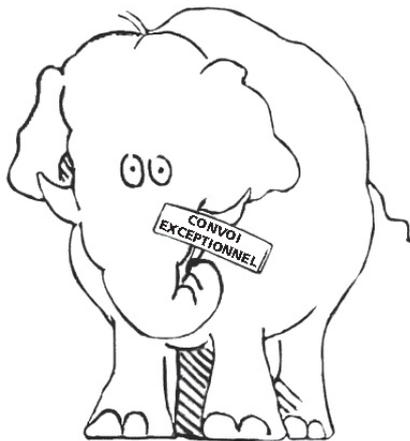
Commenter, en l'appliquant à la politique française des transports, cette affirmation de H. G. Wells extraite de son Esquisse de l'Histoire Universelle : "l'histoire humaine devient de plus en plus une course de vitesse entre l'éducation et la catastrophe".

BIEN DIT

● **Michel Cornil**, président de l'Union des Transports Publics : "la France est le pays européen qui possède le réseau routier le plus dense. Dès 1945, la priorité a été donnée à sa reconstruction. En Allemagne, la priorité a alors été donnée à la reconstruction des réseaux de métro et de tramway. Aujourd'hui, la fréquentation moyenne des transports urbains est de 230 voyages par habitant et par an en Allemagne, moins de 100 en France".

● **Christian Philip**, député UMP du Rhône : "si on continue à construire des parkings en centre-ville plutôt que des parkings-relais et si on ne développe pas le transport périurbain, on n'incitera pas les gens à abandonner leur voiture et les transports collectifs les plus modernes du monde resteront sous-utilisés. L'investissement dans les transports urbains doit être accompagné absolument d'une meilleure politique globale des déplacements".

● **Didier Le Reste**, patron de la CGT Cheminots : "certains parlementaires ne se préoccupent du service public ferroviaire que les jours de grève".



Eclairage des éléphants

Afin d'améliorer la sécurité routière en Inde, où de nombreuses collisions entre automobiles et éléphants (surnommés les "fantômes gris") se produisent en périphérie des villes, le Fonds International pour la Protection des Animaux a eu l'idée originale d'équiper les éléphants de réflecteurs lumineux. A Sonpur, dans l'Etat de Bihar, 55 pachydermes ont ainsi été équipés de catadioptrés fixés sur leurs croupes afin de les rendre plus visibles des automobilistes.

Humour Lyonnais

Le magazine Lyon Capitale à Bernard Rivalta, président PS du SYTRAL : "vous estimez que, grâce aux mesures prises, la moitié des fraudeurs ne vont plus prendre les transports lyonnais, comment se déplaceront-ils ?" Réponse inattendue : "ils voleront davantage de voitures". Peut-être même la voiture de fonction du président du SYTRAL.

Brèves

Exploit

Comme le fait remarquer la FNAUT PACA, il n'aura fallu que trois ans de travaux pour rouvrir la ligne Cannes-Grasse (17 km). Mais, de juillet 1868 à novembre 1871, il n'avait fallu que trois ans et demi pour la construire (elle comporte des ponts et deux tunnels).

Effet de serre

Selon des experts cités par Jean-Pierre Raffarin, il faut diviser par 4 en moyenne (par 3 en France) les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. On pourrait alors limiter l'augmentation de température de la Terre à moins de 2°C par rapport à la température de l'ère pré-industrielle. Selon une recherche réalisée par Patrick Criqui et Alban Kitous pour le PREDIT, il faudrait alors augmenter le prix de l'essence de 1,5 euro par litre.

Transports périodiques

Chaque mois, les députés européens, leurs conseillers et leurs assistants - soit plusieurs milliers de personnes - quittent Bruxelles pour passer quatre jours à Strasbourg. Pendant qu'ils voyagent en avion, des dizaines de camions transportent leurs dossiers.

Loisirs et mobilité

Entre 1982 et 1994, le nombre de km parcourus par les Français a augmenté surtout en raison de l'allongement des déplacements. Et ce sont les déplacements à longue distance qui se sont développés le plus vite.

Les déplacements pour les loisirs et le tourisme ont progressé de 50% contre 25% pour les déplacements liés au travail. Explications : la réduction du temps de travail, la généralisation de la journée continue. La mobilité "festive" est en plein essor : expositions, manifestations sportives, jeux olympiques, festivals (source : PREDIT).

Les Français prêts au changement

Selon l'ADEME (sondage réalisé en mai 2004), 80% des Français estiment souhaitable la limitation de la vitesse des voitures à la construction, 62% une taxe sur les voitures les plus énergivores, 59% l'arrêt de la construction de toute nouvelle autoroute et l'affectation au rail des crédits disponibles, 48% l'abaissement à 10 km/h de la vitesse maximale sur autoroute, 43% la taxation du transport aérien pour favoriser le train, et seulement 15% l'augmentation des taxes sur les carburants.

Actions en régions

Aquitaine

- L'association Les Droits du Piéton de Gironde, en collaboration avec des associations de personnes handicapées (GIHP, APF), combat pour la libération des trottoirs (encombrés de voitures, poteaux, poubelles, sucettes publicitaires, étalages, ...) et l'accessibilité des gares et des trains. En collaboration avec des associations de parents d'élèves et de victimes de la route, elle se préoccupe de la sécurité de l'enfant piéton.
- Le COBARTEC déplore le manque d'ambition du projet de PDU du Bassin d'Arcachon et une consultation insuffisante de la population. Il a obtenu la création d'un nouveau TER pour Bordeaux et demande la réouverture de la gare de Marcheprime, un meilleur accès à celle de Fature et la suppression des places fumeurs dans les TER. Il refuse la construction d'une passerelle coûteuse et inadaptée à La Teste. Il s'étonne d'avoir été évincé par la SNCF de ses réunions semestrielles avec les associations de consommateurs : curieuse application de la "Charte du service public" qu'elle vient de publier ...
- Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail demande la réouverture de la ligne Blaye-Saint Mariens (24 km, 30 millions d'euros) permettant un accès direct à Bordeaux. Une étude socio-économique a été acceptée par la région.

Basse Normandie

- L'association Réseau Vert a fait des propositions pour justifier la réouverture de l'antenne ferroviaire Briouze-Bagnoles de l'Orne (22 km), dont la fermeture a été annulée par RFF suite à ses actions contentieuses : desserte locale, tourisme, desserte de la station thermale. Le coût serait celui de 3 km de route à 2x2 voies. L'association s'est élevée contre des "emprunts" illégaux de l'emprise ferroviaire par le Conseil Général de l'Orne pour réaliser des travaux routiers. Elle a obtenu par ailleurs

Des transports collectifs accessibles à tous

La FNAUT a réuni divers articles publiés dans FNAUT Infos et FNAUT Infos Ile de France sur le thème des déplacements des personnes à mobilité réduite. Le fascicule (12 pages) peut être commandé au siège de la FNAUT au prix de 3 euros port compris.

Les deux fascicules de 32 pages chacun rassemblant les articles de la FNAUT sur la mobilité non motorisée en ville et à la campagne sont encore disponibles (10 euros les deux).

l'annulation de la fermeture de la ligne Caen-Flers. Elle proteste contre le prochain abandon par la SNCF de services interrégionaux Caen-Le Mans-Tours et d'importants trafics de fret (pour en savoir plus : www.rvbn.fr).

Bourgogne

- L'AIDUT défend les usagers de la ligne Paris-Sens. Elle reconnaît une diminution des retards répétitifs mais critique le manque d'entretien et de propreté des trains. Elle souhaite davantage de concertation avec la région et la SNCF : selon son président Henry Blachas, "nous voulons un rôle d'acteurs, et ne pas être confinés dans celui de râleurs".
- La FNAUT Bourgogne demande que les horaires des TER de l'étoile de Nevers soient adaptés à ceux des lycées. Elle participe à la certification de la ligne Dijon-Mâcon.

Champagne-Ardenne

- L'Association des usagers des transports collectifs du triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François (AUTCT) apprécie les améliorations apportées en septembre 2004 aux services réguliers d'autocars de la Meuse. Elle regrette cependant qu'une liaison rapide n'ait pas été créée entre Bar le Duc et Saint Dizier, la desserte actuelle n'étant adaptée qu'à la clientèle scolaire.
- L'Association des Piétons et Usagers des Transports Collectifs de Reims a lancé une campagne d'information sur les atouts du tramway par rapport au bus. Elle explique aux Rémois que les réticences face au tramway ont totalement disparu à Nantes, Grenoble, Orléans, ... une fois le projet réalisé. L'association critique la ville de Reims qui gaspille 200 000 euros par an pour maintenir sous perfusion l'aéroport de Reims-Champagne sans intérêt pour 99% des Rémois et condamné par la future liaison TGV avec Roissy en 30 minutes.

Ile de France

- L'AUT Ile de France apprécie la réouverture de la Grande Ceinture Ouest sur 9,8 km entre Saint Germain en Laye et Noisy le Roi. Elle déplore cependant qu'il faille attendre encore pendant de longues années la réouverture complète d'une ligne de 80 km Cergy Pontoise-Versailles prolongée par la tangentielle sud vers Orly et Melun. Elle demande l'abandon de projets autoroutiers complètement dépassés, tels que l'A 104.
- Le MOREV combat le projet de rocade Est du Val de Marne. Une branche

du Trans Val de Marne, site propre pour autobus Rungis-Créteil, devant être prolongée prochainement de Créteil-carrefour Pompadour à Sucy-en-Brie (correspondance avec le RER A), le MOREV propose de poursuivre ce TCSP de rocade à travers le plateau briard jusqu'à Champigny-Villiers (correspondance avec le RER E) puis Noisy-le-Grand (correspondance avec le RER A).

- MDB refuse fermement la suggestion de Georges Sarre, maire du 11ème arrondissement de Paris : à titre expérimental pendant six mois, autoriser la circulation des motos dans les couloirs de bus élargis. "Ce serait dissuasif pour les cyclistes, les motards ne savent pas rouler lentement".

Rhône-Alpes

- L'association Lyon-Métro Transports Publics regrette que le parc d'exposition Eurexpo, dont les voies d'accès routières sont saturées, ne soit pas desservi par les transports collectifs, contrairement aux parcs de Villepinte et de la Porte de Versailles, dont la superficie est à peine supérieure.

Pour son 40ème anniversaire, l'association a publié une étude historique du métro lyonnais réaffirmant la nécessité d'étendre ce réseau sur l'axe nord-sud (ligne B) pour offrir une alternative attractive à la voiture : 6 ou 7 connexions sont possibles avec le métro (lignes A, D) et le réseau SNCF (MRE, 32 rue Sainte Hélène, 69002 Lyon ; lyonmetro-tp@wanadoo.fr). L'association organise des conférences. La dernière a été donnée par Edmond Lucas (SEMALY) sur "le trolleybus, un atout pour l'environnement des centres-villes".

- L'ACPAT refuse le transfert du trafic des eaux d'Evian du rail sur la route. Elle refuse les nouveaux travaux routiers et dénonce le "saucissonnage" du projet de liaison routière A40-Thonon lors des enquêtes publiques. Elle réclame une vraie relance du rail dans le Chablais et appuie en particulier les projets de liaison ferroviaire Genève Eaux Vives-Annemasse et de réouverture de la ligne du Tonkin.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 135

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

Projets routiers archaïques

11 ans après le premier coup de pioche, le tunnel ferroviaire suisse du Loetschberg (35 km) est entièrement percé depuis la fin avril (avec seulement deux mois et demi de retard !), il sera mis en service en 2007. Le tunnel du Gothard (57 km) le sera en 2016.

L'incroyable archaïsme des décideurs français n'en est que plus évident.

- Christian Poncelet, président UMP du Sénat et du Conseil général des Vosges, a obtenu de l'ancien ministre de l'Équipement Gilles de Robien que le doublement du tunnel vosgien de Sainte Marie aux Mines (7 km), en cours de modernisation pour 180 millions d'euros, soit mis à l'étude et lancé dès 2010 (320 millions d'euros) : "un investissement vital pour l'industrie vosgienne", paraît-il.

- Alors que le projet ferroviaire Lyon-Turin s'enlise, Gilles de Robien et son homologue italien ont envisagé, sous prétexte de sécurité, un doublement routier du tunnel du Fréjus, ou une adaptation de la galerie de secours au trafic routier. Pourtant, le Lyon-Turin échouera si on continue à favoriser la route (A48, Fréjus), de même que la concurrence des ferries explique l'échec financier d'Eurotunnel.

- La Convention Inter-Gouvernementale franco-italienne vient d'approuver le doublement du tunnel routier franco-italien de Tende (Alpes-Maritimes) : le tube existant sera modernisé, chaque tube sera monodirectionnel à une voie.

- Le Conseil général des Pyrénées Atlantiques veut construire une route "transnavarraise" à 2x2 voies de 120 km entre Pampelune, Saint Jean Pied de Port et l'autoroute A64 Bayonne-Toulouse, passant par le col de Roncevaux. Et Jean-Jacques Lasserre, président UDF du conseil général, affirme sans rire que cette nouvelle percée internationale n'aura qu'un caractère régional.

Le protocole Transport de la Convention Alpine exige qu'on s'abstienne de construire de nouvelles voiries à grand débit à travers les zones montagneuses. Le Parlement vient de le ratifier, mais très hypocritement, car le gouvernement a décidé que les contraintes qu'il impose ne s'appliqueront pas aux grands projets routiers déjà élaborés... (voir aussi page 6)

Jean Sivardière

La Cour des Comptes et les transports collectifs urbains

Dans un récent rapport sur l'organisation, la gestion et le financement des transports collectifs urbains (TCU), la Cour des Comptes constate que le développement des TCU n'a pas permis, malgré un effort financier conséquent, de réduire le trafic automobile urbain. Elle formule un ensemble de propositions de bon sens, dont la plupart ont été avancées depuis longtemps par la FNAUT, le GART ou le rapport Philip. Elle exprime clairement la nécessité d'élargir les autorités organisatrices de TCU aux aires urbaines et de gérer simultanément le TCU et l'usage de l'automobile, mais ne dénonce pas le coût des travaux routiers, ne remet pas en cause le désengagement de l'Etat et ne fait pas de propositions susceptibles de lutter contre l'étalement urbain.



Le rapport, piloté par Jean-François Bénard, alors président de la 7ème chambre, débute par un double constat bien connu (voir FNAUT Infos n°121).

- Dans une vingtaine d'agglomérations françaises, des transports en site propre (TCSP) - métros, tramways, bus en site propre - ont été construits (le coût a été de 5,1 milliards d'euros entre 1994 et 2002), et partout les réseaux urbains se sont étendus en périphérie peu dense ; de ce fait, le coût global (investissement et exploitation) du TCU explose, il atteint aujourd'hui 11 milliards d'euros par an, soit 180 euros par habitant en moyenne, et pèse lourdement sur les budgets des collectivités.

- Cet effort financier considérable "consenti" par les collectivités locales et l'Etat n'a pas eu d'effet déterminant sur la fréquentation du TCU : non seulement les objectifs officiels exposés dans la LOTI et la Loi sur l'Air (droit au trans-

port pour tous, réduction de la circulation automobile) n'ont pas été atteints, mais la place du TCU dans l'ensemble des déplacements urbains est en recul constant. La croissance du trafic automobile (+ 25% en Ile de France entre 1995 et 2005) n'a pas été enrayerée (à l'exception de Grenoble et Paris intra-muros). Le taux de motorisation est passé, en dix ans, d'un véhicule pour 3 habitants à un véhicule pour 2 et le taux d'occupation des véhicules a diminué.

Des autorités organisatrices à rationaliser

Critiquant l'émiettement des centres de décision et leur superposition géographique fréquente, la Cour souhaite une rationalisation des autorités organisatrices de transports, qu'il s'agisse de leurs compétences ou de leurs périmètres d'intervention. Elle propose ainsi d'élargir les autorités urbaines aux zones périurbaines,



et de confier l'ensemble des compétences (transports, grandes voiries, stationnement et urbanisme) à la nouvelle autorité couvrant l'ensemble de l'aire urbaine.

La Cour pose aussi le problème de la coordination entre agglomération, département et région, mais se contente de citer en exemple l'organisation intégrée du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), favorable à une bonne intermodalité technique et tarifaire, et d'inviter les collectivités à la réflexion.

Des PDU plus efficaces

Selon la Cour, une meilleure efficacité des PDU exige que les élus respectent davantage la loi SRU (loi Gayssot) de décembre 2000. Les PDU doivent être plus précis et directifs, mieux intégrer la gestion du stationnement, la livraison des marchandises et la sécurité des déplacements, être plus cohérents avec les PLU (plans locaux d'urbanisme, ex-POS), envisager une densification de l'habitat le long des nouveaux TCSP.

La Cour déplore en particulier que seulement 5 agglomérations de plus de 100 000 habitants aient institué un "compte déplacements" recensant les dépenses et recettes relatives à chaque mode de déplacement : elle souligne la portée pédagogique de cet outil.

Elle pose enfin un diagnostic explicite, même si sa formulation est très enrobée : "l'amélioration de l'offre de TCU sans intervention sur les déplacements en voiture ne permet pas de modifier significativement les tendances. Le manque de rapidité et de fréquence mais aussi le confort et la facilité d'usage de la voiture et du stationnement sont autant de freins au développement de la clientèle du TCU".

La Cour suggère aussi que les autorités organisatrices définissent des indicateurs de qualité du TCU, et se dotent de moyens plus efficaces de contrôle des exploitants afin de les inciter à augmenter leurs performances et à maîtriser la progression des coûts. Elle suggère de généraliser les procédures de contractualisation entre autorités organisatrices et exploitants expérimentées avec succès en Ile de France, et de mieux faire jouer la concurrence entre exploitants (en province, 80% de l'offre est assurée par les trois grands groupes nationaux : Keolis, Connex et Transdev).

De nouvelles ressources financières

De 1990 à 2002, le produit du versement transport (VT) des entreprises de plus de 9 salariés, qui rapporte aujourd'hui 4,5 milliards d'euros par an, a augmenté deux fois plus vite que les dépenses de TCU.

Aujourd'hui 65% des ressources du STIF et 45% de celles des autorités organisatrices de province proviennent du VT.

En Ile de France, les contributions publiques ont sensiblement reculé et la contribution des usagers aux dépenses de fonctionnement a été stabilisée à 37%. A l'inverse, en province, les contributions publiques ont largement progressé (+71% à Strasbourg entre 1997 et 2002) mais la part des dépenses de fonctionnement supportée par les usagers est passée de 52% à 34%.

La Cour s'inquiète de cette réduction, ainsi que de l'augmentation inquiétante de la fraude, qui limitent les ressources disponibles pour exploiter et développer les réseaux de transport. Elle souhaite une revalorisation des tarifs tenant compte de l'amélioration de l'offre et de l'évolution des coûts, tout en estimant justifiées les tarifications sociales : "la contribution des usagers ne doit plus se contracter au détriment des contribuables et des entreprises".

La Cour propose une réforme du versement transport : plafonnement des taux pour limiter les charges des entreprises, assouplissement des règles d'assujettissement tenant compte des situations locales, extension à de nouvelles entreprises et surtout extension du périmètre de perception du VT à l'aire urbaine.

La Cour invite enfin à rechercher de nouveaux financements "agissant sur les coûts et avantages respectifs de la voiture et du TCU, et donc susceptibles d'influencer le rééquilibrage modal en faveur du TCU", c'est-à-dire faisant supporter aux automobilistes les coûts économiques, écologiques et sociaux qu'ils imposent à la collectivité : hausse du prix du stationnement et dépenalisation des amendes de stationnement payant sur voirie (aujourd'hui l'amende est une sanction pénale, son montant est fixé par l'Etat, son taux de recouvrement est faible : 180 millions d'euros par an au lieu d'un milliard ; elle serait transformée en sanction administrative et recouvrée par les collectivités locales qui en fixeraient le montant).

L'instauration du péage urbain (refusée, comme la dépenalisation des amendes, par le gouvernement) est également évoquée, mais sans grande conviction : "sa mise en place devrait être précédée d'une large concertation et ses modalités soigneusement étudiées".

En définitive, Philippe Séguin, président de la Cour, a bien résumé le problème en affirmant : "il ne peut y avoir de politique efficace des transports si on continue à considérer séparément le transport collectif et l'automobile".

Jean Sivardière

Faiblesses et lacunes

- La présentation du rapport est très maladroite. Elle insiste lourdement sur une "efficacité décevante" des métros et tramways, et leur coût trop élevé, comme s'il s'agissait d'un échec de principe, d'une fatalité, sans évoquer d'entrée de jeu les mesures d'accompagnement qui auraient pu assurer leur succès.

Du coup la presse a titré sur cet "échec" : "la Cour sévère pour les TCU", "la Cour constate la suprématie de la voiture", "la voiture l'emporte plus que jamais sur le transport collectif", "le tram coûte cher", ...

Christian Gérondeau, qui diffuse ce message sommaire dans son dernier ouvrage "les danseuses de la République", a dû se frotter les mains !

- La Cour ne dit pas un mot sur les travaux routiers ruineux qui se poursuivent (roades, parkings centraux) et encouragent l'usage de la voiture et la périurbanisation. Elle n'évoque pas le surcoût de fonctionnement du TCU de surface dû aux embouteillages.

- L'approche de la Cour est trop limitée aux aspects comptables, l'utilité économique, sociale et écologique du TCU n'est pas assez valorisée.

- La Cour propose une revalorisation de la contribution des usagers au TCU, mais sans s'interroger sur son caractère éventuellement dissuasif (la commission Mariton sur le financement du rail avait commis la même erreur).

- Le rapport de la Cour souligne indirectement l'inertie de l'Etat, qui n'a donné aucune suite au rapport Philip (remis fin 2003) dans lequel on trouve déjà l'essentiel de ses analyses et propositions (FNAUT Infos n°121) : cette inertie face à la pénurie de transport collectif, à la pollution, à la santé des citoyens, au risque pétrolier et au réchauffement climatique est de plus en plus choquante. Mais la Cour ne remet pas en cause le désengagement financier de l'Etat (qui aura privé le TCU d'un milliard d'euros entre 2003 et 2009), et ne dénonce pas son indifférence au TCU : un cri d'alarme était nécessaire.

- La Cour se contente de propositions bien floues sur la coordination des autorités organisatrices de transports, un outil pourtant décisif.

- Elle explique enfin l'échec du TCU par "la propension croissante de nos concitoyens à désertir les centres pour s'installer en périphérie, ce qui rend souvent incontournable l'usage d'une ou plusieurs voitures par famille". Mais elle n'avance aucune proposition novatrice sur ce point crucial : en Suisse aussi, l'étalement urbain provoque une régression de l'usage du TCU, pourtant géré de manière exemplaire.

Le palmarès

(villes citées au moins trois fois)

Villes mythiques étrangères

Fribourg en Brisgau 20
Zürich 15
Karlsruhe 13
Amsterdam 10
Bâle 7
Berne 6
Londres 5
Berlin, Stockholm 4
Cologne, Genève, Munich 3

Villes mythiques françaises

Nantes 23
Strasbourg 20
Grenoble 11
Paris 9
Lyon 8
Montpellier, Rennes 7
Bordeaux 6
Lille, La Rochelle 3

Villes anarchiques étrangères

Los Angeles 10
Le Caire 5
Mexico, Rome 3

Villes anarchiques françaises

Marseille 29
Toulouse 17
Paris, Nice 13
Toulon 10
Lyon 7
Nancy 5
Béziers, Metz 4
Cannes, Reims 3

Marseille et Toulouse

Ces deux villes apparaissent comme les deux villes-repoussoirs.

Selon le "collectif PDU" de Toulouse, malgré le métro et les autres lignes en site propre, "l'agglomération continue de s'enfoncer dans l'archaïsme du tout-voiture. Il faut dorénavant privilégier le tramway, quatre fois moins coûteux que le métro, favoriser la marche, le vélo, le roller, l'auto-partage, et mettre les bus en site propre".

Selon une enquête récente du magazine Auto Plus, Toulouse arrive 16ème sur 22 grandes villes pour l'évolution, de 2000 à 2005, des efforts de dissuasion de l'usage de l'automobile. La voiture assure 83% des déplacements, le transport collectif 12% et le vélo (en régression) 5% seulement (les objectifs du PDU après la mise en service de la ligne B du métro, sont respectivement de 77%, 16% et 7%).

A Marseille, le maire avait promis le prolongement du métro et la mise en place d'un réseau de tramway pour 2001. Si tout va bien, le tramway sera en place en 2008 : le retard sur d'autres grandes agglomérations est frappant. Et même les élus Verts s'opposent à l'extension du nombre des places de stationnement payantes sur la voirie !

Villes mythiques et villes anarchiques

Le Club Mobilité du CERTU de Lyon, animé par Jean-Marie Guidez et Francis Beaucire, rassemble, deux fois par an, un public varié de chercheurs, techniciens, élus et associatifs. Sa réunion du 31 mai dernier a été consacrée aux « villes mythiques », pouvant servir de modèles. Jean Sivardière y a présenté les résultats de l'enquête réalisée auprès des lecteurs de FNAUT Infos portant sur ces villes mythiques ainsi que sur les « villes anarchiques », où les alternatives à l'automobile sont les moins développées.

77 réponses ont été reçues, dont 30 avec commentaires. Leur interprétation n'a évidemment pas de prétention scientifique, d'autant qu'une ville pouvait être mentionnée aussi bien pour son état actuel que pour des initiatives récentes de leurs élus qui n'ont pas encore porté leurs fruits (par suite, certaines villes ont été citées dans les deux catégories). L'enquête donne cependant de bonnes indications qualitatives.

Villes mythiques

112 villes étrangères et 117 villes françaises ont été citées : les militants et sympathisants de la FNAUT sont attentifs aux bons exemples venus d'ailleurs mais, bien loin de critiquer systématiquement, ils savent reconnaître aussi les réussites françaises.

4 villes non européennes seulement sont citées, chacune une seule fois : les exemples trop lointains sont sans doute jugés difficilement transposables pour des raisons de démographie, de niveau de vie, ou encore de régime politique.

Sans surprise, les villes allemandes (46 citations) et suisses (31) ainsi qu'Amsterdam (10) sont les villes étrangères les plus citées (77% des citations), pour la cohérence de leur politique (investissement élevés de TCSP, intérêt porté à la bicyclette, maîtrise du stationnement automobile), pour leurs innovations techniques (intermodalité physique et tarifaire, tram-train), enfin pour la continuité de leurs efforts.

Londres est bien placée, en raison de l'innovation courageuse et réussie du péage urbain. Curieusement, alors qu'Amsterdam est bien notée, Copenhague est mentionnée une seule fois et les villes d'Italie du Nord, sauf Venise, ne le sont pas malgré leurs efforts pour libérer leurs centres de la voiture.

Pas de surprise non plus pour les villes françaises : c'est le trio Nantes-Strasbourg-Grenoble qui arrive en tête (Grenoble méritait mieux car c'est la seule ville où la circulation a diminué, et sa position sera bientôt renforcée grâce à la 3ème ligne de tramway).

Paris bénéficie d'une bonne cote, liée aux initiatives récentes du tandem Baupin-Delanoé, ainsi que Lyon, Bordeaux, Montpellier et Rennes bien équipées en TCSP. Lille n'est citée que 3 fois malgré son métro (Val) et son tramway. Besançon et Dijon (2 citations chacune) méritaient mieux car leurs réseaux de bus sont efficaces (le tramway est à l'étude à Dijon). Aucune fascination n'apparaît pour les villes « médiatiques » où les élus veulent innover à tout prix (La Rochelle, spécialiste de l'agitation médiatique, n'est citée que 3 fois).

Villes anarchiques

40 villes étrangères et 134 villes françaises sont mentionnées : l'accent est mis sur l'anarchie des villes françaises car nos lecteurs savent bien que cette situation n'est pas une fatalité.

Parmi les villes étrangères, les villes américaines conçues pour l'automobile (Los Angeles), les mégapoles des pays en voie de développement (Mexico, Calcutta, Le Caire) et les villes méditerranéennes (Rome, Naples, Palerme, Athènes) sont les plus citées.

Parmi les villes françaises, les grandes villes du sud l'emportent de loin (85 citations sur 134 soit 62%), même si elles sont déjà bien équipées en métro (Marseille et Toulouse), car l'implantation souterraine du métro n'a aucun effet dissuasif sur la circulation automobile. Paris, Lyon et Montpellier restent désignées comme villes anarchiques, de même que Nancy et Caen malgré leur TVR.

A noter enfin que plusieurs réponses citent globalement « les petites villes » comme villes anarchiques.

Si les lecteurs de FNAUT Infos sont moins informés que des professionnels, leur jugement global est clairvoyant :

- ils ont compris qu'un TCSP ne suffit pas à faire le bonheur d'une ville (Lille, Lyon, Marseille, Paris, Toulouse, Montpellier) et qu'une politique globale et cohérente agissant sur tous les paramètres est indispensable : promotion de la marche et du vélo, maîtrise du stationnement, intermodalité ;

- ils ne tombent pas dans le piège de l'innovation, des gadgets, de la communication, des effets d'annonce et des discours de journée sans voiture ;

- ils mesurent bien le retard des villes françaises et insistent sur la nécessité de généraliser les formules qui ont fait leurs preuves à l'étranger ou en France pour maîtriser l'automobile.

Un bilan de la RPLP suisse

De passage à Paris en mai dernier, M. Ueli Balmer, chef adjoint de la section "politique des transports" de l'Office fédéral du développement territorial suisse, a eu l'amabilité de présenter au bureau de la FNAUT un bilan de la mise en oeuvre de la RPLP (voir FNAUT Infos n°107). On trouvera ci-dessous un résumé de son intervention.

En 1978, le Parlement suisse se saisit du concept de redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). En 1980, le gouvernement fait une proposition ne prenant en compte que les coûts économiques directs du trafic routier (comme c'est envisagé aujourd'hui pour l'Eurovignette), et une redevance forfaitaire est introduite en 1984. Mais, en 1994, suite au succès de l'Initiative des Alpes, la Suisse entérine trois concepts complémentaires :

- le principe pollueur-payeur ;
- l'objectif de protection des Alpes ;
- enfin la nécessité de transférer du trafic de la route sur le rail.

La loi sur la RPLP est votée en 1998 et la RPLP entre en vigueur en 2001. En contrepartie, l'Union Européenne impose à la Suisse d'autoriser le transit des poids lourds de 28 à 34 tonnes. En 2005 intervient une hausse de la RPLP et le tonnage des poids lourds en transit est porté à 40 tonnes.

Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, suisses ou étrangers, doivent acquitter la RPLP, et sur tout le réseau routier suisse. Le montant moyen de la redevance a été calculé en 1993, en divisant le montant (1,15 milliard de francs suisses) des coûts non couverts par les transporteurs (y compris les coûts externes, dont une estimation plancher a été retenue) par le nombre de tonnes-kilomètres (TK) du trafic, alors égal à 47 milliards, soit 0,016 euro par TK. En 2001, la redevance a été introduite au niveau de 0,010 euro par TK, elle est de 0,016 depuis le début 2005.

En définitive, la redevance est indexée sur le kilométrage parcouru sur le territoire suisse, le poids total autorisé du véhicule (le tarif est le même que le camion soit chargé au maximum ou qu'il circule à vide) et le facteur de pollution (qui va de 0,85 à 1,15). Un

RPLP et LKW-Maut

Contrairement à la RPLP suisse, la LKW-Maut allemande n'est perçue que sur les autoroutes, à partir de 12 tonnes de poids autorisé, à un taux 5 fois plus faible (pour un 40 tonnes). La redevance poids lourds autrichienne est seulement 2,3 fois inférieure à la RPLP suisse.

véhicule de 40 tonnes parcourant 300 km et dont le facteur de pollution est égal à 1 paie donc $0,016 \times 300 \times 40 = 192$ euros.

Les problèmes techniques d'enregistrement du kilométrage parcouru par les camions, de surveillance, de facturation et de perception de la RPLP sont aujourd'hui bien résolus. Il est très difficile aux transporteurs routiers, suisses ou étrangers, de frauder. Les coûts de recouvrement de la redevance ne représentent que 7% des sommes perçues auprès des transporteurs.

La route paie le rail

Le montant net de la redevance (500 millions d'euros en 2001, 800 attendus en 2005) est attribué pour les deux-tiers au Fonds Transports Publics de la Confédération et pour un tiers aux cantons (qui peuvent l'utiliser comme ils le souhaitent). Les sommes encaissées par la Confédération sont consacrées, en gros, pour moitié au programme Rail 2000, pour moitié au financement des tunnels ferroviaires du Loetschberg et du Gothard (la RPLP assure la moitié du financement de ces tunnels).

Depuis 2000, la productivité des transporteurs a augmenté de 18% (passage aux 40 tonnes, incitation par la RPLP à une adaptation du matériel au trafic assuré). Quant à la RPLP, elle a augmenté leurs coûts de 19%. En définitive, le renchérissement du transport routier a été minime, le nombre de véhicules-kilomètres a diminué (le nombre de trajets à vide a décré de 30%) alors que le nombre de tonnes-kilomètres a augmenté. Le transfert de trafic sur le rail est voisin de 8% en trafic intérieur, il est double environ en trafic transalpin. On est évidemment encore loin de l'objectif recherché - une diminution de 50% du trafic transalpin - puisqu'aucun des deux nouveaux tunnels ferroviaires n'est encore en service.

Selon M. Ueli Balmer, on peut tirer 4 enseignements principaux de la mise en oeuvre de la RPLP :

- la mise en oeuvre est réussie car elle a été basée sur un travail scientifique préalable très sérieux ; les objectifs sont clairs et le système est simple ;
- l'efficacité technique et financière du péage routier est prouvée ;
- le transfert de trafic de la route sur le rail ne peut résulter de la seule imposition de la RPLP, des mesures additionnelles sont nécessaires (investissements ferroviaires et adaptation de l'exploitation du rail) ;
- enfin le principe des "subventions croisées" (la route paie pour le rail) est aujourd'hui bien admis.

Camions : taxe européenne ?

Le transport routier de fret ne paie pas ses coûts, et c'est pour cela qu'on voit autant de camions sur nos routes. La Suisse a montré l'exemple en instituant la RPLP, taxe indexée sur le kilométrage parcouru par le camion et son niveau de pollution ; elle a été suivie par l'Allemagne, l'Autriche et la Tchéquie. Par suite les pays voisins voient refluer sur leurs routes accessibles gratuitement des cohortes de camions, c'est le cas en Alsace et en Lorraine. Une harmonisation des taxes à l'échelle de l'Europe est donc nécessaire.

En 1999, une Directive a instauré une limite supérieure de la taxe pour l'usage des infrastructures. L'Autriche a dû alors diminuer la sienne. Or la nouvelle taxe n'entraîne aucune diminution du trafic des camions, ce qui était pourtant le but poursuivi. Il y a une évidente divergence d'intérêts entre les Etats périphériques, qui veulent faire circuler leurs produits au plus bas coût possible, et les Etats centraux dont les routes sont encombrées de camions en transit.

La précédente Commission Européenne, dont Loyola de Palacio était Commissaire aux Transports, avait fait une proposition dite d'Eurovignette, qui gardait le même plafond et imposait de plus que le produit de la taxe soit affecté aux routes ! Cette proposition a été refusée et remaniée. L'accord intervenu au Conseil des Ministres européens des Transports le 21 avril dernier comporte des améliorations, mais encore bien des insuffisances.

- Toutes les routes, et pas seulement les autoroutes, peuvent être taxées, afin que les camions n'envahissent pas les routes secondaires comme cela commence à être le cas en Allemagne. La taxe peut être imposée à partir d'un tonnage de 3,5 tonnes au lieu de 12 ; elle peut être différenciée selon le niveau de pollution par le camion ; l'utilisation des revenus n'est plus limitée aux routes, mais complètement libre, y compris par affectation au budget général des Etats.

- L'imposition d'une taxe est optionnelle pour chaque Etat membre ; seuls les coûts d'infrastructure sont pris en compte ; des surtaxes peuvent être levées dans les zones sensibles (jusqu'à 25%) et elles doivent être affectées aux transports alternatifs à la route.

Ce texte va maintenant être discuté par le Parlement Européen, dont une majorité est heureusement favorable à la prise en compte des coûts externes dans la fixation de la taxe. L'affectation de la taxe aux seuls transports alternatifs à la route pourrait être envisagée.

Jean-Paul Jacquot

Fragmentation

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement, le grignotage de l'espace naturel par l'urbanisation (étalement urbain, résidences secondaires) et la fragmentation des territoires par les routes sont des phénomènes généralisés dans toute l'Europe : la directive Natura 2000 est sans effet. Aux 15 000 km d'autoroutes existantes vont s'en ajouter 12 000 dans les nouveaux Etats membres de l'Union Européenne. Près de 10 km d'autoroutes sont construits chaque jour en Europe.

Question gênante

Le lancement de l'A75 a été précédé du projet de mise à 2x2 voies de la RN 9, partiellement mis en oeuvre : dégagement de parois rocheuses hautes de plusieurs dizaines de mètres puis élargissement de diverses sections. Ces aménagements sont devenus inutiles, certains se sont même révélés dangereux car ils incitaient à des vitesses excessives : des quilles en plastique ont alors ramené la route à 2x1 voie.

L'autoroute A75 est gratuite, excepté le franchissement du viaduc de Millau : le contribuable a offert cette infrastructure aux usagers de la route au nom du sacro-saint désenclavement.

Le viaduc de Millau est garanti pour 120 ans par les ingénieurs, la concession est de 75 ans. Et les réserves de pétrole ?

Christian Noguier

Autoroute sensuelle

Selon la revue Massif Central Magazine, "l'autoroute A75 épouse étroitement les formes généreuses du Massif central". Même quand elle passe à 300 mètres au-dessus du Tarn ?

Denis Wénisch

Un élu heureux !

Serge Godard, sénateur-maire de Clermont-Ferrand : "grâce à l'A75, qui assure la liaison Ile de France-Catalogne, et à l'A89 qui relie l'Europe de l'Est à la façade atlantique, nous sommes à la croisée de deux flux européens. 80% du territoire français est à moins de 4h en voiture de Clermont".

Enclavement ?

Il y a 50 ans, le célèbre géographe Raoul Blanchard (1877-1965) s'étonnait de la vitalité industrielle et scientifique de Grenoble malgré le handicap de son enclavement géographique au milieu des montagnes du Dauphiné. Il concluait à l'influence primordiale des facteurs humains sur le développement économique. Pas d'autoroutes (A48, A41, A49, A51) à l'époque !

Eric Doligé, sénateur et président UMP du Conseil général du Loiret, se réjouit de l'adoption du projet d'autoroute A19 Artenay-Courtenay entre Orléans et Montargis : "le premier intérêt de l'A19 est environnemental. Cette autoroute va supprimer plusieurs dizaines de milliers de véhicules qui, aujourd'hui, circulent dans les villes ou en périphérie".

Quant à Philippe Pintaux, maire de Pithiviers, il est heureux : "l'A19 nous placera au coeur du réseau routier européen" (le nombre de bourgades situées au coeur de l'Europe est étonnant).

La FNAUT Loiret a répondu vertement à ces deux notables.

"Derrière le jargon grandiloquent utilisé pour vanter les mérites du "désenclavement", se cache une autre réalité. Comme l'ont démontré bien des études, y compris un rapport publié par le Conseil général des Ponts et Chaussées, aucun lien sérieux n'a pu être établi entre relance de l'emploi et autoroutes. S'il suffisait de bitumer à outrance pour lutter contre le chômage, notre pays serait le champion du plein emploi. La France comptait 120 km d'autoroutes et 80 000 chômeurs en 1960, elle en compte 10 000 km et 3 millions aujourd'hui.

L'implantation de bons accès autoroutiers n'évite pas le déclin industriel et ne crée ni les matières premières, ni les sources d'énergie, ni la main d'oeuvre qualifiée ou l'environnement scientifique et technique que recherchent les entreprises. Le nord de la France, bien que devenu noeud autoroutier, connaît un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale. A l'inverse, un journal financier vantait, il y a quelques années, le dynamisme économique de la région de Cholet (Maine et Loire) pourtant dépourvue d'autoroute. Autrement dit, il y a des autoroutes sans développement et du développement sans autoroute.

Affirmer que l'A19 jouera un rôle environnemental positif, c'est oublier que la construction des autoroutes stimule considérablement le trafic routier (les actionnaires des sociétés autoroutières l'ont bien compris), que l'effet de serre menace gravement notre avenir et qu'une crise pétrolière majeure se profile à brève échéance.

Dans une véritable fuite en avant, les hommes politiques partisans des autoroutes prétendent bâtir le futur en prolongeant les tendances d'un passé révolu, mais ils nous conduisent à coup sûr droit dans le mur".

Didier Grimault

Selon la Direction des Routes, l'A75 Clermont-Béziers/Montpellier est une "autoroute d'aménagement du territoire". Voyons les choses de plus près.

Jean Juhle, maire de Saint Flour, constate que les résidences secondaires se multiplient et que le trafic grossit : "six voies seraient nécessaires" (La Croix du 11-10-04). Plus au sud, la DDE de l'Hérault observe que des habitants de Montpellier migrent vers Clermont l'Hérault et Pézenas, à 20 minutes de Montpellier en voiture.

Selon René Souchon, maire PS d'Aurillac : "pour Clermont-Ferrand, qui va devenir une plateforme logistique, l'effet de l'A75 est très positif. Mais une autoroute peut amener le meilleur comme le pire, elle peut signer l'exode des populations. Pour que l'A75 puisse irriguer la région, il faut construire d'autres routes : Aurillac est à 70 km de l'A75 et reste enclavée".

Une chose est donc sûre : l'ouverture de l'A75 va provoquer une multiplication des déplacements routiers.

Serge Godard, maire PS de Clermont-Ferrand, réclame déjà une autoroute parallèle à l'A75 à l'est de sa ville pour soulager la première : "le bouchon de Millau va sauter, le bouchon de Clermont va apparaître"... Et l'A75 ne suffit pas pour désenclaver : le tronçon Lyon-Balbigny de l'A89 (55 km pour 1 milliard d'euros) est "vital pour les populations auvergnates" selon Pierre-Joël Bonté, président PS du Conseil régional.

Le syndicat mixte d'étude et de promotion de l'axe européen Toulouse-Lyon (SMTL) agit pour la mise de la RN 88 aux caractéristiques autoroutières, qui exigerait 1,8 milliard d'euros pour les travaux non décidés pour l'actuel 12ème plan. Il s'est engagé avec l'Etat dans une démarche partenariale "se référant aux principes du développement durable" (pour les élus locaux et les chambres consulaires, tout aménagement routier est "durable").

Les études lancées par le syndicat ont cependant fourni des conclusions qui devraient l'inciter à réfléchir avant de gaspiller l'argent public.

- La vitesse n'est plus le premier objectif des usagers de la route, c'est la sécurité. Et 72% des usagers privilégient la protection de l'environnement à l'augmentation de la vitesse.

- La route n'est pas seule à répondre aux besoins de déplacement.

- Le désenclavement routier peut tout autant faire partir des activités et des habitants qu'en attirer.

Jean Sivardière

Alarme sociale ?

Adoptée le 28-10-2004 à la SNCF par la direction et 6 des 8 syndicats de cheminots, la procédure d'alarme sociale semble déjà grippée. Elle fonctionne plus ou moins bien à l'échelle locale ou régionale mais, selon Didier Le Reste, secrétaire de la CGT Cheminots, "elle ne peut s'appliquer à des questions d'envergure nationale telles que l'évolution de l'emploi, la réorganisation du fret, les statuts et les salaires".

Le 2 juin a ainsi eu lieu la 4ème grève nationale depuis le début 2005. Rappelons qu'une journée de grève coûte en moyenne 15 millions d'euros à l'entreprise, sans parler des effets psychologiques désastreux auprès des voyageurs et, plus encore, des chargeurs.

Bernard Aubin, secrétaire général de la CFTC-Cheminots, avait peut-être raison de déclarer : "un protocole d'alarme sociale a été signé à la SNCF parce que le gouvernement avait placé au-dessus de nous l'épée de Damoclès d'une loi sur le service minimum. Mais, contrairement à la RATP, il n'y a à la SNCF aucune volonté de part et d'autre d'améliorer le climat social".

Quant aux syndicats de traminots des villes de province, leurs négociations avec l'Union des Transports Publics n'ont pas abouti. Les droits des usagers des transports en matière de continuité du service public n'ont donc guère progressé depuis un an.

Bougez autrement

La Journée Sans Voiture est morte (99 villes participantes en 2002, 72 en 2003 et 58 en 2004), vive la journée "Bougez autrement". En présentant ce "nouveau concept" (?), Serge Lepeltier, alors ministre de l'Écologie, n'a suivi qu'en partie les recommandations de la FNAUT. Il a certes évoqué comme alternative à la voiture (sale) : la voiture propre, le co-voiturage, le vélo et le bus. Mais il n'a pu s'empêcher de préciser que "l'équilibre modal" qu'il recherche inclut la voiture car "elle représente une forme de liberté individuelle, à condition qu'il s'agisse d'une voiture propre ; il ne s'agit donc pas de prendre la voiture comme bouc émissaire". Les automobilistes peuvent rester zen.

Pour montrer l'exemple, le ministère de l'Écologie va renforcer son garage à vélos et mettre en place un plan de déplacements d'entreprise. Le ministre a confirmé que l'État n'achètera plus que des véhicules faibles émetteurs de CO2 et réduira son parc de 20%, ce qui ramènera de 10 à 8 le nombre de voitures (propres) dont dispose le cabinet du ministre : 7 de trop ?

On attend maintenant les décisions de la nouvelle ministre, Nelly Olin.

A28 : une autoroute aberrante

L'autoroute A28 Rouen-Alençon, qui doit être prochainement mise en service, est particulièrement contestable. Longue de 125 km, elle aura détruit de nombreux milieux naturels précieux et coûté 915 millions d'euros. Le trafic prévu est ridicule : 10 à 12 000 véhicules par jour, mais elle concurrencera la ligne ferroviaire Rouen-Caen-Tours et facilitera le transit nord-sud des camions et la desserte routière du port du Havre. Le rail ne captera qu'une part infime du trafic terrestre généré par le développement de Port 2000 au Havre. Certes les présidents PS des deux régions normandes, Alain Le Vern et Philippe Duron, viennent de lancer l'étude d'un franchissement ferroviaire souterrain de l'estuaire de la Seine. Mais quand on voit que RFF n'a même pas les moyens d'améliorer les performances de la ligne Rouen-Tours, cette initiative fait sourire. La route tout de suite, le rail pour le long terme...

Marc Le Rochais

Autoroute et autonomie locale

L'office fédéral suisse du développement territorial vient de publier un rapport de recherche sur les "interactions économie-transport", réalisé par l'association suisse des ingénieurs en transports (SVI) à la demande de l'office fédéral des routes (OFROU).

Les effets des autoroutes sur l'économie régionale ont été étudiés sur l'exemple de l'A7, qui relie l'A1, à la hauteur de Winterthur, et le canton de Thurgovie. Le rapport montre que dans les communes qui ont le plus profité de la nouvelle desserte, les effets positifs de l'A7 sont difficiles à mettre en évidence. On n'observe ni effets directs sur les entreprises ni impact significatif sur la plupart des indicateurs socio-économiques (prix de l'immobilier, revenus, nombre d'habitants, croissance). C'est uniquement dans le domaine de l'emploi qu'on pourrait conclure à une légère impulsion positive.

Pour l'essentiel, ces résultats correspondent aux expériences d'autres cas. Pour les avantages liés à l'implantation, les résultats d'un sondage réalisé auprès de 500 entreprises montrent que la proximité de l'autoroute n'est que moyennement significative.

Selon les chercheurs, le cas de l'A7 de même que la littérature démontrent donc qu'il faut se méfier des conclusions hâtives telles que "meilleure desserte = essor économique régional".

(information transmise par l'ATE)

France-Italie : le tout camion

Aucune leçon n'a été tirée par l'État du drame du tunnel Mont-Blanc survenu en mars 1999.

Jean-Claude Gaysot, alors ministre de l'Équipement, s'est préoccupé en priorité de la réouverture du tunnel après une "mise en sécurité" (et d'une répartition plus "équitable" des nuisances entre les vallées de Chamonix et de Maurienne). 55 millions d'euros ont été investis au Fréjus pour la sécurité. La "mise en sécurité" de ces monotubes a montré ses limites : en octobre 2004, au Mont Blanc, le choc frontal de deux camions a provoqué un début d'incendie, mais l'accident n'a pas été médiatisé. Et au Fréjus, le 4 juin, a eu lieu un nouvel incendie entraînant la fermeture du tunnel pour plusieurs mois.

Certes la mise à gabarit B1 de la ligne Ambérieu-Modane et du tunnel de Modane a été décidée, elle aboutira en 2008. La technique de ferroutage Modalohr pourra jouer un rôle important à cette date, mais la capacité de cet axe n'aura été que faiblement augmentée puisqu'elle n'atteindra que 13 millions de tonnes par an.

Pendant ce temps, on a continué à programmer des autoroutes, en particulier l'A48 Ambérieu-Bourgoin assurant la liaison entre l'A39 venant du nord et l'A43 qui donne accès au tunnel du Fréjus. Confirmée par Gilles de Robien, l'A48 est idéale pour stimuler le trafic routier transalpin. Et les deux anciens ministres n'ont pas cessé d'accorder leurs faveurs aux transporteurs routiers.

Après toutes ces inerties et ces incohérences, la France est dans l'impasse : le trafic du Fréjus (3 à 5 000 camions par jour) s'est reporté sur le tunnel du Mont Blanc, rendant à nouveau la vie infernale dans la vallée de Chamonix, et l'alternative ferroviaire n'est pas au rendez-vous. Le projet Lyon-Turin n'est qu'une perspective lointaine, il n'est pas prêt techniquement, et son financement reste plus qu'aléatoire.

Il aurait fallu, comme le souhaitait alors le mouvement associatif, suivre l'exemple suisse : RPLP et investissements ferroviaires. Mais on a préféré la voie de la facilité : triste bilan.

On aurait tort de ne voir dans l'accident du Fréjus qu'un simple problème de sécurité routière. C'est une réorientation complète de la politique des transports de marchandises selon le modèle suisse qui est indispensable, et qui devrait s'imposer comme une évidence écologique : le nouveau gouvernement en aura-t-il le courage, ou attendra-t-il la prochaine catastrophe ?

Jean Sivardière

Permis à points

Récompense :

+2 points à Jean-Pierre Viaud, conseiller municipal Vert de Caen. Il s'est opposé (en vain) à l'attribution d'une subvention de 23 000 euros au Salon des Sports mécaniques de Caen, qui fait chaque année, devant 10 000 spectateurs, la promotion de la formule 1, du moto-cross, des 4x4, quads et autres engins bruyants et polluants. Brigitte le Brethon, maire UDF, est l'auteur d'un rapport très volontariste sur le thème "comment encourager l'usage du vélo en ville"...

Punitions :

-2 points au Conseil supérieur de l'Ordre des experts comptables, qui a décerné son prix du "meilleur rapport développement durable" à la Société des autoroutes du Sud de la France, dont le président Bernard Val se vante devant ses actionnaires d'une croissance du trafic de 3,1% en 2004.

-1 points à l'agglomération de Mulhouse. Lors de la présentation de la première rame du tramway à la population, les visiteurs ont bénéficié d'une entrée demi-tarif au musée... de l'Automobile.

Bêtisier

Jean Brasquié, représentant du MEDEF au CESR d'Alsace. Ironisant bêtement sur l'importance "démessurée" prise par le transport ferroviaire en Alsace sous l'impulsion du Conseil Régional, il propose "une collecte pour offrir une casquette et un uniforme de contrôleur au président Zeller".

Patrick Devedjian, alors ministre de l'Industrie. Au sénateur Vert Jean Desessard qui déclarait : "s'il est difficile de lutter contre le réchauffement climatique, il sera encore plus difficile de vivre avec", il a répondu stupidement : "je vais acheter un maillot de bain".

Bernard Darniche, ancien pilote de rallye, consultant à France Inter, sait comment réduire la mortalité croissante des jeunes sur la route. Le nombre des tués diminue, en particulier sur les autoroutes. Or le nombre des jeunes qui se tuent augmente. Conclusion géniale : si les jeunes se tuent, ce n'est pas parce qu'ils boivent trop d'alcool dans les boîtes de nuit et reprennent ensuite le volant, c'est tout simplement parce qu'ils n'ont plus assez d'argent pour payer les péages autoroutiers. Il faut offrir des tarifs spéciaux aux jeunes.

BIEN DIT

Yves Mansillon, préfet, président de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) : "la France souffre d'un manque de démocratie participative. L'enquête publique intervient alors que la décision apparaît déjà quasiment définitive. Il faut une vraie discussion sur les alternatives et les variantes, pas uniquement un combat sur un tracé. Il faut se demander si le projet est nécessaire avant de se demander où il va passer. Il faut dissocier le temps de la discussion ouverte sur les options et celui de l'enquête sur un projet précis, définitif".

Jacques Auxiette, président PS de la région Pays de la Loire : "les élus ont le droit d'avoir des idées et de les exprimer. Mais ils n'ont pas le monopole de la créativité, ils n'ont que la légitimité pour décider".

Antoine Waechter, président du Mouvement des Ecologistes Indépendants : "les élus doivent considérer les associations comme des partenaires et non comme des contraintes".

Pas pratique cette réservation obligatoire



Chèvre contre TGV

Une chèvre qui s'était introduite sur la LGV Méditerranée près de la gare de l'Arbois a été pulvérisée par un TGV Marseille-Bruxelles. Conséquence immédiate : un retard de 2h30 qui s'est répercuté sur les rames suivantes.

Vélo indésirable

Une récente journée de formation de personnels hospitaliers organisée au Centre des Congrès de Caen est interrompue au bout de deux heures par une annonce importante : si le vélo attaché à un poteau situé devant l'entrée principale n'est pas récupéré immédiatement par son propriétaire, les forces de l'ordre procéderont à son enlèvement. Motif : arrivée imminente du ministre de l'Agriculture, que la vue de ce véhicule archaïque pourrait choquer.

Bien entendu, les propriétaires des voitures stationnées devant le Centre n'ont pas été inquiétés.

Brèves

Consommateurs

18 associations nationales de consommateurs sont agréées par l'Etat. L'UFCC-Que Choisir, la plus importante d'entre elles, a 90 000 adhérents ; la FNAUT en a 35 000. D'après un sondage effectué en 2001, 90% des Français font confiance aux associations de consommateurs pour la défense de leurs intérêts.

Microbus

Depuis avril 2004, un microbus long de 5,44 m à plancher bas et une porte large de 1,40 m circule dans le centre de Laval. Construit par Gruau, il est polyvalent : il peut transporter 22 personnes et être utilisé pour le transport des handicapés, la desserte d'une zone périurbaine ou d'un campus, le transport de petits groupes en excursion ou comme navette entre des gares (PREDIT).

Le transport prioritaire

Selon une enquête TNS-Sofres réalisée en juin 2004, 41 % des Franciliens pensent que les conditions de déplacement constituent le domaine sur lequel il faudrait intervenir en priorité, avant même ... la sécurité et l'emploi.

Contradictions

Le mensuel Isère Magazine (avril 2005), publié par le Conseil général, s'inquiète du réchauffement climatique qui menace l'humanité. Il veut "sensibiliser la population à la nécessité de protéger la planète". Mais le même numéro fait de la publicité pour les services aériens Grenoble-Londres assurés par la compagnie EasyJet.

En octobre aura lieu, à Bourges, le festival international du film écologique. La plaquette de présentation du festival donne un plan très clair des accès par voiture (propre ?) de Bourges, mais pas un mot sur la desserte ferroviaire.

Tout camion

"Six ans après le drame du Mont Blanc et les catastrophes du Tauern et du Gothard, le cauchemar recommence au tunnel du Fréjus. Une fois de plus, nos dirigeants vont sans nul doute prendre dans les jours qui viennent des engagements solennels en faveur du transfert des marchandises sur le rail et d'une autre politique des transports. Une fois l'émotion passée, le tout-roulier reprendra ses droits et les belles promesses seront oubliées. Pire, au nom d'une fictive sécurité, le doublement des tunnels routiers sera proposé, aboutissant au doublement du trafic des camions" (ARSMB, 5 juin 2005).

Actions en régions

Alsace

● Par ses interventions auprès des élus et ses nombreuses opérations de promotion du rail (trains spéciaux, valorisation du train + vélo), l'Association pour la Promotion du Chemin de fer Colmar-Metzeral, fondée en 1991 alors que l'avenir de la ligne était menacé, a obtenu la modernisation de la voie, du matériel et de l'exploitation. En relation avec les associations allemandes concernées, elle milite pour la réouverture de la liaison Colmar-Fribourg.

Bretagne

● Afin de mieux défendre les transports publics, l'Association des Usagers du STAR (réseau de Rennes) est devenue l'Association des Usagers des Transports d'Ille et Vilaine. L'AUTIV et le collectif PMR mènent avec Rennes Métropole une campagne pour le respect des personnes à mobilité réduite par les autres usagers. Pour en savoir plus, consultez le site internet : www.autiv.org.

Franche-Comté

● La FNAUT Franche-Comté s'inquiète de la fermeture possible de la ligne Dole-Souvans au trafic de fret. De même, Transport 2000 Pontarlier refuse la disparition du fret ferroviaire sur le Haut Doubs et le Haut Jura.

● L'APVFJ a apprécié la mise en service d'une relation TGV Strasbourg-Marseille par Lons-le-Saunier mais regrette le trop faible nombre des liaisons avec Lyon. Elle demande le doublement de la ligne des Dombes afin de désaturer l'itinéraire par Ambérieu.

● L'AUTAB souhaite une meilleure coordination entre trains et bus à la gare de Besançon-Viotte : les progrès récents sont insuffisants. Elle note avec intérêt le lancement d'une étude pour la création d'une future gare Besançon-ouest envisagée dès 1979.

● L'association Défense de la Vallée de la Vallière, concernée par le transit des poids lourds, a organisé à Perrigny une soirée-débat sur la pollution de l'air par la circulation routière.

Lorraine

● La FNAUT Lorraine a présenté au Conseil de développement de Nancy un projet de RER valorisant fortement l'étoile ferroviaire de Nancy depuis Pagny-sur-Moselle, Toul, Pont Saint Vincent et Lunéville : services diamétraux, nouvelles gares pour desservir un hôpital et des zones d'activités, liaisons avec le réseau urbain. Ces propositions ont été bien reprises dans un document de la Communauté Urbaine du Grand Nancy.

● A l'occasion de l'ouverture de la rocade sud de Metz, AGIRR et la FNAUT-Lorraine ont rappelé leur opposition, quel que soit le tracé, au projet de deuxième autoroute Metz-Nancy (A32) que le gouvernement pousse "malgré ses positions médiatiques sur l'effet de serre, les conclusions défavorables du débat public et l'opposition du Conseil régional".

● L'association des Usagers du TER Lorrain (AUTERLOR) apprécie l'amélioration du taux de ponctualité des TER (93% en moyenne) sauf sur l'axe majeur Nancy-Luxembourg (86%) et celle de l'information dans les gares principales en cas de trafic perturbé, mais pas dans les trains où elle reste aléatoire, et dans les petites gares et haltes, où elle est absente (et où le confort reste très insuffisant). Elle s'inquiète vivement de la fragilisation de plusieurs lignes par la stagnation des fréquences, la réduction de la vitesse des trains (de 90 km/h à 60 sur un tronçon de la ligne Merrey-Nancy) suite à la dégradation de la voie, et la disparition du trafic de fret.

● L'association Train-Gérardmer-Vologne-Vosges (TG2V) demande la réouverture de la ligne Gérardmer-Bruyères (vers Saint Dié ou Epinal) longue de 15 km seulement et fermée en 1988. Elle a déjà rassemblé 1500 adhérents et a été reçue par le président de la région Lorraine. Son objectif est d'améliorer l'accessibilité de la Vallée des Lacs et d'y limiter l'afflux incontrôlé de voitures, atteinte grave à l'environnement et handicap au développement touristique.

Midi-Pyrénées

● L'association TARSLY demande à la SNCF d'améliorer sérieusement la qualité du service de nuit Carmaux-Albi-Paris au lieu de le supprimer fin 2005 : elle lui a présenté un ensemble de suggestions faciles à mettre en oeuvre pour capter de nouveaux clients et sauvegarder ainsi une liaison indispensable. Jacques Vaisson, président de TARSLY, et François Jeannin, vice-président de la FNAUT et membre du CSSPF, ont rencontré Louis Gallois à ce sujet.

TARSLY proteste par ailleurs contre les "dysfonctionnements quasi-quotidiens" observés sur la ligne Toulouse-Rodez : surcharges, retards, trains remplacés par des cars, services supprimés. Elle a réclamé la prolongation des abonnements d'un mois à titre compensatoire : seule une réduction temporaire de 10% du prix des abonnements a été accordée par la SNCF.

Poitou-Charentes

● La FNAUT PC a organisé à Bressuire une réunion-débat sur les transports dans le nord-Poitou. Elle réclame le maintien des correspondances à Saumur pour Tours et la redynamisation de la ligne La Roche sur Yon-Bressuire-Thouars-Saumur. Selon Sylvain Ruault, animateur de la FNAUT PC à Bressuire et étudiant à Tours, mieux vaut moderniser le matériel TER et intensifier les dessertes que faire venir le TGV à Thouars depuis Saumur.

● La FNAUT PC critique le projet électoraliste et irréaliste de barreau TGV Poitiers-Limoges. La ligne actuelle souffre d'un retard de modernisation et les travaux envisagés au contrat de plan ne concernent même pas le tronçon Poitiers-Montmorillon en mauvais état. Pour Paris-Limoges, le projet POLT est plus efficace.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● Suite à la mise en souterrain de la ligne Nice-Vintimille entre Cap d'Ail et Monaco, 6000 m² de délaissés sur un terrain interfrontalier ont été proposés à la vente par RFF. L'association Cité-Culture-paysages de Cap d'Ail regrette qu'il n'ait été tenu aucun compte de la possibilité de les utiliser pour un parking de dissuasion.

Rhône-Alpes

● L'association Vallée de la Drôme-Harmonie demande que les enfants scolarisés à Crest et Valence puissent utiliser le train pour leurs déplacements depuis Die, et non le service d'autocar imposé par le Conseil général de la Drôme. Elle a transmis au Conseil régional des suggestions simples pour améliorer les relations TER Die-Valence et les correspondances en gare de Valence-ville.

● Le Collectif Transport Val de Saône a marqué un point décisif : le Conseil régional a lancé une étude de faisabilité de réouverture de la ligne Lyon-Trévoux, fermée au trafic voyageurs en 1988. La ligne dessert 70 000 habitants (dont près de 20 000 peuvent accéder à pied aux gares) qui effectuent 34 000 déplacements quotidiens vers Lyon ou Trévoux.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 136

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

Le tram-train en panne ?

Le tram-train illustre tristement les dysfonctionnements de la politique française des transports. Cette innovation connaît un succès fantastique à Karlsruhe et sa mise en service sur Sarreguemines-Sarrebruck en 1997 a permis de doubler le trafic. Mais le tram-train ne décolle pas en France. Pourtant plusieurs agglomérations s'y intéressent : Mulhouse, Strasbourg, Lille, Lyon, Saint-Etienne, Nantes, Bordeaux.

L'effort de recherche soutenu par l'Etat s'est polarisé, avec le succès que l'on sait, sur les tramways sur pneus et autres tapis volants dont on se passe très bien, mais on n'a toujours pas défini les caractéristiques techniques (gabarit, poids, résistance aux chocs) d'un tram-train français standard : on reste incapable d'adapter ce que nos voisins allemands savent faire depuis 10 ans.

Le grand nombre d'intervenants, aux points de vue souvent divergents, ne facilite pas les choses : agglomération, région, département, SNCF, RFF, Etat. De plus, les exigences techniques exagérées de la SNCF renchérissent le coût du matériel roulant (passé de 3 à 5 millions d'euros la rame), et le coût des péages réclamés par RFF pour les arrêts en gare est exorbitant (par définition, le tram-train doit assurer une desserte suburbaine fine).

Le bilan est maigre. Bellegarde-Genève (2001) et Aulnay-Bondy (prévu pour 2006) ne sont pas de véritables tram-trains : les rames ne circulent que sur des emprises RFF. Quant au projet de tram-train de Strasbourg, la partie urbaine sera réalisée mais la partie périurbaine est remplacée par une desserte TER, renforcée mais moins fine.

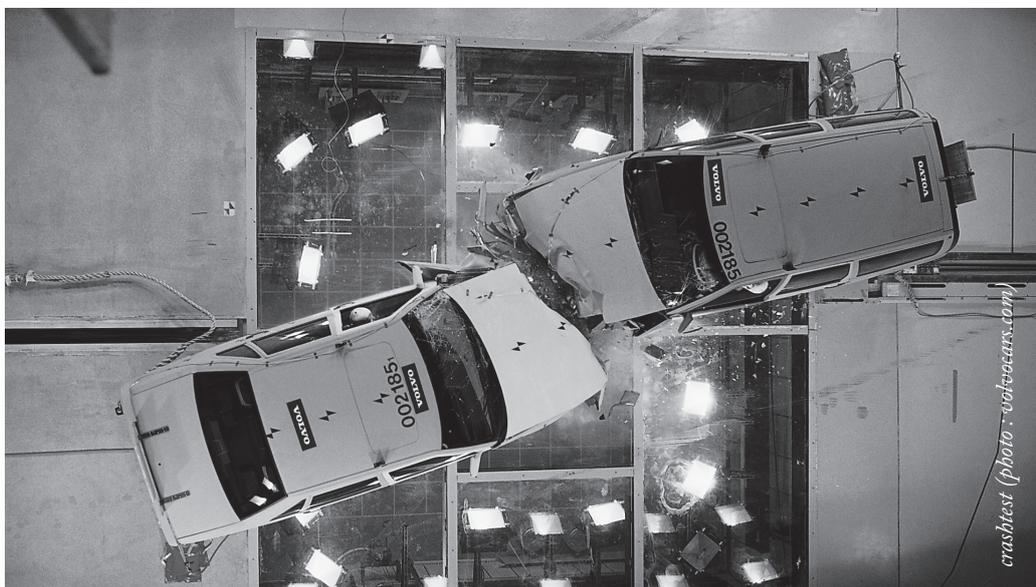
Le tramway de Mulhouse est en construction, sa partie urbaine sera mise en service en 2006, mais son extension périurbaine sous forme de tram-train vers Thann et Kruth se heurte encore à de nombreuses difficultés. Il est prévu une société d'exploitation unique associant l'exploitant local (SITRAM) et la SNCF : c'est un progrès considérable. Mais l'avenir du projet n'est pas assuré en raison des obstacles financiers, aggravés par le désengagement de l'Etat.

Yves Boutry

Une ordonnance anti-démocratique : voir page 4

La sécurité routière en Suède : un exemple à méditer

Alors que la France peine à réduire sa mortalité routière en-deça du seuil symbolique des 5000 tués par an, la Suède accentue ses efforts et n'hésite pas à afficher l'objectif ambitieux "zéro tué, zéro blessé grave", ratifié par son Parlement dès 1997. Considérant que "la mobilité doit être asservie à la sécurité", elle met en place une politique globale de "responsabilité partagée" impliquant l'Etat (administration des routes, police, enseignement), les 289 communes du pays, l'industrie automobile, les automobilistes, les conducteurs de cars et bus, les transporteurs routiers de fret, les chargeurs, et les associations. Mais le succès se fait attendre.



La Suède est peuplée de 9 millions d'habitants. 4 millions de voitures, 120 000 motos, 14 000 autobus et 350 000 camions y circulent.

Le réseau routier suédois s'étend sur 420 000 km, dont les 2/3 sont des voies forestières. 98 000 km sont des routes d'Etat et 40 000 des routes communales.

La Suède a abandonné la circulation à gauche pour la circulation à droite en 1967 : cette décision délicate a donné le coup d'envoi de sa politique de sécurité routière.

Depuis cette date, le nombre de tués a diminué régulièrement pour atteindre 537 en 1996, soit 61 tués par million d'habitants (147 la même année en France) et 4000 blessés graves. En 1997, le Parlement suédois a estimé insuffisants ces progrès pourtant remarquables, et il a ratifié à l'unanimité l'objectif "zéro tué, zéro blessé grave sur les routes", avec un objectif intermédiaire : moins de 270 tués en 2007.

Le gouvernement a alors décrété une "mobilisation générale" impliquant tous les acteurs de la sécurité routière.

Une volonté ferme

1. L'Etat, qui dispose d'une base de données portant sur 30 000 accidents, s'efforce de lutter contre toutes les causes d'accidents : non-port de la ceinture (c'est le cas de la moitié des victimes d'accidents graves), facultés défaillantes des conducteurs (une victime sur 4 est sous l'emprise de l'alcool, une sur 4 sous celle de la drogue, de médicaments, de la maladie, de la fatigue ou d'un trouble psychologique).

La vitesse maximale autorisée est nettement plus faible qu'en France, puisqu'elle est de 110 km/h sur les autoroutes, 90 km/h sur les grandes routes et 70 km/h sur les routes ordinaires (respectivement 130, 110 et 90 en France). Dans les agglomérations, elle est de 50 km/h et, de plus en plus souvent, de 30 km/h dans les zones mixtes où piétons et cyclistes ne sont pas séparés des véhicules routiers. Le taux maximum légal d'alcoolémie est de 0,2 g/litre de sang comme en Norvège et en Pologne (0,5 en France).

L'Etat considère que la sécurité du trafic doit passer avant son efficacité (vitesse, fluidité). Des campagnes sont organisées pour encourager le



respect des limites de vitesse par les conducteurs et le port du casque par les cyclistes. Les contrôles de police (vitesse, alcool, drogue, ceinture) ont été renforcés, les sanctions ont été aggravées, les secours améliorés (les professionnels du volant reçoivent une formation de secourisme). Les pneus neige sont devenus obligatoires l'hiver.

2. Les constructeurs suédois (Volvo et Saab pour les voitures, Scania et Volvo pour les camions et autobus) ont toujours été très attentifs à la sécurité : Volvo a ainsi introduit la ceinture de sécurité à trois points de fixation dès 1959. Leurs efforts pour améliorer la sécurité passive et active ont été intensifiés.

Volvo, qui dispose d'un centre de recherches très performant à Göteborg, propose des airbags à déclenchement rapide, fixés au tableau de bord, au toit et aux portières, assurant donc une protection dans toutes les directions. Les sièges peuvent basculer pour limiter les effets du "coup du lapin" lors d'un choc arrière. La structure métallique des véhicules a été modifiée afin de mieux absorber les chocs et de limiter les effets des tonneaux (de nombreux tests physiques et simulations par ordinateur sont effectués à Göteborg). En cas de choc frontal, le moteur glisse sous les genoux du conducteur. Volvo se préoccupe également de la protection des automobilistes lors d'un choc avec un camion, et de la sécurité des piétons et cyclistes en cas d'accident.

La sécurité active a été améliorée elle aussi. Des sociétés suédoises sont à l'origine de nombreuses innovations : éthylomètre anti-démarrage, détection du sous-gonflage des pneus, surveillance de la vigilance du conducteur, vision de la route derrière le véhicule (par affichage sur un écran du tableau de bord), phares éclairant la route dans les virages, indication de la distance entre le véhicule et celui qui le précède, détection des obstacles.

3. L'administration des routes concentre ses efforts sur les routes les plus dangereuses. Pour éliminer les risques de collisions frontales ou latérales, elle pose des glissières médianes à câbles qui agrippent la voiture au lieu de la renvoyer sur la route, crée des rond-points et supprime les obstacles dangereux situés au bord des routes.

4. Tous les acteurs sont mobilisés. Les communes sont incitées à analyser la sécurité de leur voirie et à la réaménager si nécessaire. Administrations et entreprises doivent instaurer une assurance qualité de leurs transports pour améliorer la sécurité. L'Etat finance largement les activités de l'association nationale de sécurité routière (NTF).

Difficultés

La Suède est, avec la Grande Bretagne et les Pays-Bas, le pays européen qui compte le moins de tués sur les routes par rapport à sa population. Elle n'en recherche pas moins une sécurité routière encore meilleure : ses efforts portent sur tous les paramètres ; plus que par leur originalité, ils frappent par leur caractère systématique, leur cohérence et leur continuité.

On en est loin en France malgré une réaction vigoureuse et efficace depuis 2002 : "détail" symbolique, la promesse de Gilles de Robien - corriger les statistiques de mortalité routière en portant le "délai de décès" d'un accidenté de 6 à 30 jours - n'a même pas été tenue...

La Suède se heurte cependant à des difficultés : si l'aggravation des sanctions est bien acceptée par le public, celui-ci rechigne devant le coût des équipements de sécurité. Et force est de constater que la sécurité s'améliore peu depuis le lancement de l'objectif "zéro victime" : le nombre des victimes est monté à 591 en 2000 avant de redescendre à 530 en 2003 et 480 en 2004.

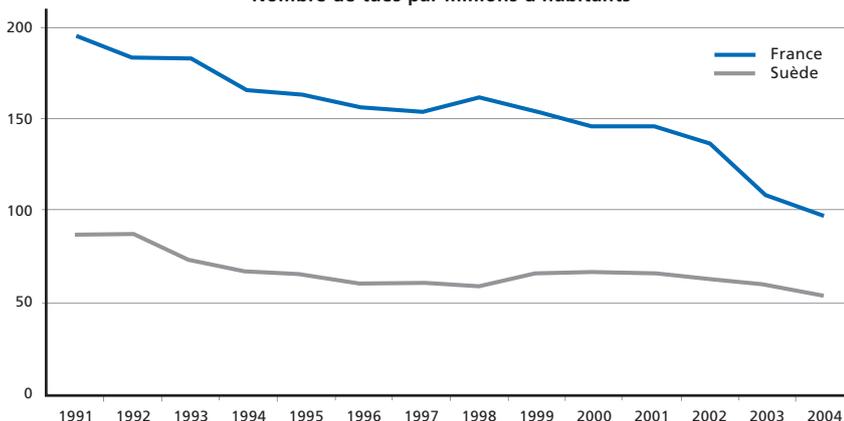
L'exemple suédois montre que réduire l'insécurité au-dessous d'un certain seuil est de plus en plus difficile et coûteux. Il incite inévitablement à poser deux questions trop souvent ignorées.

- Certaines des mesures prises ("véhicule intelligent", "route qui pardonne") ne présentent-elles pas des effets pervers en donnant au conducteur un sentiment trompeur de sécurité ?

- L'erreur étant humaine, il existe sans doute un niveau incompressible d'insécurité. Peut-on alors isoler la politique de sécurité routière de la politique des transports ? Le transfert du trafic routier sur le transport collectif et le rail n'est-il pas un outil indispensable pour lutter contre l'insécurité routière ?

Jean Sivardière

Nombre de tués par millions d'habitants



Jean-Yves Salaun, directeur général de la Prévention Routière : "l'équipement électronique des voitures est utile (signal sonore quand la ceinture de sécurité n'est pas mise, éthylomètre anti-démarrage) mais il faut apprendre à s'en servir. Bien des automobilistes pensent à tort que le freinage ABS raccourcit le temps de freinage et leur permet de rouler plus vite. L'usage du téléphone portable est dangereux, mais on peut se demander si la consultation d'un ordinateur de bord pour suivre un itinéraire n'est pas aussi dangereuse".

René Guion, Environnement et sécurité Routière, Tours : "Un auditeur de Radio France Bleue Touraine prétendait récemment prendre le volant la peur au ventre par crainte des contrôles de police. Pour moi, la peur au ventre, ce n'est pas de croiser un gendarme, c'est de croiser un chauffard : les radars sont nos amis, ils nous protègent."

Le saviez-vous ?

1,2 million de personnes sont tuées chaque année dans le monde sur les routes et 10 millions blessées gravement. En Europe, le bilan est de 40 000 tués et 1,7 million de blessés graves. Plus de 300 000 personnes ont été tuées sur les routes françaises entre 1973 et 2003, 99 000 entre 1991 et 2001.

Les accidents de la circulation en ville sont responsables d'un tiers des tués et des deux tiers des blessés graves.

Selon une étude récente de l'INSERM et de l'INRETS, le risque d'accident est multiplié par 4 pendant la période qui suit une séparation ou un divorce. 3% des accidents sont dus à cette source de perturbation psychologique.

Contrairement à une croyance largement répandue, les petites routes sinueuses ne sont pas les plus dangereuses. Ainsi, en Corse, la plupart des accidents ne surviennent pas sur des routes sinueuses de montagne, mais sur les routes les mieux aménagées telles que la RN 198, ligne droite de 150 km qui longe la côte Est de l'île.

80% km/h aux Pays-Bas?

Les Pays-Bas envisagent une limitation générale de la vitesse des voitures à 80 km/h dans les aires urbaines d'Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht afin de contenir la pollution de l'air au-dessous des valeurs limites de l'Union Européenne (source T&E). Les voies de circulation seraient retrécies, et on pourrait passer de 4 à 3 voies sur une même emprise.

Selon le Transport Research Laboratory de Londres, une réduction de 3 km/h de la vitesse moyenne sauverait 5000 vies humaines par an en Europe.

Un coup de frein irresponsable

Malgré la décision démagogique de Jean-Pierre Raffarin de réduire de moitié le montant des amendes pour les "petits" excès de vitesse (voir FNAUT Infos N°126, 127, 131), le gouvernement précédent avait maintenu un langage de fermeté contre les comportements dangereux au volant, et souligné en particulier la corrélation entre déploiement des radars, baisse de la vitesse (et de la consommation de carburants) et diminution du nombre et de la gravité des accidents.

A peine installé au ministère des Transports, Dominique Perben a fait une embardée choquante en annonçant, quelques jours avant les grands départs estivaux, que les 1000 radars automatiques qui seront installés d'ici la fin 2005 lui semblaient "suffisants pour l'instant".

Selon la LCVR, "c'est une manière de dire aux Français qu'ils peuvent à nouveau foncer". Pour la Prévention Routière, "il existe un gros risque que les automobilistes interprètent cette pause comme un signe de faiblesse politique dans le contexte actuel où l'on veut rassurer les mécontents".

1000 radars, dont l'emplacement est rendu public afin, paraît-il, de ne pas "piéger" les automobilistes, c'est en moyenne 10 par département, ou un radar pour 1000 km de route : comment peut-on affirmer que cela peut suffire ? 7000 radars ont été installés en Angleterre, 5000 aux Pays-Bas !

Autre décision, tout aussi démagogique, du nouveau ministre : l'abandon du projet de contrôle médical périodique obligatoire des conducteurs (déjà en vigueur pour les conducteurs professionnels).

L'abandon du projet d'allumage obligatoire des feux le jour répond au même souci de ne mécontenter personne, mais on ne s'en plaindra pas : le projet était mal fondé scientifiquement, incompris de la majorité des usagers de la route et refusé par les associations de piétons et cyclistes.

Le nouveau ministre a fait savoir qu'il n'envisageait aucune pause dans la politique de sécurité routière, mais il n'a pas convaincu : comment lutter utilement contre la délinquance routière si on craint autant l'impopularité ?

Le ministre veut aujourd'hui privilégier le contrôle de la distance entre véhicules qui se suivent et du respect des feux rouges en ville. Ces orientations sont certes judicieuses mais ne justifient en rien un moratoire sur l'implantation des radars.

(voir aussi notre permis à points p.7)

Jean Sivardière

L'indemnisation des grands handicapés de la route

Lorsqu'une personne subit un préjudice corporel permanent, elle a droit à une indemnisation pour soins, achat d'un appareillage ou fauteuil roulant, aide quotidienne d'une ou plusieurs tierces personnes, constitution d'une retraite en cas de perte d'emploi, ...

- Dans le cas d'un **accident du travail** (ou d'un fait de guerre), la victime obtient une rente viagère versée par la Sécurité Sociale et revalorisée chaque année pour tenir compte de l'inflation.

- Dans le cas d'un **accident de la circulation non considéré comme accident du travail**, la situation est différente. Une loi du 27-12-1974 a imposé une revalorisation annuelle de toutes les rentes viagères, donc de celles qui étaient versées jusqu'alors aux handicapés de la route. Les assureurs automobiles ont alors fait remarquer que cette décision les obligeait à augmenter fortement les primes. L'Etat refusa l'augmentation mais sans attribuer de compensation financière aux assureurs, et ceux-ci furent autorisés à adopter une formule moins coûteuse pour elles : depuis 1975, en règle générale, la rente compensatrice du handicap est d'autorité convertie en un capital unique versé à la victime pour solde de tous comptes.

Cette conversion automatique est particulièrement pénalisante pour les grands blessés de la route, soit environ 3 000 personnes par an (le montant de la rente attribuée, par décision de justice ou à la suite d'une transaction, avant sa conversion en capital est souvent sous-évalué, mais c'est un autre problème).

- La victime doit placer son capital pour s'assurer une réparation pérenne de son handicap, mais elle est souvent gravement perturbée par les conséquences de l'accident, et ne possède pas toujours la compétence nécessaire : en cas d'erreur de gestion, elle voit disparaître une part de ce revenu.

- La rente est convertie en capital suivant un barème officiel. Le capital est ainsi égal à 10, 12 ou 14 fois la rente annuelle initiale pour un accidenté ayant une espérance de survie de 22, 33 ou 50 ans. Il est insuffisant pour lui procurer un revenu équivalent à la rente qui a servi à le calculer (si non les assureurs n'auraient eu aucun intérêt à réclamer la conversion de la rente en capital unique). En pratique, si une rente annuelle revalorisable de 100 euros est convertie en capital, le placement du capital auprès de la Caisse de Prévoyance ne rapporte qu'une rente annuelle non revalorisable de 42 euros.

- La fiscalité aggrave la situation de la victime. La rente viagère versée à un accidenté du travail n'est pas imposable, étant considérée comme la réparation d'un préjudice corporel et non comme un revenu. De même le capital constitutif de cette rente, versé à la Sécurité Sociale par l'assureur du responsable de l'accident, n'entre pas dans le calcul de l'impôt sur la fortune.

Dans le cas d'un **accident de la route non considéré comme accident du travail**, la conversion de la rente en capital ne modifie en rien sa nature de réparation d'un préjudice corporel. L'administration des Impôts le reconnaît d'ailleurs, puisque le capital versé à la victime n'est pas pris en compte dans le calcul de l'ISF. Le revenu de ce capital est par contre considéré, selon une pratique incompréhensible, comme le revenu d'un patrimoine, donc imposable.

Injustice flagrante

L'injustice subie par les handicapés de la route, dont les revenus réels peuvent ainsi être fortement réduits, est flagrante et choquante. C'est en particulier le cas des grands invalides.

Deux décisions semblent donc nécessaires pour remédier à cette injustice.

- Les handicapés de la route indemnisés sous forme d'un capital doivent pouvoir déduire de leurs revenus le montant revalorisé de la rente à partir de laquelle ce capital a été calculé.

- Les handicapés futurs de la route doivent, comme ceux du travail, recevoir une indemnisation sous forme d'une rente viagère indexée sur le coût de la vie, qui assure un meilleur revenu et une meilleure protection que le versement d'un capital.

Ces deux avantages de la rente sur le versement d'un capital sont essentiels, car un handicapé de la route peut survivre très longtemps après l'accident.

On peut objecter à cette deuxième proposition qu'elle obligerait les assureurs à augmenter les primes. Mais d'une part il est normal que les usagers de la route assument collectivement les conséquences des risques qu'ils créent, d'autre part la diminution sensible du nombre et de la gravité des accidents observée depuis deux ans, suite à la mise en oeuvre d'une politique sérieuse de sécurité routière, devrait permettre de limiter cette augmentation.

Jean Garrigue, AFVAC

Ce dossier a été soumis par la FNAUT au ministère des Finances en août 2004 : aucune réponse ne lui est parvenue malgré deux relances. Quelle attitude méprisante !

Le grand bêtisier des gares TGV lorraines

Michel Vogt, militant de la FNAUT en Meuse, dénonce sans relâche les absurdités meusiennes : "le TGV Est ne sera pas connecté au TER en Meuse. Qu'aurait-on dit si la ligne 14 Meteor, le TGV de la RATP, n'avait pas eu de correspondance avec le métro ?"

"La réactivation du raccordement de Saint Hilaire au Temple permettrait aux habitants de Verdun d'accéder directement aux gares TGV de Reims par le train. Elle a été évaluée à 5 millions d'euros, mais le Conseil général de la Meuse préfère en dépenser 500 pour assurer un accès routier luxueux, depuis Verdun et Bar le Duc, à une gare nouvelle isolée en pleine forêt à Issoncourt, alors même que la route existante n'est pas saturée".

Un lecteur de l'Est Républicain, habitant à Verdun, s'interroge sur l'esthétique de la future gare d'Issoncourt (voir le bêtisier de FNAUT Infos n°129). "Non contents d'implanter cette halte au milieu des champs de maïs, nos décideurs nous présentent un projet architectural digne du dernier des Mohicans. Cabane de bûcherons, cocotte en papier géante, tente de sioux, arrêt pipi d'aire autoroutière ? Quelle image de la Meuse allons-nous donner aux parisiens ?"

Bêtisier lorrain

François Dosé, député-maire PS de Commercy, se dit "très attaché à l'arrivée du TGV à Bar-le-Duc, qui donnera à la cité une réelle notoriété". Mais il est aussi favorable à la gare TGV d'Issoncourt, sans percevoir qu'elle concurrencera celle de Bar. Se projetant résolument dans l'avenir en bombant le torse, il affirme ensuite que "cette gare sera une chance pour le TGV fret. Il y a une forte probabilité que le chargement et le déchargement des marchandises ne s'effectue plus en plein centre de Nancy ou de Metz, mais plutôt dans les campagnes. Mais c'est un pari". Un pari stupide, que paiera le contribuable.

Le Conseil Economique et Social de Lorraine se félicite qu'un financement ait enfin été trouvé pour la future gare TGV lorraine de Vandières, mais il propose un raccordement ferré entre la gare TGV, actuellement en construction, de Louvigny (isolée du réseau ferré, elle ne servira plus à rien quand celle de Vandières sera ouverte en 2010) et l'aéroport régional de Metz-Nancy-Lorraine : "ce barreau est essentiel pour le développement de l'espace central lorrain et la construction d'un noeud logistique stratégique à cet endroit".

Contre-proposition de la FNAUT : transformer la gare de Louvigny en musée de la bêtise humaine.

La SNCF contre le rail

Le jeudi 12 avril, devant les membres de la commission transports du Conseil Economique et Social Régional de Basse-Normandie, le directeur régional SNCF à Rouen, Michel Boudoussier, a estimé qu'une ligne nouvelle desservant le Mont Saint-Michel depuis Pontorson n'était pas utile, dans la mesure où :

- la Région Bretagne avait mis en place une relation par autocar directe TER entre Rennes et Le Mont Saint-Michel exploitée par les Courriers Bretons (groupe Kéolis de la SNCF) ;

- en décembre prochain, le TGV Paris-Saint-Malo (qui passe à 30 km du Mont) sera mis en service.

Les membres de la commission ont réagi avec vigueur, considérant que c'est un très mauvais coup pour les lignes Caen-Rennes et Paris-Granville.

La SNCF préfère remplir les TGV plutôt que les TER (Caen-Rennes) ou les TIR (Paris-Granville), mais elle attend tout de même que les contribuables bas-normands passent à la caisse.

Dix ans de réflexion

La construction du viaduc de Courbessac va enfin permettre aux trains en provenance d'Alès d'accéder directement à la gare de Nîmes en évitant un rebroussement à Courbessac, de leur faire gagner 8 minutes, de supprimer les retards, faire passer le trafic de 1000 à 1300 voyageurs/jour et de gagner des sillons sur la voie littorale.

Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en août 1996, prorogée jusqu'en août 2001 puis août 2005. Un protocole de financement de 26 millions d'euros a été signé par l'Etat, RFF et la région. Mais le projet a bien failli tomber à l'eau. Il était soutenu par le député-maire UMP d'Alès, Max Roustan, la région Languedoc-Roussillon, le Conseil général et le préfet du Gard, la SNCF et RFF. Mais le ministère de l'Equipement n'avait toujours pas donné son accord pour débiter la construction du viaduc tant que la DUP était valable. Les maires UMP de Nîmes, Alain Clary puis Jean-Paul Fournier, et le député UMP étaient hostiles au projet, et Gilles de Robien était plus attentif à leur point de vue électoraliste (le viaduc créera quelques nuisances dans un quartier de Nîmes) qu'à l'intérêt des voyageurs et de la collectivité.

Le bassin d'Alès connaissant une explosion démographique, la fréquentation des trains Alès-Nîmes augmente, la construction du viaduc est donc urgente, il est affligeant qu'elle ait été bloquée par des mesquineries politiciennes.

Mieux inspiré qu'en matière de sécurité routière, Dominique Perben a pris la bonne décision.

Une ordonnance anti-démocratique

Une ordonnance gouvernementale du 8 juin 2005 fait disparaître une avancée de la loi Voynet du 27 février 2002, dite "loi de démocratie de proximité", concernant la procédure de déclassement des lignes du réseau ferré national. Cette ordonnance de "simplification" exclut désormais la consultation des associations nationales d'usagers des transports (en pratique la FNAUT), mais aussi celle de la SNCF et des communes traversées par les lignes concernées : seule la consultation des régions reste obligatoire.

Une infrastructure ferroviaire pourra ainsi disparaître irréversiblement sans que les acteurs les plus concernés, à l'exception des régions, en soient informés. La FNAUT réclamait au contraire que tout déclassement soit soumis à enquête publique, comme c'est le cas pour le moindre chemin vicinal.

Les 4000 kilomètres de lignes actuellement inutilisées offrent pourtant de remarquables opportunités de réouvertures de lignes, qu'il s'agisse de lignes régionales ou même urbaines (comme en témoigne la récente réouverture de la ligne Cannes-Grasse), de liaisons interrégionales telles que Paris-Dieppe ou Nantes-Poitiers, ou d'itinéraires réutilisables pour le transport du fret.

Mais le ministère de l'Equipement, incapable de justifier son choix de déclasser sans réflexion préalable sérieuse, a décidé d'éviter systématiquement tout débat. La méthode même - le recours à une ordonnance - permet au gouvernement de modifier la loi sans en référer au Parlement.

L'ordonnance répond exclusivement au souci de faire échec à la justice. En effet, la FNAUT a contesté quelques déclassements qui lui semblaient injustifiés et en a obtenu l'annulation par le Conseil d'Etat en raison de l'absence ou de l'irrégularité des consultations jusqu'à présent obligatoires. Plutôt que de respecter la règle du jeu, le gouvernement a donc décidé de la supprimer afin de rendre quasi-impossible toute action contentieuse de la FNAUT.

La méthode et l'objectif sont anti-démocratiques. Plus fondamentalement, il est irresponsable de brader le réseau ferré inutilisé au moment où le prix des carburants routiers dépasse durablement les 50 dollars le baril.

Pour ces différentes raisons, la FNAUT a donc décidé d'engager un recours contre l'ordonnance auprès du Conseil d'Etat, espérant que les juges seront sensibles au fait que l'ordonnance est aussi dirigée contre eux.

Xavier Braud

Le coin du cycliste

Vélo et santé

Bien que les jeunes néerlandais aient les mêmes habitudes alimentaires que les jeunes français, ils ont moins de soucis de santé, en particulier d'obésité : une étude attribue cette différence à une pratique plus fréquente du vélo.

Deux autres études, américaine et finlandaise, ont montré qu'une demi-heure quotidienne de vélo ou de marche diminue le risque diabétique de 70%.

S'appuyant sur cette observation, trois députés PS - Jean-Marie Le Guern, Jean-Marc Ayrault et Catherine Génisson - ont présenté une proposition de loi "pour agir contre l'épidémie d'obésité". Parmi les mesures proposées, un renforcement de la place de la bicyclette dans les plans de déplacements urbains et les plans de transport scolaire.

Chine : le déclin du vélo

Alors que les rues des grandes villes chinoises voyaient s'écouler des torrents de vélos, les habitants n'ayant pas le droit d'acheter de voiture, ce mode de transport n'est plus à la mode en Chine. De 182 vélos pour 100 familles en 1998, le taux d'équipement est passé à 142 en 2003. En dix ans, le nombre des pékinois se rendant au travail en vélo est passé de 60 sur 100 à 25. Explication : concurrence de la voiture et allongement des distances à parcourir en raison de l'étalement urbain croissant.

La Chine compte aujourd'hui 12 millions de voitures ; au rythme de croissance actuel (la vente de voitures a triplé en 3 ans), elle pourrait en compter 150 en 2015. Le maire de Shanghai a banni le vélo des axes principaux afin de faciliter la circulation automobile.

Triporteurs

Le transport de marchandises par triporteur électrique, lancé à Paris en mai 2003 avec le soutien de la mairie, a connu en deux ans une progression remarquable : la société La Petite Reine compte aujourd'hui 16 chauffeurs et 19 véhicules, elle assure en moyenne 15 000 livraisons par mois.

La messagerie constitue l'essentiel de ses activités (97%), elle est complétée par quelques courses pour les commerces bio et la distribution de fournitures de bureau. Les coursiers à vélo sont plus rapides que les triporteurs.

Enigme historique

C'est Paul Peytral, ministre des Finances de 1888 à 1899, qui décida de taxer les vélocipèdes. Qui connaît la date de suppression de cette taxe scandaleuse ?

Péage urbain

Succès à Londres

On sait qu'à Londres, le péage urbain est en vigueur sur une zone de 22 km² depuis février 2003 (voir FNAUT Infos n°129). C'est un succès incontestable : la circulation a baissé de 15%, soit 70 000 véhicules en moins, les bouchons de 30%, et la fréquentation des bus a augmenté de 38%.

L'expérience londonienne a été étudiée par Rémy Prudhomme, ancien professeur à Paris XII et très proche des milieux routiers (voir FNAUT Infos n°98). Elle est qualifiée de "succès technique et politique" mais d'"échec économique qui fait penser au Concordé".

Selon lui, le péage coûte 177 millions d'euros par an à la collectivité (172 pour la collecte du péage, 5 en subventions aux bus supplémentaires) mais n'en rapporterait que 104 (69 pour la réduction des coûts de congestion, 31 pour l'accélération des bus, 5 pour la diminution des émissions de gaz polluants et de gaz carbonique).

Cette analyse, basée sur les méthodes du rapport Boiteux, manque à l'évidence de rigueur scientifique.

- La diminution du bruit, du nombre d'accidents et des gaspillages de pétrole, les économies financières réalisées par les automobilistes convertis au bus ou au vélo et le gain général en qualité de vie ont été délibérément ignorés.

- Les bénéfices de la réduction du trafic automobile n'ont été pris en compte qu'à l'intérieur de la zone soumise au péage, alors qu'un automobiliste qui a renoncé à sa voiture pour accéder à la City pouvait fort bien venir d'une banlieue lointaine et donc encombrer la voirie et polluer sur une longue distance.

- Enfin, selon une théorie économique à la mode, mais totalement dénuée de bon sens, le montant des péages versés par les automobilistes (162 millions d'euros), considéré comme un simple "transfert interne à la collectivité", ne figure pas dans le bilan, contrairement aux coûts de la collecte.

Selon Rémy Prudhomme, le péage est "un système de redistribution des pauvres vers les plus riches". Ici encore, la démonstration ne convainc pas : certes les 90 000 résidents de la zone soumise au péage et les automobilistes riches sont gagnants, mais c'est aussi le cas des automobilistes pauvres qui ont opté pour le transport collectif (ils gagnent du temps et font des économies), des anciens usagers des bus qui ont vu la desserte s'améliorer, et de tous les habitants, riches ou pauvres, dont la qualité de vie s'est améliorée.

Rémy Prudhomme a observé que le péage n'a pas d'effet pervers décelable sur l'implantation des entreprises, sur le chiffre d'affaires des commerces et sur la situation des zones adjacentes. Il n'en conclut pas moins que le péage est "une fausse bonne idée". Ce n'est pas l'avis du maire de Londres, le travailliste Ken Livingstone ("Ken le rouge") qui, malgré un contexte national peu favorable à son parti, a été réélu depuis la mise en place du péage : le prix du péage vient de passer de 5 livres (7 euros) à 8 livres (+60%) pour améliorer le financement des transports collectifs (+ 45 millions de livres par an), et l'extension du péage aux beaux quartiers de l'ouest londonien est envisagée sérieusement.

A Edimbourg (un million d'habitants), le péage urbain a été rejeté à une très large majorité (74%) lors d'un référendum organisé en février dernier et auquel 60% des électeurs ont participé. Le taux proposé était de 2 livres par jour seulement. Le péage devait rapporter 1,1 milliard d'euros sur vingt ans, de quoi financer trois lignes de tramway (30 km au total). C'est donc le contribuable qui paiera, non l'automobiliste.

A Rome, dans la zone préservée du centre historique (4 km² seulement), seuls les 20 000 résidents peuvent circuler, ainsi que 30 000 automobilistes qui acquittent un péage annuel de 400 euros. La pollution a diminué mais reste très forte : les normes européennes sont souvent dépassées et la "circulation alternée" est alors imposée.

En France, le péage urbain fait encore peur. A Paris, la municipalité étudie la possibilité d'interdire le transit automobile à travers les 4 arrondissements centraux (6 km², 100 000 résidents) mais refuse toute idée de péage, elle privilégie le partage de la voirie.

Pendant ce temps, l'Association Française des Sociétés Autoroutières (ASFA), constatant que le réseau autoroutier interurbain est quasiment achevé, plaide pour la construction de nouvelles infrastructures urbaines financées par des péages comparables à ceux qui existent déjà sur l'A14 dans l'Ouest parisien (et bientôt sur l'A86 entre Rueil et Versailles), sur le périphérique nord de Lyon, et à Marseille (tunnel Prado-Carénage). D'après un sondage réalisé pour l'AFSA en 2004, 65% des Français et 41% des élus sont favorables à ce mode de financement. Certes Gilbert Santel, président de l'ASFA, parle volontiers de développement durable, mais il se préoccupe surtout de l'intérêt des actionnaires de ses sociétés.

Le carnet du voyageur

Horaires SNCF

On ne peut trouver les horaires des trains TER dans les gares parisiennes, alors qu'ils sont disponibles dans les gares des régions concernées. Et, alors que je voulais aller à Béziers par la ligne des Causses (avant de poursuivre vers Perpignan et la Tour de Carol), les guichetiers se sont obstinés à me proposer de passer par Avignon.

Comment ne pas préférer la voiture pour faire du tourisme ? J'ai signalé plusieurs fois cette difficulté à la SNCF : alors qu'elle prétend "déclencher des envies de voyage", il lui a fallu trois ans pour m'adresser les horaires du "train jaune" que j'avais fini par me procurer en écrivant à la gare de Montpellier.

Pierre Sauvageot, 75 Paris

La gare de Lons-le-Saunier ne répond plus au téléphone, il faut faire le 36 35 (0,34 euro la mn) ... et espérer. Pour la SNCF, l'avenir c'est Internet mais, si on en dispose, cet outil est parfois exaspérant et on perd le contact humain. Nos gares sont dépossédées de leur autonomie : on ne peut pas y renouveler une carte Grand Voyageur.

Danielle Pansu, APVFI

Intermodalité

Qui se préoccupe des difficultés quotidiennes que rencontrent les usagers et qui leur font prendre les transports collectifs en grippe ?

À Lyon, l'usager du bus 13 rate une fois sur deux sa correspondance avec le bus 1 parce qu'un technocrate a décidé de déplacer de 100 mètres l'arrêt du 13 et interdit aux conducteurs du 13 de marquer l'arrêt à la station du 1. Cela dure depuis deux ans.

À la gare de Paris-Lyon, l'attente d'un taxi est longue et inconfortable, les cars de tourisme ont chassé du parvis les bus de la RATP, et des dizaines de motos gênent le passage des voyageurs qui traînent leurs valises depuis les arrêts de bus du boulevard Diderot après avoir emprunté des escaliers étroits, malodorants et recouverts d'eau sale dès qu'il pleut.

La gare routière RATP de la Défense, présentée comme le nec plus ultra en matière de centre d'échange, est sinistre et particulièrement mal conçue. Chaque ligne de bus a sa porte d'entrée derrière laquelle il faut attendre debout, cette porte se referme automatiquement à l'heure du départ sans égard pour les usagers à mobilité réduite. Les quais d'arrivée et de départ des bus étant distincts, les correspondances entre bus obligent à traverser la gare principale.

Jean-Louis La Rosa, DARLY

Guichetiers ignorants

Il est urgent que la SNCF forme correctement ses guichetiers en leur apprenant la configuration du réseau ferré et en leur expliquant que le passage par Paris n'est pas une obligation.

Les guichetiers d'Aurillac sont incapables de donner des renseignements corrects, même quand ils s'y mettent à trois : ils se reposent sur l'ordinateur et vous proposent de passer "par Brive donc par Clermont" pour aller à La Rochelle ou, mieux, de changer à Vérone pour aller à Milan (authentique). Pour un trajet Aurillac - Saint Nazaire (environ 540 km), ils ont proposé à un de mes voisins de passer par Paris (plus de 1000 km) et n'ont pu trouver un itinéraire plus court : il a dû leur expliquer lui-même qu'on peut rejoindre la transversale Lyon-Nantes à Vierzon par Limoges (plus de 700 km tout de même) ou à Saint Germain des Fossés par Clermont (environ 800 km). En voiture le trajet dure 6 à 7 heures au lieu de 10 (250 km en moins puisque la ligne Poitiers-Nantes n'existe plus). Au retour, il a évité le dimanche soir car le train Nantes-Lyon est archi-bondé : on ne peut plus passer dans les couloirs.

Denis Wénisch

Exploitant novice

Le Comité des Usagers de la ligne Cannes-Grasse est mécontent des conditions de réouverture de la ligne : fréquence insuffisante des trains, suppressions de services très pénalisantes, horaires inadaptés aux lycéens (arrivées à Grasse à 7h16 et 8h40), trou horaire de 14h à 18h pour travaux (sur une ligne refaite à neuf), circulations à vide en début et en fin de service, correspondances non assurées à Cannes, fiches horaires mal diffusées, panneaux départs et arrivées difficiles à distinguer, propreté douteuse des rames, contrôles peu fréquents pour assurer la sécurité et enrayer la fraude, quais trop courts pour accueillir les rames à 8 caisses Grasse-Vintimille.

Jean-Paul Lescat, président du Comité

Déception

Le nouveau programme de fidélisation des Grands Voyageurs a été mis en place avec légèreté : impossible d'obtenir les voyages gratuits par téléphone à la veille des vacances ! Mais il y a plus grave : non seulement les trajets effectués entre deux gares Grandes Lignes sont seuls pris en compte pour l'attribution des "smiles", mais les voyages gratuits ne concerneront que de tels trajets ; les parcours initiaux et terminaux en TER, tels que Vienne-Lyon, sont exclus.

Patrick Sivardière, 26 Anneyron

Le service Senior+

On connaissait le service Jeune Voyageur, la SNCF propose maintenant le service Senior+. De plus en plus nombreux, les seniors sont très mobiles (voyages touristiques, visites familiales). Sur simple coup de fil au 36-35 passé 7 jours avant le voyage, une personne de plus de 60 ans peut réserver les services d'un accompagnateur, mis à disposition par le réseau privé Age d'Or Service. Pour un coût allant de 35 à 60 euros, l'accompagnateur vient chercher à domicile le voyageur (ses bagages et éventuellement son animal de compagnie ou ses petits-enfants), il le conduit à la gare en voiture et l'installe dans le train, à la place réservée. Pour un prix identique, on peut obtenir un service analogue à l'arrivée. Le service est proposé, à titre expérimental pendant un an, entre Paris ou les Hauts de Seine et 60 villes de province.

Le chèque cadeau

Le chèque cadeau de la SNCF est un bon d'achat pour les services Grandes Lignes. La personne à qui il est offert, par exemple à l'occasion d'un anniversaire ou d'une fête, peut acheter des billets TGV ou Corail en 1ère ou 2ème classe, des cartes commerciales (12-25, Senior, Escapades ou Enfant+) ou des abonnements Fréquence ou Forfait, en l'utilisant comme moyen de paiement.

Les chèques cadeaux sont acceptés, dans un délai d'un an à partir de la date d'achat, dans toutes les gares et boutiques SNCF et dans les agences de voyages agréées. Ils ne sont pas acceptés à bord des trains, ils ne sont ni échangés, ni remboursés.

Les chèques cadeaux peuvent être achetés dans les principales gares et boutiques SNCF. Deux valeurs sont proposées : 20 euros et 50 euros.

Bons conseils

Si vous achetez un billet SNCF par téléphone, minitel ou internet en payant par carte bancaire, attention : cette même carte vous sera demandée au guichet où vous souhaitez retirer le billet. Si vous l'avez oubliée, vous devrez acheter un autre billet en le payant sur place, puis annuler le billet déjà payé (avant le départ du train, sinon une retenue de 50% sera effectuée). La difficulté peut être résolue en achetant le billet assez à l'avance et en le faisant livrer à domicile.

Si vous habitez près d'une gare rurale, achetez-y vos billets SNCF : vous contribuerez à son maintien et vous bénéficierez d'un accueil plus convivial que celui offert dans une grande gare.

M. Ringuet, FNAUT Poitou-Charentes

Permis à points

Récompenses :

+5 points à Renaud Dutreil, ancien ministre de la Fonction Publique et de la réforme de l'Etat : il a décidé de réduire de 20% les dépenses liées au parc automobile de l'Etat, qui comprend 142 000 véhicules. Economie attendue : 110 millions d'euros par an.

+5 points à la région Nord-Pas de Calais. Elle a exigé que la SNCF verse à chacun des 15 000 abonnés de 9 lignes TER un bon de voyage de 40 euros pour compenser le retard des trains qui lui ont été imputables en 2004. Cette somme correspond au prix moyen d'un abonnement TER.

+5 points à Nicolas Sarkozy et Dominique de Villepin. Le ministre de l'Intérieur a critiqué Dominique Perben à propos des radars automatiques : "notre devoir n'est pas d'accepter les comportements criminels". Le Premier ministre a décidé d'implanter 500 radars supplémentaires en 2006.

Punitions :

-3 points au député UMP Jean Auclair, contrôlé à 157 km/h sur une route limitée à 110. Il n'a été condamné qu'à 15 jours de suspension de permis de conduire : pourquoi cette clémence ?

-3 points à Jean-François Copé, ministre du Budget. Il veut attribuer les recettes des radars automatiques au budget des routes. Hervé Mariton, député UMP de la Drôme, veut qu'elles financent la sécurité routière.

-5 points à Jean-Luc Moudenc, maire UMP de Toulouse. Il s'engage pour le développement durable et lance un "agenda 21" et un "forum 21". Il réclame aussi à l'Etat un deuxième aéroport et un grand contournement routier.



Michel Polacco, directeur de France Info, "juge désespérant qu'on songe à fermer l'aéroport de Colmar : quelle politique contraire à celle du développement durable, dont on nous rabat les oreilles !" Cet excellent journaliste n'a jamais entendu parler du TGV Est.

Francis Duché, maire de Chessy (45), trouve que la 2ème ligne de tramway d'Orléans est bien trop chère : "ces 300 millions d'euros représentent 100 espaces Georges Sand ou 350 km de RD 960 refaits à neuf". Réplique cinglante de Christophe Chaillou, maire de Saint Jean de la Ruelle : " et combien de tonnes de patates ?"

BIEN DIT

● **Christian Philip**, député UMP du Rhône et vice-président du GART : "attention à la mode de vouloir être la première ville à adopter un nouveau matériel, forcément plus cher que l'existant et pas toujours fiable à ses débuts. Utilisons au mieux l'existant avant de vouloir passer à la génération future".

● **Jean-Luc Moudenc**, maire UMP de Toulouse. Il a choisi le tramway sur rails pour équiper la ligne E Toulouse-Blagnac (11 km, 200 millions d'euros) : "c'est le choix de la raison ; choisir le pneu, c'était n'avoir recours qu'à un seul fabricant pour les besoins futurs".

MAL DIT

● **Michel Destot**, président du GART et maire PS de Grenoble, affirme sans rire, à propos du projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron qu'il défend : "le protocole Transport de la Convention Alpine concerne le trafic transalpin, ayant ses points de départ et d'arrivée hors de l'espace alpin. Mais le projet A51 relève de l'intra-alpin". L'A51 étant le "maillon manquant" de l'axe Dijon-Ambérieu-Grenoble-Sisteron-Aix-Marseille, doit-on en déduire que Dijon et Marseille sont des villes intra-alpines ?



Trafic en haute altitude

Selon Les Echos du 10 juin, le ministre des Transports se préoccupe de la gestion du trafic des camions "dans la Vallée Blanche" suite à la fermeture du tunnel du Fréjus. Espérons que les camions ne tomberont pas dans les crevasses.

Service minimum

En grève pour protester contre les embouteillages sur les canaux vénitiens et demander à la municipalité de "faire le ménage", les gondoliers ont cependant assuré un service minimum le jour de la Saint Valentin.

Brèves

Evolution

D'après une enquête du CREDOC réalisée en octobre 2004, 73% des automobilistes estiment que des progrès sont nécessaires pour fluidifier le trafic routier. Si 56% d'entre eux souhaitent la construction de nouvelles autoroutes, 66% se disent par contre prêts à utiliser un autre moyen de transport que la voiture, 88% estiment acceptable de limiter le trafic dans les centres villes et 67% envisagent même une limitation du trafic dans les zones périurbaines.

Rail et route

L'entreprise britannique de fret ferroviaire EWS a pris à la route tout le trafic de la compagnie aérienne DHL entre Aberdeen (Ecosse) et Birmingham (Grande Bretagne), soit 10 000 camions par an parcourant 430 000 km. EWS et DHL collaborent depuis 4 ans : 99,9% des trains sont arrivés à l'heure et aucun n'a été annulé (La Vie du Rail). D'après certains, le rail est dans une situation catastrophique en Grande-Bretagne.

Concurrence cheval-camion

Après réfection d'un chemin de halage longeant la Marne, la circulation d'une péniche en aluminium remplie de 100 tonnes de macheders produits par l'usine d'incinération du Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de Lagny jusqu'à l'usine de recyclage de la société Yprema, située à quelques centaines de mètres, est assurée par deux chevaux de trait pilotés par un cocher. La péniche effectue 6 navettes par jour et remplace 16 aller-retours de camions.

L'eau d'égouttage des macheders est actuellement envoyée par camions à Noisy-le-Sec pour y être retraitée. Pendant ce temps, l'usine d'incinération achète de l'eau industrielle pour refroidir ses macheders. La pose prochaine d'un tuyau enterré entre les deux sites voisins évitera 1350 allers-retours de camions par an et l'achat de 8000 m3 d'eau (d'après Le Parisien du 30-10-04).

"Le vélo n'est-il bon que pour les Hollandais ?"

Les actes de la 6ème journée d'étude de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui s'est tenue à Marseille en avril 2004, sont disponibles auprès de la FUBicy, 12 rue des Bouchers, 67 000 Strasbourg, au prix de 15 euros. Au sommaire : la culture vélo, les villes italiennes ; du vélo loisir au déplacement plaisir ; le vélo, un atout pour les acteurs économiques et politiques de la ville ; le vélo, vecteur de santé.

Actions en régions

Centre

● Le collectif tramway de l'agglomération orléanaise, animé par Didier Grimault et Pierre-Louis Valls, a réaffirmé ses critiques du tracé de la deuxième ligne : le tracé tortueux, passant par l'hypercentre et non par les gares et les mails d'Orléans, est une succession de tronçons à vocations communales, il ne reflète pas une logique d'agglomération. A l'appel du collectif, 200 personnes ont inauguré une "station virtuelle" à Chécy, commune exclue du tracé est-ouest court actuellement retenu, et réclamé que le tramway soit mis entièrement en site propre en utilisant en particulier une emprise ferroviaire disponible à l'est de l'agglomération. Riposte des élus : "ce sont des surenchères exorbitantes"... Michel Guérin, maire PC de Saran préconisant une réactivation de l'étoile ferroviaire d'Orléans et critiquant le tramway, le collectif lui a répondu que le train et le tramway sont complémentaires, l'un ne pouvant se substituer à l'autre.

Ile de France

● L'AUT Ile de France est mécontente des conditions dans lesquelles sera implanté le "tramway sur pneus" Châtillon-Vélizy-Viroflay qui remplacera le prolongement de la ligne 13 du métro promis dans les années 60 : pas de raccordement avec le tramway des Maréchaux sud en construction et le futur prolongement de la ligne 4, un tracé biscornu et anguleux qui dessert mal certains grands pôles, des temps de parcours peu attractifs par rapport au bus, une technique qui interdit les interconnexions et fait peser un risque financier.

● L'AUT Ile de France déplore que les nombreux partenaires institutionnels du prolongement du tramway T2 aient négligé unanimement (sous quelle pression ?) l'avis de la commission d'enquête et repoussé l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire, solution d'avenir permettant de construire une grande liaison régionale. L'association critique les maires (en particulier ceux des 13ème et 18ème arrondissements de Paris) qui, "cédant aux criaileries de commerçants et d'automobilistes", ralentissent l'amélioration des bus du réseau "Mobilien". Elle épingle aussi les voitures de police qui continuent à stationner sur le couloir du bus 91.

● Les associations AUT Plaine commune, Usagers du RER B et Vivre sans CDG Express ont remis au STIF une pétition signée par 1150 usagers mé-

contents de la ligne 13 du métro et des lignes B et D du RER.

● L'AUT Plaine Commune se réjouit de la piétonnisation du centre-ville de Saint Denis malgré un tollé d'arrière-garde des commerçants : une première version de ce projet avait été présentée par l'association en 1994, et primée au concours de Rue de l'Avenir. L'AUT regrette cependant l'absence d'aménagement cyclable.

Lorraine

● L'association Train Gérardmer Vologne Vosges (TG2V), qui regroupe 1500 adhérents, demande la réouverture de la ligne Gérardmer-Bruyères afin de désenclaver la 3ème ville des Vosges, et permettre aux habitants et touristes de rejoindre Epinal ou Saint Dié, localités qui seront desservies par le TGV dès juin 2007.

● L'AUT Lorraine a réagi vigoureusement au nouveau déraillement du TVR de Nancy survenu le 22 juin. "Cet incident a été causé par un malheureux bout de bois (10 cm) présent au fond de la gorge de guidage, dans une courbe où la vitesse du TVR est limitée à 5 km/h : il signifie que, dans une courbe abordée à vitesse plus élevée, on risque un pépin. Il confirme la fragilité du système et l'existence d'un défaut de conception, les fonctions de guidage et d'adhérence ayant été déconnectées".

Rhône-Alpes

● L'ARSMB et Pro Mont Blanc ont organisé fin mai un "week-end environnemental" à Chamonix : festival de films sur l'environnement, théâtre pour les enfants, montée à vélo du viaduc des Egratz, débats sur le transport des voyageurs et du fret. Puis de nombreuses autres manifestations ont été organisées suite à la fermeture du tunnel du Fréjus et au report massif du trafic des camions sur le tunnel du Mont Blanc.

● La FNAUT Rhône-Alpes a demandé un écartement supplémentaire de 15 cm des voies ferrées de la plate-forme de l'Est de Lyon, afin que la future liaison entre la gare de la Part-Dieu et l'aéroport Saint Exupéry et une nécessaire liaison Lyon-Crémieu puissent être assurées en tram-train (largeur de la caisse 2m65 contre 2m40 pour le tram urbain). L'association DARLY soutient le projet de tram-train pour l'Ouest lyonnais et préconise la même technique pour les liaisons Lyon-Trévoux et Givors-Brignais : fin juin, elle a organisé un débat public sur ce thème à partir d'un exposé de Christian Babilotte, expert au CERTU.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a organisé avec succès, à Nantes puis à Besançon, une journée de formation pour les participants aux comités de lignes, avec la participation de la SNCF, de responsables transport des régions Pays de la Loire et Franche Comté, et d'élus régionaux. Cette démarche sera reprise en 2006 dans d'autres régions.

● Jean Sivardière a participé, à l'invitation de la société Volvo-France, à un voyage d'étude en Suède sur la sécurité routière et la vision "zéro victime" des autorités suédoises.

● Jean Sivardière a été reçu par Martin Gutton, directeur de cabinet de Frédéric de Saint Sernin, alors secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire.

● Yves Boutry a suivi la journée d'étude du GART sur l'allotissement des réseaux urbains, Simone Bigorgne la journée du GART sur le financement des transports urbains, Régis Bergounhou la journée du PREDIT sur le projet Bahn-ville, et Jean-François Hogu la journée MIES-CDC sur l'effet de serre.

● La FNAUT a pris l'initiative d'une action commune d'associations et syndicats contre la fraude dans le transport routier de voyageurs et de fret. Cette action pilotée par André Laumin sera présentée dans un prochain numéro.

● François Grosjean a participé à la journée d'étude de FNE sur la politique suisse des transports.

La FNAUT a le regret d'annoncer la disparition brutale, survenue fin juin, de Christian Delarue, président de l'association Lyon-Métro Transport Public, et celle, survenue début juillet, d'Albert de Benedetti, représentant très actif de la FNAUT à Vienne depuis de nombreuses années.

Avion : à consommer avec modération

Divers articles de la FNAUT sur le transport aérien (politique aéroportuaire, concurrence avion-TGV), publiés dans FNAUT Infos ou dans la presse, ont été rassemblés dans un fascicule de 32 pages qui peut être commandé au siège de la fédération, au prix de 5 euros port compris.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 137

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

Trains Corail : un enjeu national

TEOZ : la SNCF pouvait mieux faire

Les trains Corail, dits à tort interrégionaux (TIR) car ils jouent un triple rôle national, interrégional et régional, sont indispensables : les besoins des voyageurs ne sont pas couverts par l'association TGV + TER, qui ne peut assurer les liaisons directes entre villes moyennes (par exemple Angers-Roanne). Mais les Corail ont été fragilisés :

- par la SNCF, qui les a délaissés sauf exception, et n'a même pas hésité à les pénaliser pour favoriser le TGV ;
- par l'Etat, qui n'a jamais accordé à la SNCF les moyens de les développer, et qui a au contraire encouragé la concurrence routière et aérienne ;
- par les régions enfin, qui les ont le plus souvent ignorés alors qu'elles s'engageaient sans réserve derrière l'Etat en faveur de la route et de l'avion.

Aujourd'hui, la SNCF n'a manifestement plus les moyens d'assumer seule le déficit des Corail car les péages fortement revalorisés qu'elle doit verser à RFF absorbent les bénéfices du TGV, et elle doit en outre autofinancer ses investissements. Elle menace donc de supprimer des dessertes. Mais ni l'Etat ni les régions ne veulent partager cette charge financière (exploitation et renouvellement du matériel roulant) et les voyageurs sont pris en otages.

Il faut aujourd'hui repenser en profondeur l'offre Corail, sa gestion et son financement. Cette offre répond à des besoins nationaux d'aménagement du territoire et relève donc du service public, donc d'une intervention de l'Etat. Comment admettre, après tant de discours sur le développement durable, que de nombreuses villes moyennes ne soient plus desservies que par des TER alors qu'elles sont presque toutes, aujourd'hui, à proximité d'un axe de type autoroutier ? La pérennité financière nécessaire à la survie des Corail doit être intermodale, par le jeu d'une taxe sur les trafics autoroutiers et aériens en concurrence avec les Corail.

Quant aux régions, elles acceptent un rôle d'autorité organisatrice des trains Corail, mais leur refus dogmatique d'assumer une part de leur coût est irrecevable : elles se posent moins de questions quand elles investissent depuis longtemps des sommes considérables dans les routes, alors que la loi ne leur a confié aucune compétence en ce domaine (voir aussi page 4).

François Jeannin

Les trains Corail rénovés sous la marque TEOZ ont été mis en circulation sur les lignes Paris-Clermont Ferrand, puis Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Strasbourg, et très récemment sur la transversale Sud Bordeaux-Nice. Selon les enquêtes et statistiques de la SNCF, ces trains sont très appréciés de la clientèle. Il apparaît cependant que la SNCF aurait pu tirer un bien meilleur parti de son effort d'innovation si elle s'était davantage conformée aux besoins des voyageurs et avait suivi les recommandations de leurs associations. Notre enquête auprès des lecteurs de FNAUT-Infos nous a permis en effet de recueillir des avis nombreux et détaillés sur TEOZ, généralement critiques, dont on trouvera ci-dessous la synthèse.



couloir du TEOZ (photo : Marc debrincat)

Les rames-blocs TEOZ, non séables et non réversibles, comportent 4 voitures de 2ème classe (74 places au lieu de 88 en Corail), 2 de 1ère classe (52 places au lieu de 58) et une voiture "multiservice". La SNCF, au terme du programme TEOZ, aura dépensé 140 millions d'euros pour transformer 430 voitures Corail. L'aménagement intérieur, très élaboré, vise à satisfaire tous les goûts et besoins diversifiés des voyageurs : personnes désirant rester isolées, couples, petits groupes, familles avec enfants, handicapés, cyclistes (voir FNAUT Infos n°91).

Ambiance et confort

- La livrée extérieure, dont les "tags chics" sont censés inviter au voyage, suscite des réactions contrastées ("on dirait un train de banlieue parisienne"), elle ne permet pas de distinguer aisément les voitures des deux classes.

- La décoration intérieure des rames, aux couleurs claires et douces est accueillante et appréciée des voyageurs, mais très salissante et fragile (les moquettes sont déjà usées et tachées), elle risque de vieillir prématurément.

- Le couloir en zig-zag rompt la monotonie du couloir central habituel. Mais beaucoup d'espace est perdu. En 2ème classe, le plan des voitures est confus, la progression dans le couloir est difficile et l'agencement à 3 places de front adopté dans certaines zones convient mal : le voyageur occupant le siège du milieu se trouve très à l'étroit. Il semble que trop de places soient offertes en "compartiments ouverts" où les voyageurs sont en vis-à-vis.

- Les sièges sont trop légers et peu confortables, certains ne sont pas inclinables. Ils sont encore trop serrés en 2ème classe, et même en 1ère. Les appuie-tête sont trop plats pour que le voyageur puisse s'assoupir sans glisser sur le côté.

Il n'a pas été prévu de sièges réversibles permettant d'être toujours dans le sens de la marche, alors qu'on en trouve dans de nombreux trains étrangers (c'est le cas des rames Talgo de jour).

- Les patères ont été supprimées : on ne peut pas suspendre sa veste. Et si on veut se redonner un coup de peigne avant l'arrivée, on s'aperçoit que les miroirs posés sur les cloisons des compartiments Corail ont disparu.

- Les barres horizontales en travers des baies vitrées ont été supprimées, mais le voyageur qui veut regarder le paysage n'a plus aucun point d'appui dans les couloirs latéraux.

- Il subsiste des **places situées contre les trumeaux** des voitures : les voyageurs qui les occupent ne peuvent pas voir le paysage (et, en 2ème classe, l'accoudoir côté trumeau est trop étroit).

- **L'éclairage** est bien conçu. Les rideaux ont judicieusement été remplacés par des volets pare-soleil.

- Alors que la SNCF a rendu peu à peu ses trains non fumeurs (un programme initié il y a 5 ans), elle a introduit dans les TEOZ des fumeurs très spacieux et non cloisonnés, qu'elle va sans doute devoir transformer à grands frais pour y installer des sièges supplémentaires. Quelle incohérence !

- Certains voyageurs se plaignent d'un **effet de roulis** important : sur les sections sinueuses de la ligne Paris-Toulouse, se déplacer dans les couloirs peut entraîner des chutes. D'autres regrettent le confort des rames allemandes circulant entre Paris et Strasbourg.

Les services à bord

- Les **emplacements pour bagages**, situés entre certaines rangées de sièges, permettent aux voyageurs de mieux les surveiller, mais leur capacité est insuffisante, on ne peut y ranger deux valises côte à côte. Des voyageurs sont obligés de placer leurs gros bagages dans l'espace vélo de la voiture multiservice.

- On ne trouve presque pas de **prises électriques** pour les ordinateurs portables en 2ème classe. Or les "télétravailleurs" ne voyagent pas tous en 1ère (où on n'en trouve qu'aux places solo).

- La **restauration** est indigente : les voyageurs longue distance ne peuvent se contenter d'une restauration ambulante bas de gamme, ils regrettent le bar des trains Corail. La SNCF n'a toujours pas compris qu'une bonne restauration est un atout essentiel du train face à la voiture et à l'avion.

La voiture multiservice

Le regroupement des familles, des handicapés et des cyclistes dans la voiture multiservice n'est pas très heureux.

- Si la voiture est bien adaptée aux personnes handicapées, la **zone dédiée aux familles** est peu réussie. La salle de jeux est vide hors vacances scolaires, et de capacité très insuffisante pendant les vacances. Elle n'est pas cloisonnée, si bien que la présence d'enfants jouant ensemble nuit plus à la tranquillité des autres voyageurs présents dans la voiture que celle, supportable, d'un seul enfant bruyant. L'espace nurserie est apprécié, mais il n'est pas cloisonné.

- **L'espace vélo** est facilement repérable, mais son accès est difficile. Les cyclotouristes doivent accrocher leurs vélos après en avoir enlevé les sacoches, la capacité (6 places) est trop faible, il ne comporte pas de filet à bagages et il offre seulement 4 strapontins.

Plus cher et plus compliqué

L'accès à TEOZ nécessite un billet à supplément (jusqu'à 5 euros) et la réservation obligatoire.

- Ces contraintes sont imposées sans la contrepartie de la vitesse du TGV : un train TEOZ n'est pas plus rapide qu'un Corail sur Paris-Strasbourg, il est un peu moins rapide que le Corail en 1999 sur Paris-Clermont-Ferrand. Le meilleur temps sur Paris-Toulouse ou Paris-Nancy est supérieur de 10 mn à ce qu'il a été vers 1970. Dans le cas de Paris-Clermont Ferrand, les voyageurs à destination du Mont Dore, d'Aurillac, Millau ou Alès se verront même imposer une rupture de charge inconfortable, dissuasive en particulier pour les personnes âgées ou handicapées, et trop longue : 30 mn.

- La réservation obligatoire est insupportable pour des trajets courts (Nancy ou Saverne-Strasbourg), et constitue une rigidité pénible pour tous les voyageurs (une visite, une réunion peuvent durer plus longtemps que prévu).

- La composition des trains, une ou deux rames-blocs de 7 voitures, est trop rigide : elle conduit la SNCF à refuser l'accès à TEOZ quand la demande dépasse la capacité d'une rame unique tout en restant très inférieure à celle d'une rame double.

- Avec le contingentement, le voyageur n'est pas assuré de bénéficier d'un tarif réduit, même en période favorable.

- Le transport des vélos est coûteux (10 euros même si le voyageur dispose d'un tarif réduit), et la réservation est obligatoire pour le vélo (alors que la météo amène le cyclotouriste à improviser).

- Les augmentations de tarifs pénalisent les abonnés, clients les plus fidèles.

- Les trains TEOZ sont interdits aux abonnés domicile-travail ou étudiants sur des fractions ou fins de parcours. La SNCF, une fois de plus, renforce la séparation entre grandes lignes et TER.

TEOZ commenté par les voyageurs

- Certains sièges ressemblent davantage à des strapontins qu'aux vrais fauteuils souhaités par les voyageurs.

- Les problèmes de toilettes sont systématiques, il arrive que le distributeur de savon fonctionne mais pas le robinet du lavabo ! Comment les rames TEOZ sont-elles préparées ? Dans le train Paris-Münich de 10h44, les toilettes sont toujours en parfait état de marche.

- La nurserie n'est pas close, le voyageur a droit aux odeurs des couches des bébés.

- Les trains allemands sont plus confortables, on y trouve des porte-manteaux et le service de bar est meilleur. Même sur l'ICE, on n'est pas obligé de réserver.

- Les contrôleurs ne font rien pour empêcher les voyageurs qui téléphonent à voix haute malgré les affiches.

- Si on veut boire un café après avoir avalé un sandwich, il faut partir à la recherche de la restauration ambulante.

- De Paris à Brive, j'ai voyagé dans une voiture TEOZ qui secouait beaucoup et dans une chaleur caniculaire. Au retour, j'ai pris un Corail plus stable et à la climatisation bien réglée : pour quoi ai-je payé plus cher à l'aller ?

- La SNCF ne doit pas singer l'avion : le train, c'est la souplesse, l'espace à bord, l'absence de stress.

- La réservation fait perdre du temps. Les places réservées ne sont pas indiquées, ou de manière illisible.

- Manque de cohérence et de transparence des offres de prix, tarifs réduits, tarifs de dernière minute, quotas : on n'y comprend plus rien.

- Pourquoi proposer des cartes "grand voyageur" à un tarif élevé, puis obliger les voyageurs à jouer à la loterie pour obtenir des tarifs réduits ?

- Pour les groupes et les familles, TEOZ semble être un progrès, mais pour un adulte voyageant en solo, seul le prix plus élevé saute aux yeux.

- La priorité, ce n'est pas le design, ce sont les horaires adaptés, la vitesse et la qualité des services à bord.

- Si on ne sait pas à quelle heure une réunion se termine, on prend un billet "ouvert" : il faut alors arriver assez tôt à la gare de départ pour réserver sur le train, ou prendre un Corail à une heure moins favorable. "A nous de vous faire aimer le train", disait la SNCF : en réalité, il faut se mettre à son service.

- Sur les autoroutes, on laisse la surcharge s'installer, puis on élargit. La SNCF fait l'inverse : avec la réservation obligatoire, elle rejette du trafic.

- Ce train faussement séduisant et moderne a seulement permis à la SNCF d'augmenter discrètement ses prix.

La fraude dans le transport routier

Suite à des contrôles de police opérés à grande échelle, un rapport du Conseil National des Transports a révélé le caractère massif et la gravité de la fraude dans le transport routier de marchandises : jusqu'à 40% des chauffeurs dépassent les durées maximales légales du temps de travail. De même, le code de la route et les règles concernant l'entretien des véhicules et les chargements sont souvent mal respectés.

La fraude n'épargne pas le transport par car : des autocaristes n'hésitent pas à embaucher sans contrat des conducteurs retraités, parfois septuagénaires.

Ces pratiques, dont certaines instaurent un véritable dumping social, ont des conséquences multiples.

- Elles affectent les conditions de travail, la santé et la sécurité des chauffeurs (140 accidents mortels et plus de 4000 incapacités permanentes en 1999).

- Elles menacent directement la sécurité des autres usagers de la route (voyageurs en autocar, automobilistes, usagers des deux-roues, piétons).

- Elles pénalisent les transporteurs routiers qui respectent la loi.

- Elles constituent un élément clé de la sous-tarifcation des transports, qui alimente une demande excessive et perverse de circulation des marchandises.

- Pénalisant la compétitivité des modes concurrents de la route, elles freinent le développement du transport fluvial et participent au déclin du transport par rail. Rendant impossible un report modal pourtant indispensable, elles aggravent la congestion du réseau routier et les conséquences désastreuses de l'excès de transport routier sur le cadre de vie, la consommation d'énergie et le changement climatique.

Cette situation inacceptable, qui mène à une impasse économique, sociale et environnementale, a amené, à l'initiative de la FNAUT, une centaine d'organisations (consommateurs, usagers des transports, défense de l'environnement, défense des salariés des transports) à lancer une pétition nationale exigeant de l'Etat et des élus qu'ils améliorent l'encadrement législatif et réglementaire du transport routier et se donnent les moyens de le faire respecter très strictement.

La FNAUT invite les lecteurs de FNAUT Infos à participer activement à cette action en signant et en faisant signer par parents, amis, voisins et collègues la pétition figurant sur le site :

<http://petition.transport.free.fr>

Cette pétition, qui résulte d'un compromis entre les organisations signataires, reprend en effet une part importante des orientations de la FNAUT.

Une innovation décevante

Selon un sondage Louis Harris réalisé fin mars 2005 à bord des trains TEOZ auprès de 8500 voyageurs, 86% des voyageurs se déclarent satisfaits de ce nouveau train : 84% de son image, 86% du confort à bord, 89% de l'ambiance intérieure. 39% des voyageurs se disent "très satisfaits" contre 12% dans un Corail classique. Enfin 84% des voyageurs sont satisfaits (et 40% très satisfaits) du système de réservation obligatoire, et 79% satisfaits du choix précis de l'espace de voyage.

Manifestement le public a été sensible à la nouveauté de l'aménagement du matériel. Mais les résultats de ce sondage doivent être relativisés : le sondage aurait dû être effectué simultanément auprès de tous les voyageurs d'une même ligne, qu'ils empruntent un TEOZ ou un Corail classique. D'autre part les trains TEOZ ont été mis dans les meilleurs créneaux horaires, les voyageurs n'ont donc guère le choix.

On notera le décalage important entre les résultats idylliques du sondage Louis Harris et les témoignages de nos lecteurs, une trentaine, sans valeur statistique mais qui ne doivent pas être négligés pour autant.

Les gains de clientèle sont d'ailleurs plus significatifs que les résultats des sondages. Or ils sont modestes : en 2004, le trafic Corail a augmenté de 4% et celui de TEOZ de 6%. L'objectif à terme de la SNCF est un gain de 10% lors du passage de Corail à TEOZ, loin du succès très mitigé actuellement observé.

Quels enseignements peut-on tirer aujourd'hui de l'opération TEOZ ?

Passons sur divers dysfonctionnements techniques irritants (voir encadré), qu'on espère provisoires. Les critiques de fond portent d'une part sur l'aménagement intérieur des trains et les services à bord, d'autre part sur la tarification et la réglementation de l'accès aux dessertes.

- L'effort d'expérimentation sur le matériel est très louable, mais le résultat n'est pas convaincant, d'autant que la SNCF a manifestement manqué de moyens financiers. Certaines innovations sont réussies, mais les designers ont donné libre cours à leur fantaisie et se sont trop peu souciés de certains "détails" qui facilitent la vie des voyageurs. Des erreurs évidentes auraient pu être évitées si les associations d'usagers avaient été plus systématiquement consultées et écoutées.

Que faire des rames Corail en service sur les axes non desservis par les rames TEOZ ? Bien moins onéreuse que l'opération TEOZ, une rénovation légère, du type Aqualys ou Corail TER, avec la suppression d'une ou deux travées de

sièges permettant d'offrir plus d'espace pour les jambes et les bagages, apporterait déjà beaucoup aux voyageurs.

- Quant à l'accès à TEOZ, il est unanimement critiqué : réservation obligatoire, changements de billets, ... Une fois de plus, la SNCF a compliqué et rigidifié l'usage du train, et augmenté son coût, au lieu de le simplifier et de le vendre moins cher pour gagner de la clientèle. Elle a privilégié une tarification et des procédures de commercialisation contraignantes de type "TGV" qui lui facilitent la vie, mais elle n'a toujours pas compris que la souplesse d'accès, la facilité d'improvisation du voyage qu'offre l'automobile pourraient être un atout primordial du train.

Certes le "yield management" (gestion capacité-prix), en optimisant le remplissage des trains, permet en retour d'offrir des tarifs réduits intéressants, même en périodes de pointe. Mais cette technique ne se justifie qu'avec le TGV, dont la vitesse entraîne une forte augmentation de la clientèle, donc de la fréquence : le voyageur accepte alors les contraintes, par exemple prendre le train suivant si le premier train au départ est complet ou jugé trop coûteux.

Sur les itinéraires TEOZ, la clientèle potentielle est plus faible que sur celle d'un itinéraire TGV et la vitesse ne change pas significativement. On reste donc loin d'une desserte cadencée, et le voyageur exige d'avoir un accès simple au train qui lui convient.

Jean Sivardière

Les dysfonctionnements

- Les incidents de **toilettes** sont très fréquents : pas de savon ou d'eau au lavabo, pas de papier essuie-mains, pas d'eau pour alimenter la cuvette. Il arrive que des toilettes, bouchées, soient fermées soit dès le départ, soit en cours de voyage.

- Les **portes d'intercirculation**, non automatiques, se coincent. La **climatisation et l'éclairage** sont souvent défectueux, et les contrôleurs ne peuvent intervenir. Certaines **prises électriques** pour ordinateurs ne fonctionnent pas, de même que le mécanisme d'inclinaison de certains sièges.

- La **réservation** n'est pas encore au point : on peut choisir d'être assis dans le sens de la marche, mais on peut se voir refuser une place solo alors qu'il en reste de nombreuses dans le train, ou se voir attribuer une place couloir alors qu'on a commandé une place fenêtre.

Trains Corail : les réactions de la FNAUT

Pour supprimer un service interrégional, la SNCF utilise deux tactiques.

La première consiste à dégrader le service, souvent en réduisant la vitesse des trains par suppression des points de croisement sur les voies uniques et emploi de matériel roulant inadapté : le remplacement des turbotrains par des rames tractées non réversibles a ajouté une heure au trajet Lyon-Bordeaux à cause des rebroussements. La limitation du train de nuit Lyon-Quimper à Nantes impose au voyageur un changement pénible à 6h du matin.

La deuxième tactique consiste d'abord à favoriser systématiquement le TGV dans les outils d'information, jusqu'à l'absurde (le site voyages-sncf.com propose un trajet Grenoble-Agen par Paris et Bordeaux), puis à limiter le parcours des trains : avant de disparaître, le train de nuit Paris-Béziers a été limité à Millau ; le Corail Nantes-Grenoble est devenu un Tours-Grenoble. Pour le voyageur, cela signifie des correspondances et des coûts supplémentaires.

Christophe Leuridan, ADTC Grenoble

Depuis des années, la SNCF a tout fait pour "pourrir" les conditions de transport sur la ligne Caen-Tours : desserte squelettique (2 AR par jour), horaires inadaptés (les déplacements à la journée entre Caen et Tours sont impossibles), matériel inconfortable et de capacité souvent insuffisante, tronçonnage des relations au Mans. Elle n'a fait aucune promotion commerciale alors que cette ligne offre un lien direct de Cherbourg vers le sud de la France sans passer par Paris.

Guy Fontenelle, ADPCR

Les régions doivent donner la priorité absolue au rail : la région Basse Normandie est incohérente quand elle subventionne l'autoroute A88 qui va concurrencer directement la ligne Caen-Tours parallèle.

Marc Le Rochais, Réseau Vert Basse-N

La desserte Nantes-Bordeaux est pénalisée par les ruptures de charge et les correspondances difficiles, le non entretien de la ligne et la réduction des vitesses, le détournement du fret par Tours. Pendant ce temps, on lance l'A831 Fontenay le Comte-La Rochelle-Rochefort qui va saccager le Marais poitevin. On réduit la vitesse des trains entre Limoges et Saintes, et on active les travaux routiers sur cet axe. Alors que la ligne Nantes-Poitiers est fermée et même défermée entre Bressuire et Parthenay (que dirait-on si les automobilistes devaient faire le détour par Tours), deux projets routiers Nantes-Limoges sont en concurrence, l'un par Poitiers, l'autre par Niort. Nous assistons à une destruction systématique du rail au profit de la route, toujours aussi polluante et meurtrière.

Heureusement on organise aussi des colloques sur l'effet de serre.

Mauricette Ringuet, FNAUT Poitou-Ch

Le saucissonnage de la relation Toulouse-Quimper entraînera un report des flux principaux sur le TGV, des ruptures de charge, des temps de parcours parfois allongés, un renchérissement du prix du billet, enfin une diminution du trafic et un déficit aggravé sur le tronçon Nantes-Bordeaux.

Patrick Chappat, FNAUT Midi-Pyrénées

Selon sa logique commerciale, la SNCF se concentre autour du TGV en faisant passer le maximum de trains sur une partie très réduite du réseau, elle laisse ainsi mourir les lignes transversales en privilégiant les itinéraires au kilométrage nettement majoré (via Paris le plus souvent), en scindant des trains puis en rendant les correspondances difficiles. Mais la combinaison TGV-TER est loin de couvrir les besoins. Les transversales gardent une clientèle et sont clairement d'intérêt national en permettant le trafic entre régions non contiguës. C'est pourquoi la FNAUT demande depuis des années à l'Etat de définir un schéma ferroviaire national assorti de mécanismes empêchant le TGV de jouer le rôle de prédateur que l'on constate aujourd'hui, et de pérenniser un maillage ferroviaire assurant un minimum de cohésion entre les régions.

Jacques Michaux et Gérard Gautier, FNAUT Pays de la Loire

Les régions doivent travailler avec la SNCF : l'intervention concertée des régions PACA et Rhône-Alpes a permis le maintien de relations directes Lyon-Nice et la création des TER Grenoble-Gap et Romans-Valence TGV-Briançon. Les régions concernées sauveront-elles le Cévenol Marseille-Clermont-Paris ?

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

La SNCF ne détourne pas les flux seulement sur le TGV mais aussi sur les lignes électrifiées. Elle assèche ainsi la ligne Paris-Montluçon-Ussel en faisant passer les voyageurs par Clermont-Ferrand ou Limoges.

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

Quand un réseau ferroviaire est correctement maillé, un dysfonctionnement sur un maillon ne bloque pas le réseau : la concentration excessive des trafics sur le réseau TGV fragilise le rail.

Abandonner aujourd'hui les relations Corail à longue distance est absurde, l'augmentation du prix de l'essence peut leur apporter un trafic nouveau.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-R

TIR et TER

Selon les résultats d'un audit financé par l'Etat, la SNCF et les régions, le déficit de l'ensemble des trains Corail dénommés interrégionaux (TIR) a été, en 2004, de 124 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 403 millions (les trains TEOZ sont, eux, bénéficiaires) : la SNCF avait annoncé un déficit nettement plus élevé, 160 millions. 22 liaisons TIR sur 25 sont déficitaires, 7 d'entre elles génèrent 75% du déficit :

- Paris-Bâle (22 millions de recettes, 12,7 millions de pertes) ;
- Paris-Maubeuge (20,3 ; 16,8) ;
- Paris-Boulogne (26 ; 12,7) ;
- Paris-Orléans-Tours (34,4 ; 12,2) ;
- Toulouse-Hendaye (12,9 ; 11,7) ;
- Quimper-Toulouse (22,5 ; 10,1) ;
- Bordeaux-Lyon (7,56 ; 9).

Les liaisons Quimper-Toulouse, Nantes-Lyon et Caen-Tours sont en déficit annuel de 20,3 millions : après avoir supprimé 29 trains par semaine en 2004, la SNCF veut en supprimer 71 (dont tous les TIR Caen-Tours) pour diminuer le déficit de moitié.

A titre de comparaison, le déficit total de l'ensemble des TER est de 1660 millions d'euros en 2002. Entre 1997 et 2003, les régions ont dépensé 3,7 milliards d'euros pour le matériel roulant.

Alors que la contribution publique à l'exploitation des TER est, en moyenne, d'environ 70% des coûts réels, elle n'est que de 30% pour les TIR.

Le déficit des TIR n'est pas une donnée de la nature, il dépend fortement du niveau des investissements et de la qualité des dessertes offertes au public. Après modernisation de la ligne Paris-Granville et introduction de matériel moderne et d'un 4ème aller-retour quotidien, le déficit a été ramené de 3,5 à 1,2 million d'euros par an. C'est la preuve qu'un partenariat RFF-SNCF-régions peut faire émerger un projet porteur d'équilibre financier à moyen terme.

Les régions et la route

L'autoroute A65 Bordeaux-Pau, qui coûtera 1 milliard d'euros, sera financée à 25% par l'Etat, à 12,5% par la région et à 12,5% par les trois départements concernés. Le financement vient d'être bouclé grâce aux efforts d'Alain Rousset, président PS de la région, et Jean-Jacques Lasserre, président UDF des Pyrénées Atlantiques. Selon le premier, "c'est une excellente nouvelle pour l'Aquitaine, un équipement essentiel à son unité et à son développement économique".

Le contrat de plan Etat-région Aquitaine a acté une dépense de 823 millions F pour le rail et de 2800 pour la route.

La région Basse Normandie subventionne à 50% l'autoroute A88 qui coûtera 172 millions d'euros pour 82 km.

TGV PACA

La première vocation du TGV PACA est d'accélérer les relations Paris-Côte d'Azur et non les relations intrarégionales. Les relations entre la Côte d'Azur et l'aire marseillaise sont peu intenses, l'essentiel du trafic TER littoral se fait sur de courtes distances, entre Marseille et Toulon ou entre Saint Raphaël et Menton. Des gares TGV doivent être construites à Cannes et Sophia Antipolis.

Jean Charret, 42 Saint Jodard

Si on ne construit pas une LGV PACA mixte voyageurs-fret, au moins dans les Alpes Maritimes, on ne pourra jamais mettre en place un RER azuréen sur la ligne littorale existante, seul équipement structurant permettant un report du trafic routier sur le rail.

Philippe Le Bars, TRAVISIA

Le tracé par Marseille décidé fin juin par le ministre Christian Estrosi et les maires de Marseille, Toulon et Nice (à quoi sert donc le débat public ?) n'est pas idéal mais il est meilleur que les tracés 2 ou 3 concoctés par RFF. Cependant la desserte de Toulon par la Pauline posera problème : ceux qui prennent de telles décisions n'ont aucune expérience des voyages avec enfants et bagages.

Pierre Quilliet, FNAUT PACA

A 51 Grenoble-Sisteron

La présentation du dossier par la Direction Régionale de l'Équipement de Lyon ne change pas quelles que soient les critiques exposées au cours du débat public : c'est toujours la même langue de bois. Ainsi la DRE prétend qu'il n'est pas possible de faire d'études d'impact avant un avant projet sommaire, première étape de la procédure d'enquête publique concernant la solution d'aménagement retenue par le gouvernement. Autrement dit, le choix d'une solution ne peut prendre en compte les impacts sur la santé et l'environnement.

Au cours du débat, le public ne peut voir que des photos illustrant la beauté de la nature, et la DRE donne l'assurance, la main sur le coeur, qu'elle fera l'impossible pour limiter les nuisances.

La DRE affirme aussi que les études d'impact des solutions autoroutières existent depuis 1999, mais qu'elle ne peut les publier car elles pourraient ne pas être à jour vu de l'évolution des réglementations. Et elle ne dispose d'aucune étude d'impact pour l'aménagement des routes existantes car aucune commande ne lui a été passée par l'État puisque cet aménagement n'est pas la solution retenue. Ces propos incohérents ont amené le président de la CPDP à exiger une étude comparative.

Eric Brucker, 05 Gap

La médiation à la SNCF

Les activités de médiation de la SNCF, créées en 1994, s'inscrivent depuis peu dans un contexte nouveau.

- L'État a exprimé sa volonté de développer le règlement amiable des litiges, moyen facile, rapide et peu onéreux de désencombrer la voie judiciaire.

- Le réseau du Médiateur de la République compte 294 délégations et draine un nombre croissant de dossiers destinés au médiateur de la SNCF (94 en 2004 sur 458 dossiers traités).

- Les médiateurs des administrations et entreprises ayant des missions de service public (ministères des Finances et de l'Éducation Nationale, SNCF, EDF, Poste, Fédération française des Sociétés d'Assurances) ont créé un "club des médiateurs" et adopté une "charte de la médiation du service public".

- Enfin le rôle du médiateur européen, créé par le traité de Maastricht et instauré en 1995, tend à s'affirmer, et un projet de directive "médiation" est en cours d'élaboration.

En 2004, 29% des dossiers traités par le médiateur de la SNCF concernaient des infractions tarifaires (voyage sans billet, billet non valable ou non composé, défaut de réservation, ...) et 8% des infractions comportementales (refus d'obéir à un contrôleur, abandon d'objet, pieds posés sur la banquette).

13% des dossiers concernaient des retards de trains (avion manqué, obligation d'utiliser un taxi ou de passer une nuit à l'hôtel), 7% des demandes de remboursement de billets non utilisés à la suite d'une perte ou d'un vol, 4% des problèmes de qualité des prestations de la SNCF (renseignements erronés, climatisation déficiente), 25% des litiges tarifaires (confection des cartes Familles Nombreuses, erreurs lors de commandes de billets par internet), 5% des litiges liés à des grèves, 1% des problèmes de bagages.

Le voyageur a obtenu du médiateur une satisfaction totale ou partielle respectivement dans 32% et 35% des cas.

Parmi les recommandations du médiateur à la SNCF, citons :

- un effort pédagogique concernant les ventes sur automates ainsi que sur Internet ;

- la validation du droit à l'erreur dans l'achat d'un billet non échangeable et non remboursable (notamment les Prem's) si le client se manifeste moins d'une heure après la commande ;

- une amélioration du dialogue entre les acheteurs par Internet et la SNCF ;

- la création d'une assurance train + avion jouant en cas de retard de train et d'avion manqué.

Activités du service médiation à la FNAUT

En 2004, le service de médiation de la FNAUT a traité 728 dossiers transmis par des usagers ayant un litige non résolu avec un transporteur public. Parmi eux, 505 concernaient des litiges avec la SNCF ou la RATP : 200 ont été transmis aux médiateurs.

En 2004, le médiateur de la SNCF a examiné 458 dossiers dont 184 soumis par la FNAUT, il a émis un avis favorable dans 67% des cas ; celui la RATP a examiné 62 dossiers dont 15 soumis par la FNAUT, il a émis un avis favorable dans 76% des cas. Le délai de réponse du médiateur de la SNCF, deux mois en théorie, s'est allongé à cinq mois car son service est débordé : cette situation mécontente les voyageurs.

La FNAUT poursuit ses démarches, entreprises il y a deux ans, pour obtenir l'alignement des compétences du médiateur de la RATP sur celles du médiateur de la SNCF.

Environ 150 dossiers aériens ont été étudiés par la FNAUT puis, lorsqu'ils étaient défendables, transmis à des compagnies aériennes, qui répondent dans un délai allant d'une semaine à plusieurs mois, ou font la sourde oreille.

Les autres dossiers reçus par la FNAUT concernent soit la réparation automobile, ils sont alors réorientés vers l'Automobile-Club, soit des contraventions déjà transmises à la Justice et sortant donc du champ de la médiation.

Une plaquette sur la médiation SNCF-RATP est disponible au siège de la FNAUT, voir aussi un résumé de la procédure dans FNAUT Infos n°116.

La FNAUT peut étudier les litiges avec les transporteurs urbains, autocaristes et compagnies maritimes.

ATTENTION !

En cas de litige avec une compagnie aérienne (cas d'un vol sec) ou une agence de voyages (cas d'un voyage à forfait), les passagers aériens n'ayant pas reçu de réponse trois mois après une demande d'indemnisation, ou ayant reçu une réponse négative, ne doivent plus, dorénavant, s'adresser au service de médiation de la FNAUT mais directement à la Direction générale de l'Aviation Civile, bureau de la facilitation et des clients du transport aérien, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15, tél 01 58 09 39 79.

Le site www.dgac.fr donne des précisions sur le nouveau règlement européen concernant la surréservation, les annulations de vols et les retards importants (voir aussi FNAUT Infos n°130)

Laurence Vernay, mediation@fnaut.org

Carnet du voyageur

Pannes

En février dernier, 150 passagers d'un train Bâle-Paris sont restés bloqués à Belfort suite à une panne de locomotive diesel. Mais aucune machine de dépannage n'étant disponible au dépôt de Belfort (comment est-ce possible ?), ils ont dû attendre deux heures l'arrivée d'un train de fret (il en existe encore) dont la locomotive a été utilisée pour tracter leur train jusqu'à Paris.

Bernard Poirrez, 90 Rougemont

Ayant emprunté trois fois la ligne Lyon Saint Paul - Charbonnières un dimanche, j'ai subi la suppression de deux trains en dernière minute "pour panne de moteur" : ni personnel de maintenance ni matériel de réserve aux deux extrémités de la ligne.

Pendant ce temps, le maire de Lyon et président du grand Lyon prévoit à grands frais un contournement routier dispendieux de la localité intermédiaire de Dardilly, où la gare est peu utilisée et où la population se plaint de la congestion des routes d'accès à Lyon, et la création de nouveaux parkings en ville pour accueillir les banlieusards privés de transports collectifs efficaces.

Pierre Gratessole, 69 Lyon

Train de nuit

J'utilise régulièrement le wagon-lit Perpignan-Paris, qui me permet d'enchaîner, sans fatigue excessive, une journée de travail à Perpignan et une réunion à Paris avec la direction de mon entreprise tout en passant une nuit confortable (départ vers 22h, arrivée vers 7h30). La suppression des wagons-lits, qui seront retirés du train de nuit, compliquera ma vie professionnelle car le voyage en TGV oblige à se lever à 5h du matin et exige une demi-journée et il n'est pas question pour moi d'utiliser l'avion sur une distance aussi courte.

Il est facile pour la SNCF de laisser se détériorer la qualité de service (veilleuses en panne, toilettes de propreté douteuse,

La FNAUT s'était portée partie civile, au titre d'association de consommateurs agissant en particulier pour une meilleure sécurité routière, dans l'affaire de la catastrophe survenue dans le tunnel du Mont Blanc en mars 1999. Représentée efficacement par ses avocats Patrice Rembauville-Nicolle et Florent Vigny, elle a obtenu du tribunal correctionnel de Bonneville 5 000 euros de dommages et intérêts, et 1 000 euros au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale. A l'occasion du procès, elle a rappelé publiquement que la prévention des accidents dans les tunnels routiers alpins passe par un transfert massif de trafic sur le rail.

personnel d'accompagnement débordé, climatisation hors service) et d'entretenir discrètement la réputation, exagérée, d'insécurité des trains de nuit, puis de se présenter comme un bon gestionnaire mettant fin à une exploitation non rentable.

La disparition des relations de nuit est d'autant plus irrationnelle que l'augmentation irrésistible du prix du pétrole condamne à court terme les dessertes aériennes régionales. Je déplore d'ailleurs qu'on consacre autant d'argent public, à fonds perdus, à l'aéroport de Llabanère.

Jean Monestier, 66 Le Soler

Arnaque organisée

Désirant se rendre de Lyon à Besançon, une de mes collègues a consulté le site sncf-voyages.com. Toutes les réponses affichées correspondaient à des parcours via Dijon, avec changement obligatoire dans cette ville. Les TER et trains Corail Lyon-Strasbourg via Lons-le-Saunier étaient ignorés : comment voulez-vous qu'avec un tel allongement de distance (60 km) et de temps, visant à augmenter le prix du billet, les candidats au voyage optent pour le train ? Ils ont le net sentiment qu'on les prend pour des imbéciles avec cette arnaque à grande échelle.

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Grèves

Les usagers touchés par les grèves sont : ceux à qui on retire une journée de travail s'ils ne viennent pas travailler, ceux qui n'ont pas de véhicule personnel, ceux qui ont peur de perdre leur emploi, ceux qui sont en période d'essai, ont un examen à passer ou un rendez-vous à l'hôpital. Je ne mets pas en question le contenu des revendications, mais un moyen de lutte qui me semble anachronique et injuste.

Sylvie Cachin-Laroche, AUT-IdF

On peut comprendre la réaction des cheminots suite à l'agression intolérable subie par une contrôleuse d'un TER Toulouse-Cahors en janvier dernier. Mais la grève aurait dû se limiter à quelques heures pour ne pas pénaliser inutilement les usagers : ce n'est malheureusement pas une grève prolongée des contrôleurs qui empêchera une nouvelle agression.

Jacques Vaïsson, TARSLY

Je m'interroge sur l'efficacité du système d'alarme sociale mis en place à la SNCF fin 2004. Il y a rarement eu autant de grèves dans la région de Lyon que depuis cette date. De nombreuses grèves aux dépôts lyonnais, mais aussi à Chambéry, Valence, Marseille et Clermont ont plombé la circulation des TER. Où est la prévention des conflits ?

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Sécurité routière

Bien dit

Comme la FNAUT (voir FNAUT Infos n°137), d'autres associations ont réagi au dérapage de Dominique Perben.

Roger Darthout, secrétaire général de la LCVR du Loiret : "une pause dans la politique de sécurité routière est inopportune. Le gouvernement craint le mécontentement des automobilistes, mais c'est un mauvais calcul. Il n'est pas agréable de devoir payer une amende lorsqu'on s'est fait prendre par un radar, mais les Français sont sensibles aux résultats. Le maintien d'une certaine pression pour faire respecter le code de la route n'est pas un élément défavorable à la réélection de la majorité".

Jean-Pierre Martin, Prévention Routière de Grenoble : "le contrôle médical des conducteurs à partir d'un certain âge est une pratique courante dans certains pays de l'Est et en Espagne. On l'applique déjà aux conducteurs professionnels et à ceux qui pratiquent des métiers à risques, sans que personne n'y trouve à redire. En matière de sécurité routière, cette disposition n'a rien de choquant. Elle ne porte en rien atteinte à la dignité humaine ou aux droits de l'homme, je regrette qu'on ait abandonné un tel projet".

Un député courageux

Jacques Floch, député PS de Loire-Atlantique, a reconnu que la gauche n'a pas su agir efficacement contre l'insécurité routière, et qu'il s'était trompé lorsqu'en 2002, il avait dénoncé le "tout répressif" du gouvernement Raffarin.

Selon l'Observatoire National de Sécurité Routière, 22% des automobilistes, contre près de 40% en 2000, et 45% des motards dépassent encore d'au moins 10 km/h la vitesse autorisée.

Nicolas Sarkozy a réussi avec facilité à modifier très vite le comportement des conducteurs et à ramener le nombre annuel de tués sous la barre des 6000. Les précédents ministres de l'Équipement devraient être mis en examen pour incompétence coupable.

Jean Boudaille

Super-camions ?

Lors des récentes journées parlementaire sur la sécurité routière a été présenté le projet très avancé de faire rouler sur autoroute des ensembles routiers de 60 tonnes. Argument : c'est la seule solution pour limiter le nombre de camions compte tenu de la croissance du transport de fret. Bonjour les dégâts pour les chaussées et les automobilistes.

Marc Sanglier, AFVAC

Permis à points

Récompenses :

⊕ +3 points à la SNCF. Elle a réussi à breveter un système permettant de réduire le bruit lié au freinage des wagons : une modification des patins de frein ramènera le niveau de bruit de 120 à 83 décibels. Une bonne nouvelle pour les riverains des lignes fret.

⊕ +3 points à Ségolène Royal, présidente de la région Poitou-Charentes. La région a refusé de reconduire sa subvention à la ligne aérienne Poitiers-Londres exploitée par Ryanair. La Communauté d'Agglomération de Poitiers, présidée par Jacques Santrot, a, elle, reconduit sa subvention.

Punitions :

⊖ -3 points à Ari Vatanen, eurodéputé français et ancien champion automobile. Il a organisé un colloque à Bruxelles pour permettre aux adversaires du rail (en particulier à l'universitaire français Rémy Prudhomme) de s'exprimer contre les préconisations du Livre Blanc publié en 2001 par la Commission Européenne.

⊖ -5 points à Carmelo Sgro, président de la FNTR de Haute Savoie. Suite à l'accident du tunnel routier du Fréjus, il a réclamé une autorisation de passage des 40 tonnes (la limite actuelle est de 19) par les cols du Mont Cenis et du Montgenèvre, et déclaré : "il faut que les gens s'habituent à vivre avec les camions car on ne pourra jamais mettre tous les camions sur les trains".



Bêtisier

⊗ Michel Noir, ancien maire RPR de Lyon, se dit "horrié" par l'augmentation "intolérable" du prix du stationnement dans les parkings de Lyon Parc Auto. Il dénonce l'arrêt de la construction du périphérique : "incohérence aberrante". Et il ajoute : "il faut cesser de faire le procès idéologique de la voiture en ville, les gens ont le droit de se déplacer, c'est un droit fondamental". Un droit constitutionnel peut-être ?

⊗ L'Automobile-Club (mai 2004) : "au nom de quoi le litre d'essence est-il taxé à 286% et celui du diesel à 194% quand le caviar l'est à 5,5% ?"

Sigle obscur

TVR : Tramway sur Voie Réservée ou tramway sur pneus pour les uns, c'est le Tramway en Voie de Réforme, ou Tramway Vraiment Ringard (ou Vraiment Ralenti, car il circule à 5 km/h sur une section en virage de la ligne de Nancy), pour les autres.

BIEN DIT

● Michèle Vullien, maire non inscrite de Dardilly (Rhône), conseillère générale et vice-présidente du Grand Lyon : "plus on agrandit les voiries, plus on a de voitures. Tout le monde doit se demander comment circuler autrement, y compris les élus. Je vois des collègues aller en voiture du Conseil général au Grand Lyon, alors qu'il y a le tramway et qu'il faut dix minutes en voiture ..."

● DDE de la Gironde : "en matière de circulation, l'offre crée la demande" : en clair, lorsqu'on ouvre une nouvelle route, on génère des besoins supplémentaires de déplacement. Faire toujours plus de routes ne règle pas le problème, "on gagne quelques années avant d'atteindre de nouveau la saturation".

MAL DIT

● Jean-Louis Touraine, premier adjoint PS aux déplacements de la municipalité de Lyon : "il ne faut pas céder à une politique des extrêmes, le laisser-faire des automobilistes et le tout-piéton". C'est vrai : les piétons sont de dangereux extrémistes qui veulent tuer la ville et dont il faut maîtriser les flux.



Humour Ferroviaire

Stéphane Richard, président du groupe Connex, a fait remarquer aux cheminots opposés à la libéralisation du fret ferroviaire que l'ouverture du réseau français à des exploitants privés a été décidée le 2-12-2000 par un conseil des ministres des transports de l'Union Européenne présidé par le ministre français Jean-Claude Gayssot.

Ponctualité ferroviaire

Le lundi de Pentecôte est resté férié à la SNCF. En compensation, les cheminots devront travailler 1'52" de plus chaque jour, soit un horaire quotidien moyen de 7h 34' 52" selon leur président. La SNCF va-t-elle dorénavant annoncer les heures de départ et d'arrivée des trains à la seconde près ?

Jean Friedrich

Brèves

Machine infernale

Entre le jeudi 30 juin et le dimanche 3 juillet, la SNCF a transporté 5 millions de vacanciers, dont 1,2 million au départ des gares parisiennes ; 20% de son trafic annuel est assuré en période estivale. La FNAUT suggère à Christian Gerondeau et à tous les contempteurs du rail de calculer le nombre d'autoroutes supplémentaires qui seraient nécessaires pour écouler un tel trafic.

Incident ferroviaire

Le diable ferroviaire est dans les détails. Pas de papier dans les toilettes de 4 voitures d'un TGV qui vient de quitter Marseille pour Toulouse : les voyageurs en oublient le message fort du nouveau logo de la SNCF et protestent auprès du contrôleur. Celui-ci ne réussit à s'approvisionner ni à Aix-en-Provence, ni en Avignon. A Nîmes, le chef d'escale lui refuse les rouleaux demandés. Soucieux des voyageurs, le contrôleur menace alors de ne pas faire repartir le TGV s'il n'obtient pas satisfaction. Finalement une employée de la gare le dépanne (elle se fera réprimander). Le TGV repart avec seulement 5 minutes de retard (histoire vraie).

Tout TGV

La ligne 4 Paris-Bâle sera concurrencée par le TGV Est en 2007, puis par le TGV Rhin-Rhône en 2011. On demandera alors aux régions traversées de financer les dessertes Corail de Troyes, Chaumont, Langres et Vesoul, ou de porter la responsabilité de leur disparition, après les avoir asséchées.

François Jeannin

Les mauvaises manières de la SNCF

Alors qu'elle cherche à convaincre les régions de prendre en charge le déficit de certaines liaisons interrégionales, la SNCF a discrètement supprimé la seule correspondance nord-sud qui subsistait sur la ligne des Alpes depuis la mise en service du TGV Méditerranée. Trois trains successifs permettaient de voyager de Genève à Marseille avec une correspondance à Grenoble puis une autre à Veynes (voir l'indicateur des relations transversales et internationales, valable du 3 juillet au 10 décembre). Dorénavant, le train en provenance de Grenoble arrive à Veynes à 14h18 au lieu de 14h12, soit une minute après le départ du train pour Marseille. La SNCF n'a fourni aucune information au comité de ligne qui s'est réuni le 18 mai dernier.

Gabriel Berne, président de l'AGV

Actions en régions

Alsace

- Alsace Nature a obtenu de la Direction Régionale de l'Équipement le lancement d'une étude des solutions alternatives au Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Cette étude prendra en compte les coûts externes sur la base des critères de l'expertise Infras-IWW et non de ceux préconisés par le rapport Boiteux.
- Max Mondon participe à un groupe régional de réflexion sur le report du trafic poids lourds nord-sud d'Allemagne en Alsace (suite à la création de la taxe LKW Maut).
- L'association Piéton 67 est intervenue activement dans le débat organisé par la municipalité de Strasbourg sur la place de la voiture en ville : elle a recommandé l'extension des zones 30, le covoiturage, l'auto-partage, le développement des plans de déplacements d'entreprise, un meilleur remplissage des parkings-relais et une verbalisation plus stricte du stationnement sauvage. "Réduire la place de la voiture, ce n'est pas faire mourir le centre-ville. C'est recréer un espace où il fait bon vivre et respirer".
- L'association ASTUS a présenté une liste des attentes des usagers de Strasbourg, parmi lesquelles une tarification intermodale, un réseau de type RER autour de Strasbourg, l'extension des sites propres pour bus, le cadencement général des services bus et tram comme à Bâle, l'utilisation du trolleybus sur certaines lignes, un tram-train vers Molsheim.

Aquitaine

- Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail déplore la fermeture du bureau de vente de la gare de Blaye, malgré une fréquentation avérée, au moment où le Conseil régional va lancer une étude sur la réouverture de la ligne Blaye-Saint Mariens-(Bordeaux) au trafic voyageurs. Le collectif poursuit son travail de sensibilisation auprès des établissements scolaires et des entreprises.
- Le CRELOC considère, malgré le blocage actuel dû aux autorités françaises, que la réouverture de la ligne Pau-Canfranc est inéluctable : l'Espagne a un besoin urgent d'une nouvelle pénétrante ferroviaire vers le nord, un exploitant autre que la SNCF est envisageable, la traversée centrale ferroviaire des Pyrénées reste une perspective très hypothétique alors que la réactivation de Pau-Canfranc peut se faire rapidement (sans électrification en première étape) et a le soutien de la Commission Européenne, la route de la vallée d'Aspe

est fragilisée par les aléas géologiques, enfin le prix du pétrole sanctionne le tout-camion, surtout en montagne, et donne toute sa pertinence au rail.

Bretagne

- L'Association des Usagers de la gare d'Auray (ADUGA) a participé à la journée "côte sauvage sans voitures et engins à moteurs", organisée par l'association de défense de l'environnement de Quiberon, en accueillant les randonneurs piétons et cyclistes usagers du train Auray-Quiberon dit "tire-bouchon".

Midi-Pyrénées

- L'association TARSLY a demandé un moratoire de deux ans sur la suppression du train de nuit Carmaux-Albi-Paris : les propositions de la SNCF (un aller-retour par week-end destiné aux parisiens, quotidien en juillet et août) sont inadaptées aux besoins des habitants du Tarn et ne permettront pas de relancer le trafic.
- Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, et Jacques Vaisson, président de TARSLY, soutiennent le projet de TGV Bordeaux-Toulouse mais sont fermement opposés aux gares excentrées envisagées par certains à Agen, Montauban et Toulouse nord : le TGV doit desservir les gares centrales.

Rhône-Alpes

- Réagir et Vivre en Maurienne ont rejeté l'idée d'un doublement du tunnel routier du Fréjus, "une aberration", et dénoncé "l'autisme des décideurs, dont le réflexe est d'élargir les routes au lieu d'imaginer des solutions à long terme". Une manifestation a été organisée à Modane début juillet avec le soutien de l'ARSMB.
- Pendant les travaux d'électrification de la ligne Saint-Etienne-Firminy, la SNCF a supprimé les services entre les gares Carnot et Châteaureux sans alternative pour les usagers : l'ADTLS a protesté vigoureusement car il était possible de réduire la durée de la suppression en commençant les travaux par Firminy.
- L'AGFUT a lancé une pétition contre la suppression en semaine du train de nuit Saint Gervais-Annecy-Paris. Seule liaison directe entre la vallée de l'Arve et Paris, ce train est très pratique mais mal commercialisé. Par dérogation, il offre aussi la seule liaison TER entre Saint Gervais et Annecy le matin et en soirée : la SNCF propose un car de substitution, plus lent de 30 mn qu'un train TER.

Activités de la FNAUT

- Jean-Paul Jacquot a participé à un voyage d'étude organisé par le CSSPF sur le transport ferroviaire régional en Allemagne.
- Michel Vandembroucke est intervenu lors du colloque Ville et Transport Ferroviaire organisé par le GART, la SNCF et l'AMGVF, et Régis Bergounhou lors du colloque de l'Association Française des Sociétés d'Auto-routes sur la décentralisation.
- Jean Sivardière fait partie du groupe de travail Ulysse mis en place par le Commissariat au Plan sur les transports 2025 et la mobilité équitable.
- Simone Bigorgne, Jean-François Hogu et Jean Sivardière ont rencontré Nelly Olin, ministre de l'Ecologie.
- Jean Sivardière a rencontré Jean-François Bénard, procureur général à la Cour des Comptes, à propos du rapport de la Cour sur les transports urbains.
- Jean Sivardière, Simone Bigorgne et Régis Bergounhou ont eu un long entretien avec Nicolas Ferrand et Loïc Charbonnier, conseillers du ministre des Transports Dominique Perben.

La FNAUT a le regret d'annoncer la disparition dramatique de Michel Etourneau, vice-président de la FNAUT Poitou-Charentes, fauché par une voiture sur un passage dit "protégé" à La Rochelle.

Notre ami était un fervent défenseur des transports collectifs et de la bicyclette et participait activement à la lutte contre la violence routière.

Appel aux lecteurs de FNAUT-Infos

La FNAUT prévoit d'organiser fin janvier 2006, en partenariat avec le GART, un colloque sur les déplacements dans les petites et moyennes agglomérations (moins de 100 000 habitants). Dans cette perspective, elle vous invite à lui communiquer des témoignages sur les facilités offertes aux piétons, cyclistes et usagers des transports dans ces agglomérations, et une analyse des orientations des élus en matière de transports publics, modes non motorisés, voirie, parkings et urbanisme. Merci de votre collaboration.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 138
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

Appel aux lecteurs de FNAUT-Infos

Madame, Monsieur,

Depuis sa création en 1978, la FNAUT n'a cessé de défendre les usagers des transports et de promouvoir l'ensemble des modes de transports respectueux de l'environnement. La poursuite de ses activités est aujourd'hui fortement menacée par des difficultés financières.

La FNAUT est la seule fédération d'usagers et de consommateurs à ne pas être soutenue financièrement par son "ministère de tutelle", en l'occurrence le ministère de l'Équipement et des Transports, malgré des demandes répétées auprès des ministres successifs, de droite comme de gauche : cette situation est anormale car les militants de la FNAUT fournissent un travail considérable, à titre bénévole, en participant à de nombreux groupes de travail et instances officielles où ils représentent les usagers (leurs frais de déplacements ne leur sont même pas remboursés), et en contribuant à animer la réflexion par leurs propositions.

Par ailleurs, la Convention Pluriannuelle d'Objectifs que nous avons signé il y a trois ans avec le ministère de l'Écologie et du Développement Durable, et qui est actuellement notre principale et indispensable source de financement, devait être renouvelée au début de cette année : ce renouvellement n'est toujours pas intervenu en raison de lenteurs administratives, si bien que nous connaissons aujourd'hui une situation de trésorerie très délicate.

Dans ces conditions, la FNAUT est contrainte, comme en 1997 et 1998, de lancer un appel à ses adhérents et sympathisants : seul votre aide lui permettra de franchir une passe difficile et de maintenir ses capacités à peser sur les choix qui vous concernent à court et long terme.

Vos dons ouvrent droit à une réduction d'impôts de 60% de leur montant (article 200-5 du Code Général des Impôts), un reçu vous sera adressé. Nous espérons vivement que vous répondrez à notre appel et vous remercions par avance de votre générosité.

Jean Sivardière, président de la FNAUT

APPEL A SOUTIEN FINANCIER

à renvoyer à la FNAUT, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Nom, prénom :

Adresse :

Je fait un don à la FNAUT de : 10 € 20 € 30 € 50 € 100 €
 autre montant (préciser) :

Je règle : par chèque bancaire ou postal mandat

Date : Signature

Vous recevrez un reçu ouvrant droit à une réduction d'impôt.

Démagogie

L'augmentation du prix des carburants routiers a suscité cet été des réactions révélatrices de la difficulté à appréhender le long terme.

Sans surprise, la réaction corporatiste et larmoyante de l'Automobile-Club ignorait totalement l'intérêt collectif : "les automobilistes ne doivent pas être les laissés pour compte, le gouvernement doit faire un geste pour ceux qui roulent beaucoup afin de leur redonner un peu de pouvoir d'achat".

Le PS n'a pas fait mieux. Avec une grandiloquence ridicule, François Hollande a dénoncé "la double peine que sont la hausse du prix du pétrole et le prélèvement de l'Etat". Alors qu'il critique par ailleurs la baisse des impôts qui empêche de financer correctement les services publics, il a déploré "les superprofits" que l'Etat réalise "subrepticement" et réclamé "un geste exceptionnel pour le mois d'août" : l'après-pétrole, on verra plus tard ... A l'UMP et à l'UDF, certains aussi ont fait savoir qu'ils pensaient à l'automobiliste.

Les réactions responsables ont été rares. Le Vert Denis Baupin a refusé de "céder à la facilité" : "la hausse du prix du pétrole a des causes durables, il faut y apporter des solutions durables et non des réponses rapides à la petite semaine. La TIPP flottante est une fausse bonne idée électorale et contre-productive".

Le député UMP Gilles Carrez a estimé "absurde" une baisse de la fiscalité : "il est dangereux de laisser croire qu'on peut régler des problèmes de long terme par des mesures de court terme". Son collègue Marc Laffineur a noté que "en favorisant la consommation, la baisse de la fiscalité aggraverait une crise qui n'est pas conjoncturelle".

Pour la FNAUT, il ne faut pas infantiliser le consommateur par des mesures artificielles masquant la réalité économique, mais le responsabiliser. Un prix plus élevé des carburants peut inciter à infléchir ses comportements. Le surplus de recettes fiscales (s'il est confirmé ...) doit être affecté aux économies d'énergie, et en priorité au transport collectif : alors que l'Etat est impécunieux, il serait vraiment absurde de s'en priver.

Le Premier ministre, qui a refusé le retour à la TIPP flottante, s'est montré pédagogue (voir Bien dit p.7).

Jean Sivardière

Le projet de règlement européen sur les transports urbains, départementaux et régionaux

Après avoir fait le point sur l'organisation juridique actuelle des transports urbains, départementaux et régionaux en France, nous présentons le projet de nouveau règlement européen "Barrot" concernant la régulation de la concurrence dans ce secteur, et ses conséquences prévisibles sur les transports d'Ile de France et les transports ferroviaires régionaux de province. Nous examinons également l'éventualité d'un allotissement des réseaux de transports, c'est-à-dire la possibilité, pour une autorité organisatrice, de concéder "par lots" le réseau dont elle est responsable.



Selon une tradition ancienne, un opérateur de service public peut être, en France, soit une entité publique (communément appelée régie), soit un établissement industriel et commercial (EPIC), soit une société d'économie mixte ou une entreprise à capitaux privés. C'est le cas dans le domaine de la santé : des hôpitaux publics coexistent avec des cliniques privées soumises à des servitudes de service public telles que le traitement des urgences. Dans le domaine des transports urbains, les premiers contrats de concession (le concessionnaire privé est tenu d'investir) et d'affermage (les investissements sont pris en charge par les pouvoirs publics) sont apparus à la fin du 19ème siècle.

Il ne faut donc pas, contrairement à une idée très répandue, assimiler service public et entreprise publique. Ce qui est important, c'est qu'il soit admis que les transports publics de proximité - urbains,

départementaux et régionaux - ne peuvent sauf exception atteindre la rentabilité financière, et exigent donc un subventionnement public.

LOTI et loi Sapin

L'organisation des transports urbains, départementaux et régionaux a été modernisée dans un premier temps par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, ou loi Fiterman du 30 décembre 1982), qui a précisé le choix donné aux autorités organisatrices de transports (AOT) entre exploitation en régie et convention passée avec une entreprise exploitante (voir encadré page 2).

Dans un deuxième temps, la loi Sapin "anti-corruption" du 29 janvier 1993 a introduit la délégation de service public (DSP) : selon son article 42, une AOT doit, après avoir défini la consistance du service public à assurer, se prononcer sur le



mode d'exploitation (EPIC en régie, délégation de service public ou marché public) puis, si la formule de la régie a été écartée, elle doit lancer un appel d'offres et peut alors choisir l'opérateur le moins-disant ou le mieux-disant (voir encadré ci-contre).

- Pour les **transports urbains de province**, l'AOT est une autorité intercommunale (communauté de communes, communauté d'agglomération ou communauté urbaine), souvent associée au conseil général dans le cadre d'un syndicat mixte. L'exploitation du réseau se fait en régie ou par convention passée avec une entreprise privée. Aujourd'hui l'exploitation en régie est rare (cas de la Régie des Transports de Marseille). Depuis 1993, la DSP est la formule dominante pour le renouvellement des contrats de gestion.

Les entreprises délégataires sont le plus souvent des filiales de grands groupes publics, semi-publics ou privés, eux-mêmes filiales de groupes plus généraux : Keolis (filiale du groupe 3i et de SNCF-participations) est présent à Lyon, Transdev (filiale de la Caisse des Dépôts) à Grenoble, Connex (filiale de Veolia, ex Vivendi Environnement) à Bordeaux. La RATP est également présent à travers sa filiale RATP-Développement. Des opérateurs étrangers, surtout espagnols, commencent à s'implanter en France.

La concurrence joue entre les groupes comme on l'a vu récemment à Lyon et Toulouse. Cependant la réponse à un appel d'offres est coûteuse pour les entreprises. Par suite il n'y a parfois qu'une ou deux réponses quand les concurrents estiment que le transporteur en place est le mieux placé pour emporter le marché.

En cas de changement d'exploitant, le nouveau venu doit reprendre la quasi-totalité des salariés selon l'article L122-12 du Code du travail : seuls les dirigeants, détachés du groupe précédemment gestionnaire, quittent le réseau pour rejoindre leur maison-mère.

Le plus souvent, l'AOT finance le plus souvent elle-même les installations fixes et le matériel roulant, et en est propriétaire quelque soit l'exploitant. Par contre elle se dessaisit de l'exploitation du réseau au profit de l'entreprise délégataire, qui est en relation directe avec le voyageur et doit mettre en oeuvre les techniques commerciales modernes pour élargir la clientèle.

- Pour les **transports d'Ile de France**, la mise en concurrence n'est pas envisageable, car la LOTI et la loi Sapin ne s'appliquent pas, le décret du 14 novembre 1949 sur la coordination des transports ferroviaires et routiers est toujours en vigueur. Les lois de décentralisation Defferre et Raffarin n'ont rien changé à cette situa-

tion : le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), établissement public de l'Etat récemment transféré à la région, définit et programme les investissements, fixe les tarifs et gère la coordination des transports ; RATP, SNCF et OPTILE (qui regroupe 90 exploitants routiers) se partagent les dessertes et ont passé avec le STIF des contrats relatifs à la qualité de service.

- Pour les **transports départementaux**, l'AOT est le conseil général, qui est responsable des lignes régulières périurbaines et interurbaines, et des transports scolaires. Ces services ont longtemps été exploités par des entreprises familiales privées aux risques et périls, auxquelles étaient reconnus des "droits patrimoniaux". L'obligation de conventions entre l'AOT et entreprises publiques ou privées a été introduite par la LOTI de 1982 (même pour les lignes rentables dont l'exploitation se fait aux risques et périls) : l'article 30 donnait 4 ans aux départements pour passer les conventions avec les entreprises déjà exploitantes et prévoyait des indemnités en cas de suppression de services ou changement d'exploitant. La DSP est apparue en 1993, mais la formule du marché public est la plus fréquente. Le plus souvent, les entreprises sont propriétaires du matériel roulant.

- Pour les **transports ferroviaires régionaux**, la LOTI a fait des conseils régionaux (à l'exception de celui d'Ile de France) des autorités organisatrices. Dès 1985, onze régions avaient déjà inscrit l'ensemble de leurs lignes régionales à leur plan de transport régional et passé une convention globale d'exploitation avec la SNCF. Depuis le 1er janvier 2002, suite à une expérimentation réussie dans 7 régions pilotes et au vote de la loi Gayssot SRU, l'Etat verse sa compensation financière non plus à la SNCF mais directement aux régions, qui peuvent l'utiliser comme elle veulent dans le cadre de leur budget général. Mais le seul exploitant avec lequel les régions peuvent passer une convention d'exploitation des services TER qu'elles ont définis reste la SNCF.

En Bretagne, sur la ligne Carhaix-Guigamp-Paimpol, l'exploitant est la CFTA, filiale de Connex, mais elle est affermée par la SNCF. La CFTA est également l'exploitant, récemment renouvelé pour 8 ans, de la ligne Nice-Digne : l'AOT n'est pas la région PACA mais le SYMA, syndicat regroupant les Alpes Maritimes, les Alpes de Haute Provence et les villes de Nice et Digne. Le SYMA, propriétaire de la ligne, et la région financeront les investissements.

Droit au transport et principes généraux - Article 7, II - L'Etat et les collectivités territoriales organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et l'autre partie afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport.

Article 7, III - La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente qui, sous réserve des pouvoirs généraux de l'Etat en matière de prix, fixe ou homologue les tarifs.

Transport ferroviaire régional - Article 22, I - L'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports fait l'objet de conventions passées entre la région et la SNCF.

Transport routier non urbain de personnes - Article 29 - Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée.

La loi Sapin

La loi Sapin met en place la délégation de service public, qui sera définie ultérieurement comme "un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats d'exploitation du service".

Dans une DSP, le contrat avec l'entreprise suppose que les recettes d'exploitation assurent au moins 30% de la rémunération de l'entreprise ; celle-ci doit reprendre le personnel déjà en place, elle reçoit une subvention mais elle doit avoir une politique commerciale propre et prendre des risques commerciaux ; si elle apporte des capitaux, la durée de la concession est longue.

Dans le cas d'un marché public (transports scolaires en particulier), la rémunération de l'entreprise est assurée pour moins de 30% par les recettes d'exploitation, l'entreprise doit assurer au mieux le service imposé par l'AOT mais n'a pas à prendre d'initiatives commerciales.

L'allotissement **Projet de règlement européen**

Traditionnellement, les AOT françaises mettent les opérateurs en concurrence pour l'exploitation de réseaux urbains entiers. Mais aucune loi ne leur interdit de définir des sous-réseaux ou "lots" à l'intérieur de leur réseau puis, chaque lot ayant fait l'objet d'un appel d'offres particulier, de confier ces lots à des opérateurs différents.

Cette technique de mise en concurrence a déjà été utilisée dans plusieurs grands réseaux urbains étrangers (Londres, Melbourne, Rome, Stockholm) avec des résultats variés.

- A Londres, pendant la période Thatcherienne 1985-2000, il y a eu allotissement de 50% des lignes de bus y compris les dépôts afférents, suppression des subventions publiques et baisse des salaires dans les entreprises concernées. Comme on pouvait le craindre, cette politique du moindre coût a provoqué une chute de la qualité et de la fréquentation. Depuis l'arrivée du travailliste Ken Livingstone à la mairie, une réaction a eu lieu : investissements publics (grâce en particulier au produit du péage urbain), incitation financière auprès des exploitants en vue d'améliorer la qualité, remontée du trafic.

En définitive, le bilan de l'allotissement londonien n'est pas facile à faire, car il est difficile d'isoler l'effet de l'allotissement proprement dit des effets du contexte idéologique très particulier dans lequel il a été introduit.

- A Stockholm, les résultats semblent plus convaincants. L'allotissement s'est fait par technique de transport : train, métro (exploité par Connex), tramway, bus, le réseau de bus ayant même été séparé en trois lots. Mais les infrastructures (voies, gares, dépôts de bus) sont restées publiques. Cette méthode et le maintien d'investissements publics élevés (3 milliards de dollars depuis 1995) ont permis une amélioration de la productivité, une baisse des subventions publiques (les usagers paient 50% des coûts d'exploitation) et même une baisse du prix du billet.

En France, l'allotissement existe déjà dans les transports départementaux : les lignes périurbaines, interurbaines et scolaires sont le plus souvent confiées à plusieurs entreprises (par délégation de service public ou marché public).

En Ile de France, il existe en pratique une forme d'allotissement : les RER A et B sont exploités à la fois par la RATP et la SNCF, les RER C, D et E par la SNCF seule ; la RATP exploite le métro et le réseau de surface de Paris et de la première couronne, OPTILE les lignes de bus en périphérie.

L'ouverture du marché des transports publics terrestres de l'Union Européenne a fait émerger un marché international pour la prestation de services de transports publics : les grands groupes anglais et les quatre groupes français déjà cités sont les plus actifs sur ce nouveau marché.

La Commission Européenne a pour objectif d'éliminer les distorsions de concurrence entre entreprises (selon les préconisations du traité de Rome) et donc d'organiser une concurrence régulée entre ces entreprises. Elle a donc préparé une proposition de nouveau règlement européen sur les obligations de service public et sur l'attribution des contrats de service public dans les transports de voyageurs ferroviaires et routiers (*la Commission admet la nécessité de leur maîtrise publique, donc celle de subventions publiques*).

Contrairement à une directive de la Commission Européenne, qui doit être transposée en droit français, un règlement est immédiatement applicable une fois adopté par le Conseil des ministres et le Parlement européen.

Le nouveau règlement, appelé "règlement Barrot" du nom du nouveau commissaire européen chargé des transports, remplacerait un règlement antérieur de 1969, modifié en 1991, qui permettait au secteur du transport public d'échapper à la concurrence.

Concurrence régulée

La proposition a pour objet de modifier les modalités d'attribution des contrats afin, selon ses promoteurs, d'augmenter l'efficacité des transports publics (diminution des coûts de production, amélioration de la qualité à coûts constants, limitation des contributions publiques), d'élargir leur part de marché et d'améliorer ainsi la mobilité et l'environnement. Elle vise à établir la mise en concurrence des opérateurs par appel d'offres comme règle de droit, et expose les dérogations permettant aux collectivités de gérer elles-mêmes leurs services de transport public.

L'autorité organisatrice pourrait attribuer un contrat de service public directement, sans procédure de concurrence, à une entreprise en régie dite opérateur interne, sous réserve que les activités de cet opérateur soient cantonnées géographiquement : l'opérateur interne ne pourrait être candidat à la gestion d'un réseau à l'extérieur de sa zone de desserte. Dans sa dernière version, le projet de règlement rend facultative, et non plus obligatoire, la mise en concurrence des opérateurs

ferroviaires en transport régional. La FNAUT a fait remarquer que la frontière entre local et régional est assez floue : l'ambiguïté n'a pas été levée par la Commission Européenne.

A noter que ni la SNCF, ni la RATP, sous leur statut actuel d'entreprises nationales, ne pourraient être considérées comme opérateurs internes au niveau local. Ces deux entreprises ont d'ailleurs la volonté de conquérir, directement ou indirectement, des marchés dans les pays européens et ne s'opposent pas à la proposition de règlement. Les sociétés d'économie mixte locales et les régies locales seraient par contre des opérateurs internes selon les critères de la proposition.

Chaque autorité organisatrice disposerait d'un délai de 8 ans pour attribuer les contrats de transport par autobus par voie d'appel d'offres, et d'un délai de 15 ans pour les contrats de transports par rail (tramway, métro, RER ou train) et les contrats concernant plusieurs modes de transports si les transports par rail représentent plus de 50% des services. Dans chaque cas, la moitié des attributions de contrats devrait être réalisée à mi-délai.

Les changements possibles en France

Par rapport à la DSP, la proposition de règlement n'introduit (sauf en Ile de France, voir ci-dessous) aucun changement significatif dans la gestion des réseaux de transports urbains et de transports départementaux routiers, pour lesquels la mise en concurrence des opérateurs est déjà la règle majoritaire. Elle n'impose aucune règle concernant la possibilité d'allotissement des réseaux (voir encadré) lors de la mise en concurrence des opérateurs.

En Ile de France, le règlement mettrait fin au décret de coordination des transports ferroviaires et routiers de 1949. RATP et SNCF pourraient alors être mis en concurrence avec d'autres exploitants. Les lignes de bus et cars seraient les premières concernées.

Dans le domaine du transport ferroviaire régional, où la SNCF est actuellement le seul opérateur à quelques exceptions près, des services TER pourraient être confiés par les régions à d'autres exploitants que la SNCF.

Précisons enfin que le projet de nouveau règlement n'a rien à voir avec le troisième paquet ferroviaire européen qui prévoit, pour 2010, l'ouverture des services ferroviaires voyageurs internationaux à la concurrence.

Le point de vue de la FNAUT

Allotissement des réseaux urbains ?

Les problèmes posés par l'allotissement urbain (par techniques, par secteurs géographiques ?) sont nombreux.

- Les exploitants, n'ayant plus de vue d'ensemble de la zone géographique à desservir, seraient d'autant plus déresponsabilisés que la fragmentation du réseau serait poussée. A la limite, en cas d'allotissement ligne par ligne, ils seraient réduits au rôle peu valorisant de tractionnaires et prendraient peu d'initiatives dans ce contexte d'émiettement. L'allotissement éloignerait l'exploitant du client. Keolis, Transdev et la RATP sont d'ailleurs hostiles à l'allotissement et veulent pouvoir exploiter un périmètre géographique donné et non une technique ou un sous-réseau. Seul Connex y est favorable et estime que, si les lots étaient cohérents, les coûts pourraient baisser de 15-20%.

- Les AOT devraient se doter de moyens nouveaux pour pouvoir gérer les problèmes difficiles de coordination entre sous-réseaux (promotion du transport public, marketing et vente, information et tarification intégrées, horaires et correspondances, gestion des centres d'échanges, répartition équitable des recettes entre exploitants).

- Il en résulterait des coûts supplémentaires importants pour la collectivité, en contradiction avec l'objectif recherché initialement.

- Enfin apparaîtrait un risque de séparation d'un réseau entre lignes peu déficitaires et lignes très déficitaires, menacées de régression ou de stagnation : la disparition de la péréquation effectuée par un exploitant unique fragiliserait les lignes les plus déficitaires.

La FNAUT estime donc que, sauf situation très particulière, l'allotissement, loin d'être la solution miracle, serait contre-productif dans les agglomérations de province, même les plus importantes : avec un opérateur unique, l'intermodalité est déjà difficilement prise en compte ... (A noter qu'à Marseille, un appel d'offres va être lancé pour l'exploitation des trois lignes de tramway en construction : la RTM, alliée à Connex, sera candidate).

En Ile de France, l'allotissement des réseaux de bus et cars périphériques est envisageable. Mais il faudrait alors définir des lots importants et ayant une bonne cohérence géographique. L'intérêt d'un allotissement du réseau par techniques (train, RER, métro, tramway, bus et cars) n'est pas démontré : cette perspective doit donc être écartée.

Transports ferroviaires régionaux

- La SNCF s'est longtemps désintéressée des lignes régionales : qualité médiocre des services, désaffection des voyageurs et fragilisation des lignes à faible trafic allant jusqu'à leur disparition. La FNAUT a donc souhaité l'expérimentation d'une diversification des opérateurs ferroviaires (elle a pris une position voisine au sujet des lignes interrégionales, FNAUT Infos n°123).

- Depuis la régionalisation, la situation a évolué favorablement. Cependant bien des problèmes subsistent malgré l'instauration de bonus/malus incitant la SNCF à respecter ses engagements : prestations inégales, trains supprimés, grèves fréquentes, coûts élevés. Certains élus régionaux, de droite comme de gauche, sont aujourd'hui favorables à l'ouverture du marché régional à d'autres exploitants.

- En Suisse, de nombreux exploitants semi-publics ou privés se partagent le réseau avec les CFF, les interfaces entre exploitants sont parfaitement gérées.

- L'exemple allemand montre que l'arrivée d'un nouvel exploitant innovant et très attentif aux réalités régionales (Connex) favorise une amélioration de la qualité et de la fréquentation sur les lignes concernées, et sur les autres : aiguillonnée par la concurrence, la DB a amélioré ses performances.

Il est souhaitable que les élus régionaux disposent d'une plus grande autonomie pour gérer les réseaux ferrés régionaux, et puissent faire appel aux opérateurs de leur choix - SNCF, Connex ou autre - comme le propose aujourd'hui la Commission Européenne. Cependant un réseau régional doit être exploité comme un tout, et non comme une juxtaposition de lignes.

Consciente du risque de balkanisation, la FNAUT est donc opposée à un allotissement des réseaux régionaux, impliquant la coexistence éventuelle de plusieurs exploitants dont la région devrait assurer la coordination.

Cependant l'attribution systématique d'un réseau régional à un exploitant unique peut se révéler trop contraignante. Si l'essentiel du réseau doit bien être attribué à un opérateur principal, apte en particulier à traiter correctement les gros trafics, le recours à l'allotissement peut se justifier, dans certains cas très spécifiques, par la nécessité de revivifier une desserte précédemment négligée, et d'éviter notamment la fermeture de lignes à faible trafic potentiel et le report de la desserte sur la route.

SNCF et service public

Rappelons ici pour mémoire que, selon l'article 18 de la LOTI, "la SNCF a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national". Il en résulte l'obligation pour la SNCF de consulter la région sur les modifications du service assuré, et de recueillir l'avis de la région, des départements et des communes concernés par toute ouverture ou fermeture de ligne, création ou suppression de point d'arrêt.

En pratique, les services grandes lignes (TGV, TEOZ, Corail) sont des services commerciaux pour lesquels la SNCF n'est assujettie à aucune obligation de service public, fixe elle-même ces services en fonction de ses intérêts financiers et ne reçoit pas de subventions spécifiques. Seule exception : les obligations sociales (par exemple le transport des familles nombreuses à tarif réduit est une obligation de service public imposée et compensée par l'Etat, la SNCF ne peut limiter l'accès de ces trains à ces familles).

Il en est de même dans le secteur du fret : la SNCF est libre de son offre commerciale, elle n'a à répondre à aucune contrainte d'intérêt général et ne perçoit plus de subvention.

Transports à Paris unifiés depuis 1855

Dès 1855, le baron Haussmann mettait un terme à la concurrence anarchique entre les multiples compagnies d'omnibus parisiens en les fusionnant au sein de la Compagnie Générale des Omnibus, bénéficiaire d'un monopole dans Paris. La concurrence réapparut quand les compagnies de tramways de banlieue pénétrèrent dans Paris. En 1921, le département de la Seine racheta tous les réseaux de surface et les fusionna au sein de la ST-CRP, le réseau ferré conservant son statut de chemin de fer municipal concédé aux deux compagnies CMP (groupe Empain) et CF Nord-sud (groupe Omnium Lyonnais) qui fusionnèrent dix ans plus tard.

Puis le métro municipal fut prolongé en banlieue sous un régime de réseau départemental, et le projet de métro régional s'engagea par transfert de la ligne de Sceaux à ce réseau. Enfin l'unification rationnelle des réseaux de surface et de métro fut réalisée lors de la création de la RATP en 1947.

La RATP, entreprise nationale, devait à l'origine être au service de la population parisienne. C'est l'Etat qui l'a poussée à candidater à la gestion de réseaux de province et étrangers.

Jean-Louis La Rosa

Grenoble : un tunnel enterré

L'ADTC, la FRAPNA et les écologistes dénonçaient depuis 10 ans ses dangers et son coût ruineux, équivalent à celui de deux lignes de tramway : le projet de rocade routière nord de Grenoble (5 km de tunnel sous la ville, passant 3 fois sous l'Isère) a été enterré par les élus de l'agglomération (en particulier son promoteur acharné Michel Destot, maire PS de Grenoble et président du GART), du Conseil général et du Conseil régional. Des millions d'euros ont été gaspillés en études inutiles.

Les élus ont précisé avec soin qu'il s'agissait d'un report d'une dizaine d'années, imposé par le refus de l'Etat d'accepter la maîtrise d'ouvrage, et non d'un renoncement. Cette précision en dit long sur leur clairvoyance : plus le temps passera, plus les crédits nécessaires à cet investissement pharaonique seront difficiles à mobiliser, et plus le prix du pétrole sera élevé, la circulation moins intense et la rocade moins utile ! Il aurait été plus simple, et surtout plus pédagogique, de parler d'abandon.

Les élus ont annoncé le passage à 2*3 voies de l'autoroute A41 entre Crolles et Meylan : pourtant l'A41 débouche sur des voiries urbaines saturées aux heures de pointe. Aucune annonce, par contre, concernant l'électrification de la ligne Grenoble-Chambéry, susceptible d'améliorer la desserte ferroviaire locale. Le tramway suburbain Grenoble-Moirans, imaginé par le Conseil Général, est abandonné en partie, alors qu'il aurait pu absorber une part du trafic automobile envahissant chaque matin la cuvette grenobloise par le nord-ouest (cluse de Voreppe).

Le plan d'action des élus concerne essentiellement le cœur de l'agglomération, dont le réseau de transport collectif est déjà très bien géré et performant, et où la ligne C de tramway sera mise en service en mai 2006. Les services seront renforcés en soirée et un service de nuit sera créé. Le trolleybus sera réintroduit. Le tramway desservira (enfin) le polygone scientifique, où travaillent 6000 personnes, grâce à un court prolongement (1 km) d'une ligne existante.

La ligne D reliant la zone sud de Grenoble à Meylan en passant par le campus, réalisable sans dépense excessive en utilisant des tronçons des lignes existantes, et permettant de désaturer la rocade routière sud, n'est pas encore programmée. Il en est de même de la ligne devant desservir Saint Egrève.

Le plan vélo est décevant : le réseau cyclable de l'agglomération, qui devait être terminé en 2005, le sera en 2011.

Espérons que la révision du PDU, devenue indispensable, permettra de réparer les oublis de projets et de dates.

Antoine Jammes, président de l'ADTC

Une LGV Toulouse-Bordeaux ?

Le prolongement de la ligne à grande vitesse Paris-Tours-Bordeaux vers Toulouse, permettant d'offrir des trajets directs Bordeaux-Toulouse en une heure et Paris-Toulouse en 3h10 et d'amorcer une LGV Grand Sud, fait actuellement l'objet d'un débat public. Le coût est évalué à 3 milliards d'euros.

Bien entendu, la mise en service n'est pas envisagée avant 2020 au mieux, car aussi bien l'Union Européenne que la région Aquitaine privilégient une LGV vers l'Espagne et le Portugal (mais cela n'a pas empêché certains politiques d'annoncer la date de 2014-2015 alors que la LGV venant de Paris n'atteindra Bordeaux qu'en 2016 si tout va bien !)

Le principe de cette nouvelle LGV n'étant pas contestable (Toulouse est la 5ème agglomération française, Bordeaux la 6ème, et le TGV peut fortement concurrencer l'avion à Toulouse), la FNAUT, après avoir rencontré tous les acteurs (RFF, SNCF, DRE, élus, CCI), s'est prononcée sur le tracé et le positionnement des gares.

Tronc commun

Trois tracés de la LGV entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse sont proposés par RFF. Le premier quitte Bordeaux par l'Entre Deux Mers, sur la rive droite de la Garonne : il est peu crédible politiquement, car il se heurte à l'hostilité de viticulteurs très puissants. Le deuxième, plus au sud, longe l'A62. Enfin le troisième, qui paraît déjà retenu par les décideurs, quitte Bordeaux par le sud à travers la forêt, en tronc commun jusque vers Captieux avec la LGV envisagée vers Irun : ce tracé est de loin le meilleur, car il permet de limiter la dépense globale, mais une vive opposition se manifeste déjà chez les riverains qui, inévitablement, réclament "un TGV pendulaire sur voie classique".

Une LGV intégrée à un réseau

Les gares TGV de Bordeaux et Toulouse doivent évidemment être respectivement les gares de Saint Jean et de Matabiau, bien desservies par les trains classiques et les métros ou tramways.

A Bordeaux, à l'instar de Lyon Part Dieu, il est possible de rénover complètement et de densifier le quartier de la gare en récupérant des friches industrielles pour y implanter activités de services, commerces et logements.

Desservir une aire urbaine contournée par une LGV, comme Agen (95 000 habitants) ou Montauban (75 000), par

une gare nouvelle ne convient pas : la proportion des voyageurs habitant l'agglomération et souhaitant venir à la gare à pied ou par transport urbain est toujours prédominante ; 20% des utilisateurs du TGV au moins sont en correspondance avec un TER.

S'appuyant sur les contre-exemples de la gare picarde du TGV Nord et celle d'Avignon TGV, la FNAUT a rappelé les difficultés d'accès aux gares excentrées, qui imposent quasiment l'usage de la voiture tant leur accès par transport collectif est difficile à assurer et, en fin de compte, de mauvaise qualité.

Afin d'être parfaitement connectée au réseau régional et local de transport collectif - trains TER, transports urbains, autocars départementaux, taxis - la LGV doit desservir les gares centrales existantes "à l'allemande", par des raccordements amont et aval.

La FNAUT recommande donc une desserte d'Agen par la gare actuelle, située en plein centre-ville : c'est aussi le souhait de la ville et de l'agglomération d'Agen, mais la CCI préconise au contraire résolument une gare nouvelle.

Les TGV directs entre Bordeaux et Toulouse "shunteraient" Agen. Les raccordements à la gare centrale pourraient réutiliser la ligne d'Auch à l'est, et éventuellement celle de Port Sainte Marie à Condom à l'ouest. La FNAUT souligne l'utilité des raccordements pour transférer les TGV sur la ligne classique en cas d'incident sur la LGV.

Le département du Lot et Garonne compte une importante population du troisième âge dont il faut assurer la mobilité. Dans cette optique, il faut réactiver à Agen un pôle de correspondances ferroviaires en rouvrant les lignes de Villeneuve-sur-Lot et Auch (le temps de parcours Paris-Auch serait alors quasiment divisé par deux).

Avec une bonne intégration du TGV au réseau régional et local de transport public, le TGV peut assurer sa mission d'aménagement du territoire. Avec des gares "bis" édifiées en rase campagne, il induit au contraire une polarisation du territoire vers les centres urbains les plus importants, favorisant de ce fait la désertification des territoires les plus fragiles. D'autre part, favoriser l'intermodalité TGV-voiture, comme la SNCF a trop tendance à le faire, est dangereux compte-tenu de l'évolution inéluctable du prix des carburants routiers. Enfin, l'expérience montre que les projets de zones industrielles autour des gares bis, présentés à grand renfort de publicité, ne sont pas des réussites !

Alain Cazal et Alain Berthoumieu

Des routes sur des voies ferrées non déclassées !

Elargissant son action de sauvegarde du patrimoine ferroviaire, la FNAUT s'intéresse depuis quelques mois à des lignes ferroviaires non déclassées mais pourtant coupées par des infrastructures routières, situation curieuse puisque le domaine public ferroviaire est inaliénable s'il n'a pas été au préalable déclassé.

Nous avons découvert que RFF, comme auparavant la SNCF, délivre aux maîtres d'ouvrages routiers (départements en général) des « autorisations temporaires d'occupation du domaine public ». Ce n'est que postérieurement, une fois que la ligne est coupée à plusieurs endroits, souvent par des routes, que le déclassement est lancé.

L'autorisation d'occupation temporaire est signée par un représentant de la SNCF agissant pour le compte de RFF, mais il semble qu'à aucun moment ce projet ne soit présenté au conseil d'administration de RFF ou de la SNCF. C'est donc dans la plus grande discrétion que des routes s'installent sur des lignes non déclassées.

Une fois la procédure de déclassement engagée, on imagine bien la façon de présenter le dossier auprès des élus locaux et régionaux : voilà une ligne « criblée de routes », on ne peut que la déclasser, « régularisons » donc la situation. Et voilà comment on échappe encore une fois à tout débat sur les enjeux de la conservation d'une ligne, c'est la politique du fait accompli.

Mais le régime juridique des autorisations d'occupation temporaire est défini avec précision et celles-ci doivent être par nature temporaires et révocables. Aucune de ces trois caractéristiques n'est présente dans les autorisations de RFF et il s'agit donc d'un véritable « détournement de procédure ». Afin de tenter de faire cesser cette pratique scandaleuse,

Qui avait raison ?

En octobre 2002, sans étude de son potentiel ferroviaire futur, RFF ferme une section de la ligne Poitiers-Parthenay-(Nantes) pour permettre une déviation routière de Parthenay. Un an plus tard, la section est retranchée du réseau ferré national. Fin 2004, la fermeture est déclarée illégale par le tribunal administratif de Poitiers, saisi par la FNAUT Poitou-Charentes : RFF doit retirer sa décision. Le 20 juillet 2005, un train de 22 wagons de cailloux issus de la carrière Rambaud à La Peyratte circule sur la ligne (1350 tonnes, l'équivalent de 55 camions). RFF annonce une étude de la réouverture de la section litigieuse.

la FNAUT a engagé deux recours contre de telles autorisations, l'un sur la ligne Rives-Saint Rambert (Isère), l'autre sur la ligne dite de « Rouffiac » qui dessert des zones industrielles de l'agglomération bordelaise.

Une autre pratique répandue consiste, pour les aménageurs routiers, à s'installer progressivement sur la voie ferrée sans demander rien à personne, en commençant par goudronner les passages à niveau sur les routes départementales. Il s'agit là d'une violation plus directe du régime juridique du domaine public ferroviaire, qualifiée en droit de « contravention de grande voirie ». Cet usage a été notamment celui du département de l'Orne sur la ligne Briouze-Bagnoles de l'Orne, et a contribué à faciliter le retranchement de la ligne en 2002, retranchement annulé le 28 juillet 2004. Dans ce cas, l'association Réseau Vert de Basse-Normandie, membre de la FNAUT, a sollicité en vain le préfet et le président de RFF pour leur demander de faire réprimer cette contravention. L'association a récemment saisi le tribunal administratif de Caen du double refus d'assurer la protection du domaine public ferroviaire.

Nouveaux succès juridiques de la FNAUT

L'ordonnance du 9 juin 2005, qui a supprimé la consultation de la FNAUT, de l'AUTF (chargeurs), de la SNCF, des communes et des départements sur les projets de déclassements (voir Fnaut infos n°137), ne mettra pas RFF à l'abri de tout débat.

En effet, deux jugements des tribunaux d'Amiens et de Pau viennent d'annuler des fermetures de lignes en raison d'autres vices que les « habituels » vices démocratiques tenant à la mauvaise consultation des collectivités locales ou à la non consultation de la FNAUT.

Le 31 mai, le tribunal administratif d'Amiens annulait la fermeture d'une section de la ligne de Rochy-Condé à Soissons au motif que le conseil d'administration de RFF est irrégulièrement composé, en l'absence de représentant des usagers. Le 7 juin, le tribunal administratif de Pau annulait la fermeture de la ligne Ossès-St Etienne de Baïgorry au motif que le président de RFF n'était pas compétent pour la prononcer, seul le conseil d'administration ayant ce pouvoir en l'absence de délégation.

Ces deux jugements se complètent utilement : si c'est le conseil d'administration de RFF qui ferme, il est irrégulièrement composé ; si c'est le président seul, il n'en a pas la compétence ! Nouvelle impasse, nouveau blocage liés au refus de RFF de procéder de façon transparente et démocratique.

Xavier Braud

Contournement de Strasbourg

Le gigantesque projet de Grand Contournement Ouest (GCO), estimé à 337 millions d'euros pour 27 km, est un des meilleurs exemples d'absurdité routière en cours de débat. Il a été rejeté à l'unanimité par le conseil municipal de Vendenheim. Nous extrayons de cette remarquable délibération (4 avril 2005) quelques arguments de portée générale, transposables à d'autres agglomérations concernées par un projet analogue.

- "Le trafic de transit à travers l'agglomération strasbourgeoise, susceptible d'être capté par le GCO, est constitué essentiellement de camions "internationaux" et ne représente que 10 à 15% du trafic total (moins de 10% même aux heures de pointe).

La construction du GCO ne ferait que renforcer ce trafic sur la rive gauche du Rhin et transformer l'Alsace en corridor à camions. Ce n'est pas elle qui désengorgerait la voirie radiale aux heures de pointe.

Chaque nouvelle route appelle un trafic nouveau qui, à son tour, justifie de nouvelles routes selon une spirale sans fin. Il faut inverser la logique de l'offre et non faciliter l'usage de la voiture par de nouvelles infrastructures.

- Le tout routier a vécu. Les progrès techniques en matière de pollution sont annihilés par l'augmentation du trafic. Il convient donc de recourir à des solutions alternatives moins consommatrices en pétrole dont le prix va inévitablement augmenter, moins dévoreuses d'espace, moins polluantes, moins émettrices de gaz à effet de serre.

Il faut améliorer le transport par rail : cadencement du TER, desserte de nouvelles gares, remise en état de voies abandonnées, confort des rames, ...

Il faut observer de ce qui fonctionne bien chez nos voisins proches, notamment à Karlsruhe, et s'en inspirer plutôt que de faire des choix absurdes et d'un autre temps.

L'instauration des taxes routières RPLP en Suisse et LKW Maut en Allemagne va provoquer un report de trafic sur le rail. Pourquoi encourager la route en Alsace alors que nos voisins la découragent sans pour autant mettre leur économie à genou ?

- La destruction irrémédiable de plusieurs centaines d'hectares des meilleures terres agricoles d'Alsace, le massacre de paysages d'une rare beauté, les coupures dans les exploitations agricoles ne peuvent être le prix à payer pour une hypothétique, illusoire et très éphémère amélioration des accès à Strasbourg".

Max Mondon, FNAUT Alsace

Permis à points

Récompenses :

+2 points à la Communauté d'agglomération d'Orléans. Elle a acheté 160 commandes d'avertisseurs sonores et les a remis gratuitement à des non-voies. Ces derniers pourront déclencher à distance les messages des avertisseurs de feux piétons installés aux carrefours au lieu d'avoir à les activer avec un bouton-poussoir.

+4 points au Conseil général de Seine-Maritime. Il offre à tous les parents d'un enfant de moins de six mois un siège auto homologué pour le transport des bébés, particulièrement fragiles en cas d'accident. Coût : 80 euros par siège. 5 000 enfants naissent chaque année dans le département.

Punitions :

-5 points à Viacités, syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération caennaise, pour consultation du public sur un PDU révisé du 20 juillet au 31 août (source Ville et Transports).

-2 points à Ségolène Royal, présidente de Poitou-Charentes. Elle a refusé de reconduire la subvention de la région à la ligne Poitiers-Londres exploitée par Ryanair (voir FNAUT Infos n°138) puis elle a versé la moitié de cette somme à la CCI de Poitiers, qui la reversera à Ryanair.



Jacques Khun, président de la CCI de Brest : "le coût du tramway est pharaonique". Un lecteur peut-il nous faire connaître une réflexion intelligente d'un président de CCI sur un projet de tramway ? Nous la citerons volontiers.

Christian Estrosi, ministre de l'Aménagement du Territoire. Il veut "enterrer la voie ferrée de la Côte d'Azur, qui longe la mer à 300 m, pour rendre au littoral sa physionomie naturelle" (Europe 1, 18-07-2005). Le but est louable, mais on peut trouver plus efficace, et moins coûteux pour l'atteindre.

Bug

Après le bug de l'an 2000, le bug de l'essence trop chère ! En Angleterre, des pompes à essence ont été fermées au cours de l'été 2005 : le prix de l'essence menaçant de dépasser une livre par litre, il a fallu modifier les tableaux indicateurs et le logiciel des machines. Même scénario aux USA : 200 pompes du Vermont ont été fermées, faute de pouvoir gérer un prix supérieur à 3 dollars le gallon (4,5 l).

BIEN DIT

Dominique de Villepin : "j'appelle les Français à faire preuve d'esprit de responsabilité. La TIPP rapporte 20 milliards d'euros par an. La baisse d'un centime priverait l'Etat de 400 millions. Abaisser de 10 km/h sa vitesse moyenne économise 1,5 million de tonnes de pétrole importé, soit pour un conducteur qui effectue 10 000 km par an une économie annuelle de 140 euros".

La Commission Européenne : "il faut décourager la tentation d'amortir la hausse des prix du pétrole par une réduction de la fiscalité".

Philippe Seguin, premier président de la Cour des Comptes : "le maintien de la TIPP contribue à limiter la consommation d'énergie fossile et donc les émissions de gaz à effet de serre".

Gilles Savary, eurodéputé PS : "la France est le pays d'Europe occidentale qui confond encore le plus couramment service public et secteur public".

Hubert Haenel, sénateur UMP du Haut-Rhin : "avant de libéraliser, il aurait fallu définir une véritable politique des transports".



Nouveau bouchon

Le 31 juillet dernier, un bouchon de 20 kilomètres de voitures s'est formé sur l'A 75, devant une barrière de péage du viaduc de Millau, qui devait supprimer le "bouchon de Millau".

Non fumeurs

La suppression des places "fumeurs" sur le réseau TER de la région Pays de la Loire va permettre d'augmenter le taux d'occupation des rames. Mais elle coûtera 30 000 euros : il faut désodoriser les voitures fumeurs et souder les cendriers.

Chacun à sa place

Lors d'une manifestation de piétons et de cyclistes organisée récemment à Paris par l'association Vélorution, la police a harcelé les manifestants : les organisateurs s'étant engagés à respecter le code de la route, les piétons ont été invités fermement à manifester sur les trottoirs et les cyclistes sur les bandes cyclables.

Brèves

Les mauvaises manières de la SNCF (suite)

Suite à une intervention de l'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) auprès de la région Rhône-Alpes, la seule correspondance nord-sud qui subsistait sur la ligne des Alpes et qui avait été supprimée sans préavis par la SNCF (voir FNAUT Infos n°138) a été rétablie. Mais, le 22 septembre, la correspondance entre les trains Genève-Grenoble et Grenoble-Gap n'a pas été assurée : les voyageurs en provenance de Genève, dont le train avait 8 minutes de retard, ont vu le train pour Veynes partir sous leurs yeux : pas question de le retarder de dix secondes.

Diversification

L'entreprise suisse Car Postal, qui exploite le réseau de Dole (voir FNAUT Infos n°134) vient de remporter le marché des transports publics d'Obernai, petite ville du Bas-Rhin. Des exploitants espagnols exercent à Perpignan, Narbonne et dans les Alpes Maritimes.

Diable ferroviaire

Le diable ferroviaire est dans les détails. Les divers distributeurs automatiques installés dans les gares de la ligne Cannes-Grasse sont fragiles donc souvent en panne, et d'une utilisation difficile car ils sont exposés aux intempéries et il y a des reflets sur les écrans.

Merci la Suisse

La Suisse va consacrer "à fonds perdus" un milliard de FS aux raccordements de son réseau ferré au réseau TGV français : modernisation de la ligne Dijon-Lausanne/Berne (gain de temps 15 mn), réouverture et électrification de la ligne du Haut Bugey (gain de temps 30 mn sur Paris-Genève) et construction de la LGV Rhin-Rhône (gain de temps 30 mn sur Paris-Bâle et 1 h sur Bâle-Lyon). On attend toujours que l'Etat français fixe le montant exact de sa participation à ce dernier investissement.

"Mauvais" guichetiers

Suite une enquête du "voyageur mystère", la SNCF s'est aperçue que les guichetiers de la gare de La Rochelle signalent "trop souvent" aux voyageurs l'existence de tarifs avantageux (prem's, découverte) et ne proposent le plein tarif que 3 fois sur 10. Le responsable des ventes de la gare (note de service du 17 mai 05) leur a remonté les bretelles : ils doivent d'abord proposer le plein tarif, si possible en 1ère classe, sans insister sur les tarifs plus attractifs.

Actions en régions

Bourgogne

- Le conseil d'administration de la FNAUT Bourgogne a rencontré Jean-Claude Lebrun, vice-président du Conseil régional chargé des transports ferroviaires. L'association souhaite une rénovation plus rapide des gares, la réédition du guide régional du voyageur, la suppression des places "fumeurs" dans les TER, un contrôle systématique des billets dans les trains, un étoffement de la desserte TER Dijon-Lyon (aucun train n'existe entre 12h23 et 15h20), Lyon-Dijon (aucun train entre 18h45 et 21h04) et Chalon-Montchanin (aucun train entre 17h42 et 19h50), la mise en correspondance des cars Chalon-Cluny-Mâcon avec les trains desservant Chalon et Mâcon, l'harmonisation des horaires des cars départementaux et des trains à Nevers.
- Le Comité pour l'Amélioration des Dessertes Ferroviaires continue à se battre pour obtenir les travaux peu coûteux prévus au contrat de plan sur la ligne Auxerre-Migennes : un gain de 4 mn est possible.

Ile de France

- A l'occasion de son 30ème anniversaire, Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) a organisé un grand Vélorallye dans Paris lors de la fête du vélo en juin dernier. L'association a obtenu de la ville de Paris, comme elle le réclamait depuis des années, la mise en place d'un système de signalisation directionnelle permettant de valoriser les itinéraires déjà aménagés pour les cyclistes et de mieux les faire respecter par les automobilistes. L'antenne de MDB d'Antony a organisé une compétition de vitesse entre un cycliste et un automobiliste : handicapé par le vent, le cycliste a mis 1 heure pour rallier les huit points imposés, l'automobiliste 1h25.

Languedoc-Roussillon

- Dans une étude très argumentée de 50 pages, l'ADTC 34 a dressé un état des lieux très sévère de l'actuelle des-

Trains Corail

Les associations de la FNAUT ont vivement réagi aux menaces de suppression de trains Corail, en particulier dans les régions Basse-Normandie, Centre, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine et Franche Comté : interventions auprès de la SNCF, de l'Etat et des élus régionaux, communiqués et articles de presse, participation à des manifestations publiques.

serte TER littorale : offre hétérogène, horaires et arrêts incohérents, horaires illisibles, dysfonctionnements fréquents (surcharges, retards, trains supprimés), matériel hétéroclite et inadapté, vitesse commerciale insuffisante. L'association propose une reconstitution complète de cette offre, justifiée par la densité de la population concernée : extension au Gard rhodanien (Pont Saint Esprit) et à la Côte vermeille (Port Bou), cadencement et extension de l'amplitude horaire, introduction d'automotrices à deux niveaux : cette "dorsale TER" doit pouvoir être utilisée comme le serait un tramway.

Pays de la Loire

- L'ACIPA, qui combat le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, dénonce le projet actuel, différent de ceux présentés lors du débat public : les équipements débordent de l'ex-ZAD, la zone de bruit toucherait 80 000 personnes, la desserte ferroviaire prévue n'est pas prise en compte. L'association rappelle d'autre part que le Grand Ouest compte déjà 10 aéroports : 9 d'entre eux sont déficitaires, leur capacité totale est de 11 millions de passagers par an, le trafic 2004 y a été de 3,6 millions de passagers et stagne.

L'ACIPA dénonce la proposition du Conseil général de Loire Atlantique de racheter les maisons les plus exposées au bruit et "la pression pour faire croire que le projet d'aéroport est irréversible alors que l'enquête d'utilité publique n'a même pas eu lieu".

- La FNAUT Pays de la Loire conteste l'aménagement de la gare de Laval, lancé sans concertation avec les usagers : un parking coûteux de 435 places est prévu, alors que le parking actuel de 119 places n'est jamais plein. Le quartier sud ne sera pas désengorgé, il fallait améliorer l'accessibilité de la gare côté nord.

- La FNAUT Pays de la Loire a obtenu de la région la mise à l'étude d'une "virgule" reliant les branches Pays de la Loire et Bretagne du TGV Ouest, à hauteur de Sablé : des relations entre Laval et Nantes passeraient de 2h30 à 1h30, à égalité avec la route ; le train prendrait l'avantage entre Rennes ou Laval et Angers.

- A l'occasion de la semaine de la mobilité, l'association et le collectif transport de Nantes ont organisé un dîner-débat sur la liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes : la FNAUT propose une réutilisation de la ligne actuelle, plutôt qu'une ligne entièrement nouvelle, pour créer une liaison rapide Nantes-Rennes.

Activités de la FNAUT

- La FNAUT a adhéré à Conso-France, regroupement d'associations agréées de consommateurs favorable à un "consommérisme environnemental et social". Régis Bergouhous et Marc Debrincat représentent la FNAUT auprès de Conso-France.
- Claude Pierre dit Barrois est intervenu lors d'un colloque du GART sur le TGV et les dessertes de proximité.
- La FNAUT a publié un cahier d'acteur lors du débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron. Elle rejette le projet autoroutier A 51, surdimensionné et ruineux, véritable "canal Rhin-Rhône des Alpes", et recommande des travaux aussi modestes que possible sur les RN 75 et 85 et un effort prioritaire sur les infrastructures ferroviaires reliant les Alpes du nord et du sud.
- La FNAUT a été consultée par RFF sur le projet de nouvelle LGV Amiens-Calais : d'autres projets de LGV (Ouest, PACA, Bordeaux-Toulouse) lui semblent prioritaires.

Lutte contre la fraude dans le transport routier

La FNAUT invite les lecteurs de FNAUT Infos à signer, et à faire signer par parents, amis, voisins et collègues, la pétition figurant sur le site : <http://petition.transport.free.fr>

- Xavier Braud a déposé un recours de la FNAUT auprès du tribunal administratif de Rouen contre la décision de RFF de déclasser un tronçon de la voie ferrée Rouen-Evreux.
- Xavier Braud a déposé auprès du Conseil d'Etat un mémoire de la FNAUT en soutien de RFF pour défendre la déclaration d'utilité publique de la modernisation de la ligne Bourg-Bellegarde destinée au TGV Paris-Genève (la DUP est attaquée par des riverains défendus par l'ancienne ministre Corinne Lepage).
- Jean Sivardière s'est entretenu avec Loïc Charbonnier, conseiller du ministre des Transports, puis Bernard Sinou, directeur du Service Public à la SNCF, de l'avenir des trains Corail.
- Jean Sivardière est intervenu lors du forum "mobilité pour l'insertion" organisé à Saint Nazaire par l'Institut pour la Ville en Mouvement, et lors des Rencontres du Transport Public organisées à Toulouse par le GART.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 139
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

«Juste une idée»**Les bons usages de l'automobile**

Les démagogues qui réclamaient que l'Etat restitue aux automobilistes les "superprofits" engrangés grâce à l'augmentation du prix des carburants routiers se sont ridiculisés. Le produit de la TVA a augmenté, mais celui de la TIPP a diminué car la consommation a baissé, si bien que la fameuse "cagnotte" est devenue ... un manque à gagner évalué à 73 millions d'euros en 2005.

Dominique de Villepin s'est montré, lui, courageux et pédagogue en refusant le retour à la TIPP flottante. Il est regrettable qu'il ne soit pas allé plus loin.

Le gouvernement a proposé en effet une réduction de la vitesse maximale sur autoroute de 130 à 115 km/h, avant de battre en retraite piteusement en déclarant que c'était "juste une idée" (bien entendu, la vitesse limite réaliste aurait été de 120 km/h, valeur adoptée en moyenne en Europe).

Il s'agissait plutôt d'une "idée juste", d'une occasion intéressante de concrétiser le discours à la mode sur le développement durable en incitant à des changements de comportements qui n'auraient pas bouleversé la société. Sans être une formule miracle, une telle mesure aurait permis simultanément :

- de diminuer la facture pétrolière qui pèse lourdement sur notre économie ;
- de réduire la pollution et le bruit subi par les riverains des autoroutes ;
- de limiter les émissions de gaz carbonique de 2 millions de tonnes par an ;
- d'améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances ;
- d'augmenter le débit des autoroutes (effet déjà observé sur l'A 31 quand la vitesse y a été ramenée à 110 km/h), donc de reporter d'éventuels élargissements ou doublements ;
- d'améliorer la sécurité routière.

Ce dernier point a été contesté par l'Automobile-Club : la sécurité sur les autoroutes est déjà très bonne, réduire la vitesse aurait eu un effet marginal. Cet argument néglige le fait que plus il pratique une vitesse élevée sur autoroute, plus l'automobiliste a du mal à ralentir une fois revenu sur le réseau ordinaire.

De fait, une réforme cohérente et efficace des vitesses limites devra être introduite : 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les autres routes, les plus accidentogènes.

Jean Sivardière

Comment ramener progressivement l'automobile dans son créneau de pertinence économique et écologique ? On peut développer vigoureusement les transports collectifs et encourager les déplacements non motorisés. On peut rouler plus intelligemment : en conduisant malin pour dépenser moins, en roulant moins loin grâce aux parkings-relais ou à l'auto-train, en roulant à plusieurs. De nombreuses possibilités existent aussi pour éviter la "deuxième voiture" ou même se passer de tout véhicule personnel sans renoncer à l'usage occasionnel de la voiture (auto-partage, location de voiture, taxi) mais ces possibilités sont encore insuffisamment valorisées ; ces différentes formules sont intéressantes sous réserve qu'elles ne concurrencent pas le transport collectif.



Photo : D. Wildman

Le système automobile ne peut être perfectionné au point de devenir acceptable pour la collectivité (voir le dossier de FNAUT Infos n°131). Même si des progrès techniques sont encore possibles sur la traction thermique, la voiture restera dangereuse, polluante, consommatrice de pétrole, émettrice de gaz à effet de serre, et surtout encombrante. Une généralisation de la traction électrique est une perspective lointaine.

- Dans ces conditions, la voiture doit être utilisée le moins possible. De manière plus précise, son créneau de pertinence économique et écologique est double : les déplacements dans les zones peu densément peuplées ; certains déplacements à caractère non répétitif dans les zones urbaines (déplacements privés ou professionnels, occasionnels). Il est évidemment difficile, voire irréaliste, d'imaginer une disparition de l'automobile, qui offre des possibilités irremplaçables de porte à porte.

- Comment ramener la voiture dans ce créneau ? En exploitant toute la panoplie des transports collectifs (y compris toutes

les formules de transport à la demande) et des modes non-motorisés (y compris le vélo pliable ou à assistance électrique, le roller, la patinette, le Segway de Keolis et le Twil de la RATP) et toutes les formes d'intermodalité "vélo + TC" ; en cessant d'encourager la circulation automobile par de nouvelles infrastructures ; en maîtrisant le stationnement central ; en pratiquant la vérité des coûts ; en menant une politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire limitant les besoins de déplacements (maîtrise de la périurbanisation, densification autour des axes de transport collectif) ; en développant le télétravail et les bureaux de voisinage. Il est aussi possible et souhaitable d'encourager les "bons usages de l'automobile".

Dans ce dossier, nous passons en revue les comportements plus écologiques et plus responsables socialement qu'un automobiliste peut adopter sans pour autant renoncer à la possession et à l'usage de son véhicule particulier. Puis nous examinons les possibilités de se passer de voiture personnelle.



1. Rouler malin

- Acheter une petite voiture, de puissance limitée, donc peu polluante et peu vorace en carburant (on peut se passer de climatisation). Éviter les 4x4 : surtout utilisés en ville sur des trajets courts, ils représentent une part croissante du parc automobile français. Leur poids dépasse 1500 kg, ils sont dangereux pour les piétons et les autres automobilistes.

- Bien régler le moteur.
- Respecter le code de la route, en prêtant une attention particulière aux piétons et aux cyclistes.
- Rouler moins vite (rouler à 120 km/h au lieu de 130 sur 100 km fait perdre un temps négligeable) et moins nerveusement pour limiter l'insécurité routière et économiser le carburant.
- Se déplacer de préférence hors des heures de pointe, afin d'économiser du carburant, de moins polluer et de rendre moins "nécessaires" de nouveaux investissements routiers.

2. Rouler moins souvent

Pour les déplacements de proximité sur lesquels la voiture est particulièrement énergivore et polluante, privilégier la marche ou la bicyclette :

- achats chez les commerçants de quartier (les prix sont plus élevés qu'au supermarché, mais on économise du temps et du carburant) ;
- accompagnement des enfants à l'école (l'accompagnement en voiture est passé de 30% des cas à 65% en 15 ans, il contribue au développement de l'obésité chez les jeunes).

3. Rouler moins loin

Pour les autres déplacements, l'automobiliste a intérêt à jouer la carte de l'**intermodalité**.

- Pour les déplacements quotidiens type domicile-travail entre une banlieue et un centre ville, se rabattre sur un parking-relais en voiture (si la distance à parcourir est dissuasive à vélo) puis utiliser un transport collectif peut être plus rapide et plus économique : on évite les embouteillages en zone dense et les difficultés de stationnement à destination.

- Pour les déplacements occasionnels à longue distance, la formule **Auto/Train** est judicieuse : elle consiste à transporter la voiture sur le train en même temps que les voyageurs. Elle est certes coûteuse, mais elle permet d'effectuer par rail, donc en toute sécurité, la partie principale du trajet et elle devient plus intéressante financièrement que la location de voiture pour des séjours prolongés à destination.

4. Rouler à plusieurs

En moyenne, une voiture est occupée par 1,3 passager : cet usage de la voiture "en solo" est aberrant.

- **Le covoiturage** (carpooling) est envisageable principalement pour les déplacements domicile-travail, mais sa niche est étroite et il ne faut pas en faire une solution miracle.

En effet, il n'est guère praticable que par des collègues de travail ayant les mêmes horaires et habitant dans le même quartier ou lotissement. La formule est par ailleurs très contraignante : le retard d'un participant pénalise les autres, de même qu'un arrêt sur le trajet du retour. Elle suppose une bonne entente entre les participants pour l'organisation du roulement des conducteurs et le partage des frais, et un minimum de convivialité entre eux.

En pratique, le covoiturage, préconisé pourtant depuis des années par certains, joue encore un rôle marginal en France, contrairement à ce qui se passe aux USA (où des voies de circulation sont souvent réservées aux voitures bien remplies sur les autoroutes urbaines).

Il est souhaitable qu'il soit encouragé par les entreprises et les administrations dans le cadre de leurs plans de déplacements. Sur le site Nestlé de Noisiel, 7% des salariés covoiturent. Le covoiturage pour les déplacements domicile-université (14% des étudiants de Nanterre le pratiquent) et le covoiturage longue distance (week-ends et vacances) commencent également à apparaître.

Le covoiturage permet aussi des économies importantes sur les frais de déplacements. Il présente l'intérêt de limiter l'utilité d'une deuxième voiture pour un ménage habitant en périphérie urbaine.

Il peut à l'inverse présenter un effet pervers, auquel il faut être attentif, en privant de clientèle le transport collectif dans les zones peu denses et en entravant sa viabilité économique et son développement.

- **L'auto-stop organisé** pour des déplacements à longue distance doit être abordé avec prudence. Il peut dépanner des personnes aux moyens financiers trop modestes pour qu'elles puissent prendre le train aux tarifs actuels. En Isère, l'association Stop Plus propose aux automobilistes des passagers après avoir vérifié leur identité.

Le risque évident est de priver le transport collectif d'une clientèle qui pourrait le conforter sur certains axes : mieux vaut que SNCF et autocaristes cherchent à capter cette clientèle par des tarifs mieux conçus. L'auto-stop organisé n'est donc pas à encourager.

En 2002, la SNCF a éliminé les offres Auto/Train les moins rentables pour elle : seules 6 destinations Paris-province (Avignon, Bordeaux, Fréjus, Lyon, Marseille, Narbonne) l'hiver (soit au total 14 convois par semaine dans chaque sens), et 14 destinations Paris-province et 25 relations province-province l'été (124 convois par semaine dans chaque sens) sont désormais proposées à la clientèle.

La SNCF utilise 150 wagons qui lui appartiennent, dont 100 sont garés l'hiver, et 200 wagons loués l'été. En 2003, le chiffre d'affaires de l'Auto/Train a baissé de 15% malgré une modernisation des terminaux pour 1,5 million d'euros (l'introduction de la réservation par internet est prévue).

Une "simplification des tarifs" a consisté à aligner les tarifs des petits véhicules sur celui des grosses cylindrées. La SNCF transporte environ 200 000 véhicules chaque année ; elle ne peut dire si la baisse du chiffre d'affaires est due à la réduction de l'offre ou à la hausse des tarifs.

La clientèle évolue : l'Auto/Train attire des propriétaires de monospaces ou de 4*4 qui effectuent des séjours prolongés dans une résidence secondaire en emmenant beaucoup de "bazar". Pour répondre à cette demande, 82 wagons porte-monospaces (11 voitures par wagon) ont été mis en service en 2005 sur 12 des 14 liaisons province-province. Inversement l'Auto/Train est fragilisé par la tendance au fractionnement des vacances : pour des séjours courts, la location de voiture est généralement moins coûteuse.

En raison de son coût réputé élevé pour les usagers, l'Auto/Train ne touche qu'un public limité. Il faut cependant regretter la grande discrétion de la SNCF, qui ne fait aucune publicité, et les mesures restrictives prises en 2002, qui font plafonner la clientèle.

L'Association des usagers du Transport Auto/Train (AUTAUT) a comparé avec précision les coûts d'un déplacement par route et par Auto/Train sur 5 trajets Paris-province et 3 trajets transversaux, pour un couple de deux personnes de plus de 60 ans disposant d'une carte Senior voyageant en basse saison avec un véhicule de 7 CV, et pour un couple plus jeune voyageant avec deux enfants disposant d'une carte enfant et voyageant en haute saison avec un véhicule de 8 CV. Dans le premier cas, l'Auto/Train permet d'économiser 7% en moyenne ; dans le deuxième cas, le surcoût n'est que de 10%.

Site web : <http://autaut.org.site.voila.fr>
Bernard Courtois, président de l'AUTAUT

Autopartage en France

Le réseau "France Auto-Partage" regroupe les associations d'auto-partage de plusieurs grandes villes : Paris, Marseille, Strasbourg, Lyon et Grenoble. Un adhérent de l'une d'elles a accès, avec le même numéro d'appel et la même carte à puce, aux véhicules partagés des autres villes. Si l'auto-partage se développait, 10% du parc automobile privé pourrait disparaître et la demande de nouvelles places de stationnement serait divisée par 10.

A Strasbourg, les tarifs sont les suivants : dépôt de garantie et adhésion 190 euros ; abonnement mensuel 10 euros (+ 2 euros pour un deuxième conducteur). Pour un trajet : 1,40 euro par heure + 0,19 euro par km, assurance et carburant compris.

... et en Suisse

L'autopartage se développe en Suisse depuis 1987. Il existe 1000 stations d'auto-partage réparties dans 400 villes et exploitant 1750 voitures. 60 000 personnes sont des adeptes de l'auto-partage, soit près de 2% des suisses ayant le permis de conduire (76 000 en Allemagne et seulement 2 500 en France).

Si l'auto-partage, qui est soutenu par la Commission Européenne, était aussi développé dans tous les pays européens qu'en Suisse, le nombre des auto-partageurs serait de 3 millions environ au lieu de 200 000, et le parc automobile diminuerait de 500 000 véhicules, soit une baisse de 10%.

Covoiturage en France

Constatant une désaffection des cars affrétés par l'entreprise, la direction de l'usine bretonne PSA de La Janais a passé un contrat avec l'association Covoiturage Plus. Les salariés peuvent bénéficier gratuitement des services de l'association ; en cas d'heures supplémentaires, l'entreprise offre le retour au domicile en taxi. En un an, 130 salariés sur 10 000 sont passés du car ou de la voiture en solo au covoiturage, ils apprécient le gain de temps, par exemple 35 mn depuis Fougères au lieu d'une heure et quart en car. Mais le service de car en est fragilisé.

Très récemment, une dizaine de femmes de ménage résidant en Moselle ont choisi le covoiturage pour se rendre quotidiennement sur leur lieu de travail au Luxembourg. L'autocariste dont elles utilisaient auparavant une ligne régulière les a assignées en justice : il leur réclame des dommages-intérêts pour "concurrence déloyale" et demande la saisie de leur véhicule. Sa réaction est juridiquement vouée à l'échec, mais elle confirme que le covoiturage peut fragiliser le transport collectif régulier.

Vivre sans voiture personnelle ?

Diverses possibilités existent pour faire abandonner la possession privée d'une voiture (ou d'une deuxième voiture) par un ménage au bénéfice de l'usage collectif d'un même véhicule. On sait que la plupart des voitures roulent moins de deux heures par jour, et qu'un automobiliste qui roule peu a intérêt financièrement à abandonner son véhicule personnel et à recourir à la location de voiture et au taxi (par exemple, pour 10000 km, l'auto-partage revient à 4 ou 5000 euros seulement).

1. La voiture partagée

C'est la voiture en multi-propriété ou auto-partage (voiture en temps partagé, car-sharing). Promue par le mouvement écologiste, la formule a d'abord été introduite en Suisse et en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas.

L'autopartage consiste à mettre à la disposition des adhérents d'une association ou membres d'une coopérative un parc de véhicules disponibles 24h/24. Un adhérent réserve un véhicule à l'avance ou (c'est le cas le plus fréquent) à l'improviste, pour la durée qu'il souhaite (une heure ou plus), la réservation se fait par téléphone ou internet, une carte à puce permet de récupérer le véhicule dans un parking de proximité où il doit être restitué. La facture est mensuelle.

Ainsi l'association strasbourgeoise Auto'trement s'est créée début 2001 avec 3 véhicules. Après 3 ans de fonctionnement, elle regroupait 400 adhérents (600 aujourd'hui) se partageant 27 véhicules répartis dans 10 parkings de l'agglomération dont certains parkings-relais. La Compagnie des Transports Strasbourgeois a lancé un abonnement combiné auto-partage + TC.

Pour l'utilisateur de la voiture partagée, bien des soucis disparaissent : assurance, entretien du véhicule, stationnement résidentiel. L'intérêt de la voiture partagée pour la collectivité est évident : une telle voiture remplace jusqu'à 10 voitures particulières, d'où un gain d'espace urbain considérable. L'auto-partage peut aussi intéresser les entreprises.

D'autre part, alors qu'un automobiliste propriétaire de son véhicule se déplace le plus souvent en voiture pour des raisons de confort et de rapidité (il a sa voiture "sous la main" et cherche spontanément à en rentabiliser l'achat), l'auto-partageur paye le coût réel d'utilisation lors d'un déplacement en voiture : de ce fait, il choisit le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements et, en pratique, n'utilise plus la voiture que de manière résiduelle.

Dans une agglomération où l'offre de transport collectif est modeste, l'auto-partage peut constituer, pour un ménage, une excellente alternative à l'achat d'une deuxième voiture.

2. La location de voiture

Elle convient soit pour des usages occasionnels de la voiture (déplacements de proximité, ou de loisirs), soit pour des trajets terminaux de parcours à longue distance. On distingue effectivement deux types de loueurs, dont les marchés sont de tailles voisines (nous laissons ici de côté la location de très longue durée ou "leasing").

- Les "loueurs de trajets" proposent des voitures pour des trajets complémentaires de trajets aériens ou ferroviaires. Les coûts sont élevés car les agences et parkings sont situés dans des aéroports ou près de grandes gares, et des amplitudes horaires très larges sont exigées par la clientèle. Hertz, Avis et Europcar couvrent les deux-tiers de ce marché. Pour son service train + voiture, la SNCF travaille avec Avis, dont les services sont coûteux.

- Les "loueurs de proximité" (Ada, Rent a car, Ucar) disséminent leurs agences dans les villes, leurs frais fixes et leurs contraintes horaires sont plus faibles et, du coup, leurs prix sont inférieurs d'un tiers environ à ceux des loueurs de trajets. Leur clientèle est très sensible aux prix.

Easycar a échoué à créer une "location à bas coût", mais le concept a été repris par Sixti et Interrent. Leurs prix d'appel sont typiquement de 9 euros (hors assurance, 100 km inclus, réservation 15 jours à l'avance) pour une voiture compacte 5 portes. Le client doit créer son dossier, payer en ligne, récupérer le véhicule, le ramener propre au même endroit et à des horaires limités.

3. Le taxi

Le taxi est une formule excellente pour un citoyen non motorisé et bien desservi par les transports collectifs : il lui rend possible des déplacements à caractère exceptionnel (transport d'achats encombrants par exemple).

Mais l'usage du taxi est actuellement peu attractif : il existe dans les zones urbaines une véritable pénurie de taxis ; les tarifs sont dissuasifs ; les stations sont en général peu visibles et peu connues du public (la plupart des ordres des clients sont donnés par téléphone) ; les véhicules ne se reconnaissent par aucune couleur particulière et ne sont pas adaptés aux besoins (accessibilité, transport des bagages).

Les atouts du taxi

Le taxi est une voiture qui occupe peu d'espace compte tenu de son utilisation intensive. Ainsi, dans une agglomération de province, un artisan effectue en moyenne 12 courses par jour.

Les artisans sont le plus souvent autorisés à utiliser les couloirs réservés aux bus, ils ne sont pas subventionnés, ils ne considèrent pas le transport collectif comme un concurrent car le taxi répond à des besoins spécifiques et s'adresse à des clientèles différentes. Leur nombre dans une agglomération est en général fixé par les municipalités.

15 000 artisans taxis parisiens desservent la capitale et ses aéroports, ainsi que les départements 92, 93 et 94. Ils assurent 185 000 courses et transportent 300 000 personnes par jour. Mais 45% des clients potentiels ne parviennent pas à trouver un véhicule le matin entre 8 et 10 heures, car les artisans préfèrent attendre les clients les plus rémunérateurs à Roissy ou Orly. La ville de Paris vient donc d'accorder aux artisans une augmentation des tarifs aux heures de pointe pour les faire revenir sur Paris. La préfecture de police prévoit d'augmenter de 1500 le nombre des artisans.

Partenariat TC-taxi

Le taxi, voire le taxi collectif, ont un rôle à jouer pour la desserte des zones peu denses et pour les services d'heures creuses de jour, de soirée et de nuit.

Une complémentarité réseau urbain-taxi peut être organisée, le taxi relayant le transport régulier quand la pertinence économique de ce dernier diminue trop fortement, mais à des tarifs comparables à ceux du transport régulier.

Ainsi à Strasbourg, après 21h30, les bus des lignes 62, 65 et 66 partant du pôle d'échange de Baggersee sont remplacés par des Taxibus affrétés par l'autorité organisatrice : un départ par heure, dépose aux arrêts de bus habituels pour le prix d'un ticket de bus.

A Genève, une nouvelle loi distingue les artisans taxis dits "de service public" (à disposition du public 24h sur 24, autorisés à utiliser les couloirs réservés aux bus) et les artisans privés. Les premiers voient rouge : ils refusent de repeindre leurs véhicules en jaune, comme l'exigent les autorités.

L'UTP a recensé 71 opérateurs urbains ayant développé des services de transport à la demande (TAD), en particulier dans le cadre d'un partenariat avec les taxis. Le poids du TAD est encore marginal, mais il permet de diversifier l'offre. Un document très instructif sur le TAD est téléchargeable sur le site www.utp.fr, voir la rubrique "vient de paraître".

Parking partagé : la fausse bonne idée

Le principe consiste à mettre en relation un automobiliste qui dispose d'un parking en centre-ville mais ne l'utilise que la nuit, et un automobiliste habitant hors du centre et cherchant désespérément où se garer. Le premier trouve un intérêt financier à libérer son parking le jour donc à aller travailler en voiture, le second trouve une solution à ses difficultés de stationnement. C'est bien la fausse bonne idée idéale pour favoriser l'usage de la voiture !

A Lyon, une révision du POS a été votée par le Conseil municipal (sauf les Verts) pour permettre la création d'un parking souterrain sous le square Delestraint, au mépris des objectifs du PDU. Le Conseil général du Rhône, propriétaire du square, réservera l'usage des 395 places à son personnel le jour, et aux riverains la nuit et en week-end. Le tout dans un secteur très bien desservi par les transports publics.

Mais qu'on se rassure : il est prévu d'ouvrir les jardins de la préfecture aux enfants et à leurs mamans pendant la durée des travaux : c'est ça, le développement durable à la lyonnaise.

Jean-Louis La Rosa

Parkings-relais : des effets pervers

Les parkings de dissuasion ont pour but d'inciter les automobilistes à se rabattre sur le transport collectif. Généralement considérés comme un "outil vertueux", ils présentent deux risques.

- Il arrive qu'ils soient implantés trop près du centre-ville, auquel cas ils concurrencent le transport collectif.

- En les implantant près de gares ferroviaires périurbaines, on facilite en même temps l'extension diffuse de l'habitat en périphérie urbaine puisqu'il devient possible plus aisément de se rendre quotidiennement de cette périphérie au centre pour y travailler.

A court terme, le parking-relais permet de limiter le trafic automobile issu de la périphérie, mais à plus long terme il renforce l'étalement urbain en tache d'huile, générateur de trafic.

Pour éviter cet effet pervers des parkings-relais implantés loin du centre-ville, il est plus rationnel de densifier l'habitat autour des gares existantes, de telle sorte que les habitants puissent se rendre à la gare à pied ou à bicyclette, et d'étendre les dessertes par transport collectif afin de limiter les parcours de rabattement en voiture : c'est en particulier le rôle du tram-train, qui permet un desserrement de la ville-centre sur des pôles secondaires.

Voiture en libre service

C'est de l'auto-partage sans réservation, qui s'apparente à de la location de courte durée. A Saint Quentin en Yvelines, a eu lieu une première expérience de voitures en libre service (Praxitéle) avec 50 véhicules électriques Renault. A La Rochelle s'est développé le système Liselec (500 abonnés). Il s'agit d'un partenariat entre la Communauté d'agglomération, PSA-Peugeot Citroën et Kéolis : des voitures électriques sont proposées en libre service, la location est possible entre deux stations.

La voiture en libre service est surtout intéressante comme complément du transport collectif, par exemple en soirée ou pour les zones mal desservies. Selon le PREDIT, dans une agglomération typique de plus de 100 000 habitants, quelques centaines d'usagers peuvent être intéressés : la voiture en libre service dispose donc d'un créneau étroit, et ne méritait pas le battage médiatique dont elle a bénéficié.

Le cybercar ou cycab

Pour que la voiture (électrique) en libre service joue un rôle important, elle doit être disponible dans toute la ville et non sur quelques parkings où la demande est forte, il faut donc assurer son réacheminement vers les stations où il manque des véhicules. Des "jockeys" s'en chargent, mais c'est coûteux.

Le réacheminement automatique fait l'objet du programme Cybercar sur les véhicules urbains automatiques lancé par la Commission Européenne.

Le guidage est assuré par des "rails électroniques" permettant aussi la transmission de l'information et de l'énergie. La détection des obstacles est résolue par des lasers ou des caméras permettant au véhicule d'avertir, de ralentir ou de s'arrêter. Une première expérience de navette cybercar a eu lieu à Bayonne en 2003, puis une autre à Antibes en 2004, sur une boucle de 3 km, un succès selon ses promoteurs : le cybercar, sorte d'ascenseur horizontal, servira de navette entre le centre historique et un parking-relais extérieur.

Plus futuriste, le cyber-taxi pourrait fonctionner en mode automatique ou en mode manuel sur 1 à 5 km, et revenir seul à la station de départ.

Ces expérimentations et recherches sont intéressantes, elles trouveront sans doute leur application dans la desserte de sites particuliers (aéroports, expositions) sur des itinéraires précis. Mais il ne faut pas attendre le miracle qu'évoquent un peu vite les promoteurs du cybercar : la couverture d'une ville entière, entraînant une démocratisation massive des citadins.

Des alternatives complémentaires

Le transport collectif régulier et son complément le transport à la demande, la voiture partagée, la location et le taxi ne sont pas concurrents.

Si le besoin de voiture est peu fréquent, irrégulier, et concerne de courtes distances, le taxi est la formule la plus souple.

Les créneaux de la voiture partagée et de la location sont différents :

- la première est adaptée à des citoyens souhaitant utiliser une voiture de manière occasionnelle mais régulière, et à des administrations ou entreprises ;

- la location traditionnelle est plus avantageuse pour des déplacements occasionnels sur de longues distances.

Les 3 formules permettent un usage occasionnel de la voiture sans imposer l'achat d'une voiture personnelle.

En savoir plus

● Sur le covoiturage, consulter :

www.allostop.com

www.123envoiture.com

www.covoiturez.org (Ile de France)

www.covoiturage.com et .net

www.ecotrajet.com

www.easycovoiturage.com

www.mobility.ch (Suisse)

● Sur l'auto-partage :

www.caisse-commune.com (Paris)

www.autotrement.com (Strasbourg)

www.alpes-autopartage.fr (Grenoble)

www.autopartage-provence.com

● Sur le parking partagé :

www.parking-alterne.com

Auto/Train et train de nuit

Pour voyager serein et sans fatigue sur de longues distances, rien ne vaut le train de nuit. Mais, pour pouvoir se déplacer librement sur le lieu de destination, beaucoup préfèrent la voiture et n'hésitent pas à emprunter des axes routiers saturés par des flux croissants et non maîtrisés de camions et de véhicules de tourisme. Il en résulte une désaffection des trains de nuit et une réduction du nombre de liaisons offertes, en particulier province-province. Une solution alliant les avantages du rail et de la route existe pourtant : c'est l'Auto/Train. Mais actuellement, véhicules et passagers sont le plus souvent transportés dans des trains différents.

Pourquoi ne pas développer le transport combiné rail-route des voitures en accrochant un ou deux porte-autos à chaque train de nuit interrégional ou transalpin pour redonner vie aux trains de nuit, améliorer la sécurité et diminuer les nuisances routières ?

Marie-Rose Bernazzani, AUTANT

Informier le public

La Communauté Urbaine de Strasbourg a lancé une campagne d'information sur la place de la voiture en ville. Voici quelques-uns de ses arguments en faveur d'une "maîtrise de la voiture".

- De 1997 à 2001, le nombre des véhicules neufs immatriculés chaque année en France est passé de 2,07 millions à 2,75 soit une progression de 33%.

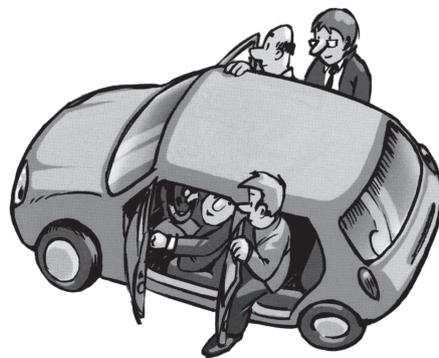
- Dans certains quartiers de Strasbourg, on trouve 140 voitures garées pour 100 places légales disponibles.

- 72 vies par an seraient épargnées dans l'agglomération de Strasbourg si la pollution de l'air était réduite de moitié. La voiture génère 75 fois plus d'accidents corporels que les transports publics. 30 minutes de marche à pied chaque jour réduisent de 50% les risques de diabète, de 30% les risques d'hypertension et de 40% les risques cardio-vasculaires chez l'adulte.

- Un automobiliste est plus exposé à la pollution qu'un piéton ou un cycliste faisant le même trajet : il est bloqué dans les bouchons et la prise d'air de son véhicule est située à la hauteur des pots d'échappement.

- En 15 minutes, on peut parcourir 4 km en vélo et 1,2 km à pied.

- Une voiture partagée Auto'trement coûte moins de 2000 euros par an pour 5000 km au lieu de 3500 euros pour une voiture personnelle.



Faites des économies

● Une petite cylindrée revient en moyenne à 500 euros par mois.

● Faire 500 mètres en voiture pour aller chez le boulanger triple le prix de la baguette de pain.

● Roulez moins vite et plus régulièrement, et coupez votre moteur lors d'arrêts de plus de 10", vous économiserez 20% de carburant.

● Evitez les trajets courts : ce sont les plus polluants et la surconsommation est de 50% pour le premier km parcouru, de 25% pour le second (ADEME).

● Alsace Nature a évalué le coût du déplacement Mulhouse-Paris aller et retour : 530 euros en voiture, 275 en avion, 110 en train 1ère classe, 76 en train 2ème classe, 60 en autocar.

Mesures incitatives ?

De nombreux acteurs peuvent favoriser un usage rationnel de la voiture et encourager la démotorisation des ménages urbains par des mesures incitatives parfois peu coûteuses.

L'Etat

- Réduction de la TVA sur la location de voiture, l'auto-partage, les taxis, la réparation des bicyclettes.

- Attribution de moyens supplémentaires à l'ADEME pour lui permettre de mieux informer le grand public sur les coûts de la voiture pour les ménages (qui ne se limitent pas à l'achat du carburant) et sur la panoplie des alternatives au tout-voiture.

Les collectivités locales

- Généralisation systématique de l'accompagnement non motorisé des enfants à l'école (Pédibus et Vélobus).

- Création de parkings-relais.

- Intégration des taxis dans le système de transport collectif par des conventions de service public pour en réduire le coût. Obligation pour les artisans d'utiliser des véhicules peints en jaune, faciles à repérer dans le paysage urbain, et à terme, des véhicules spécialisés analogues aux taxis londoniens.

- Aide au démarrage des coopératives d'auto-partage.

- Réduction de la taxe d'habitation pour les ménages non motorisés.

- Paiement du stationnement nocturne des voitures sur voirie pour occupation de l'espace public.

- Implantation de commerces et de crèches près des gares ferroviaires.

- Développement des quartiers sans voitures suivant l'exemple allemand.

Les entreprises et administrations

- Mise en place de plans de déplacements d'entreprise avec organisation du covoiturage, incitations financières à l'utilisation des transports publics, facilitation de l'usage de la bicyclette (garages à vélos, douches).

- Suppression des voitures de fonction et mise à disposition du personnel d'une flotte partagée de voitures et de bicyclettes pour les déplacements du personnel pendant les heures de travail.

- Limitation du nombre de places de parking offertes au personnel.

Les commerçants

- Mise en place de consignes dans les centres pour les banlieusards venant faire plusieurs achats.

- Développement des livraisons dans les parkings-relais, dans les gares et à domicile (on pourrait ainsi créer des emplois très utiles).

Les transporteurs urbains

- Tarifs réduits de location de voiture pour les abonnés (42 euros par jour au lieu de 80 chez Europcar à Reims).

Le carnet du voyageur

Mobilité réduite

Un problème de santé exigeant que je regagne Orléans depuis Oléron, ma fille m'accompagna en voiture à la gare de Rochefort mais fut retardée par la cérémonie du 60ème anniversaire de la libération de l'île et arriva à la gare en même temps que le train pour Nantes : ma femme courut alors vers l'agent de quai pour lui demander de m'attendre mais celui-ci, sans même regarder le certificat médical qu'elle lui présentait, donna le départ du train au moment où j'arrivais sur le quai. Explication de l'agent : "moi, Monsieur, je ne suis pas chargé des usagers, je donne le départ des trains, un point c'est tout". Citant le président Gallois, je lui répondis : "chaque agent de la SNCF, du premier au dernier, est au service des clients".

M'étant rendu au guichet de la gare pour réorganiser mon voyage, j'ai dû expliquer moi-même à l'agent de service la géographie ferroviaire de Tours, où je devais changer de train, et lui indiquer le numéro du tableau horaire Tours-Orléans. Je suis arrivé épuisé à Orléans 2h plus tard que prévu, sans avoir reçu la moindre aide du personnel de la SNCF. Le chauffeur du taxi qui

m'a conduit à mon domicile m'a par contre accompagné jusqu'à mon appartement en portant mon bagage.

Michel Villeneuve, 45 Orléans

Je transporte ma fille de 3 mois dans une poussette. A la sortie de la station Castellane du métro de Marseille, je suis bloquée par un portillon qui reste fermé même si on appuie longtemps sur le bouton adéquat pour appeler un agent de la Régie des Transports de Marseille. Lassée d'enjamber le portillon et de faire passer la poussette par dessus, je suis allée un jour à l'espace "accueil" de la station pour demander l'ouverture par un vigile. Réponse de l'hôtesse : "dém ...-vous, c'est pas mon problème, j'ai pas le droit d'ouvrir, et personne est payé pour le faire". J'ai alors contacté un responsable de la RTM selon lequel les usagers avec poussettes ne doivent pas prendre le métro car il n'est pas prévu pour elles, il a reconnu qu'il y avait discrimination mais qu'aucune amélioration n'était envisagée.

Témoignage recueilli par la FNAUT PACA, qui commente ainsi l'incident :

A la RTM comme à la SNCF, c'est à l'usager de s'adapter aux besoins du transporteur, lequel est pressé par son autorité de tutelle de faire des économies pour équilibrer ses comptes. En dehors des inaugurations, il est rare de croiser des élus dans les transports collectifs : cela explique grandement ce mépris vis-à-vis du public.

A propos de TEOZ

La première impression donnée par TEOZ est favorable (esthétique, confort) mais il ne s'agit en rien d'un "train de prestige", la réservation obligatoire est vraiment injustifiée. La mode des fresques sur les voitures nuit à la lisibilité des informations, classe et numéro de la voiture, noyées dans le décor. Comme pour les Corail, le numéro de la voiture, indiqué sur la portière, ne se voit plus quand celle-ci est ouverte. Dans les voitures, les pictogrammes, bien trop petits et non lumineux, sont quasiment illisibles alors que la population vieillit. Comme dans le TGV, les sièges en vis-à-vis sont trop rapprochés, la SNCF ne sait pas que la taille humaine augmente depuis un siècle. L'espace enfants est bien plus petit que celui des Corail. De l'espace est perdu par des sas, points d'accueil et autres zones service qui semblent inoccupés.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

Un voyageur allant de Brive à Limoges doit payer un supplément TEOZ dissuasif ou prendre un TER qui s'arrête dans toutes les gares : en pratique, il choisit sa voiture. Il n'y a pas de bornes d'échange à Chateauroux.

Didier Grimault, FNAUT Loiret

Services SNCF : sécurité et sûreté

La sécurité des services SNCF a très sensiblement progressé au cours de l'année 2004 :

- le nombre d'accidents a diminué de 20% (de 151 accidents graves en 2003, on est passé à 121, chiffre le plus bas observé depuis plusieurs années) ;
- le nombre total des "événements critiques" (y compris aux passages à niveau) a diminué de 20% lui aussi, passant de 252 à 175, chiffre également le plus bas depuis plusieurs années) ;
- le nombre des collisions aux passages à niveau et celui des tués lors de ces collisions ont fortement diminué ;
- le nombre des passagers tombés accidentellement d'un train est passé de 31 à 13 ; celui des tués lors de heurts par un train a augmenté légèrement.

En dépit de ces bons résultats, la SNCF reste très fortement mobilisée en matière de sécurité :

- elle a mené une nouvelle recherche sur la prise en compte et la valorisation des facteurs humains ;
- elle a approfondi les possibilités d'améliorer la sécurité en zone très dense (Ile de France) et s'est efforcée d'intégrer l'évolution des comportements d'une partie de la clientèle (usage des signaux d'alarme, descente sur les voies en cas d'incident prolongé) ;
- elle a cherché à mieux prendre en compte la dimension européenne croissante des contraintes et des trafics ;
- enfin elle a étudié l'incidence de l'évolution des services et des méthodes d'exploitation (tram-train, fret, partenariats internationaux) sur la sécurité.

En 2004, la longueur du réseau exploité est passée de 30 990 à 30 880 km (31 940 km en 1995), et le nombre de passages à niveau de 17 069 à 16 997 (18 270 en 1995). La diminution du nombre des passages à niveau est donc due pour partie à la rétraction du réseau.

25 000 actes de malveillance contre l'ensemble des installations de la SNCF ont été enregistrés en 2004, dont la moitié en Ile de France : ce nombre est stable depuis 1998. Parmi eux, plus de 4000 ont présenté un risque pour la sécurité des circulations :

- 2 300 dépôts d'objets divers sur les voies, dont 110 susceptibles de provoquer des déraillements (-15% par rapport à 2003, -30% par rapport à 2002) ;
- 1070 manipulations d'installations de sécurité (hors signaux d'alarme) ;
- 610 dégradations ou destructions d'installations de sécurité.

7 300 usages abusifs de signaux d'alarme ont été recensés, dont 6 200 en Ile de France, en hausse sensible de 10% localisée en Ile de France.

Jean-Claude Oesinger

Transports parisiens : rectificatif

Dans notre dernier numéro, J. L. La Rosa a évoqué l'unification progressive des transports parisiens depuis 1855 : le préfet Haussmann, adepte s'il en est de l'économie libérale, avait alors compris que le réseau parisien devait être exploité par une entreprise unique soumise à des obligations de service public en échange d'un monopole. La fin de son texte ayant été mal reproduite, J. L. La Rosa nous apporte deux précisions.

- En 1945, dans le cadre des orientations de la Résistance, l'unification du réseau à l'échelle régionale par une grande entreprise publique organisatrice et exploitante était près de voir le jour. Mais, au terme de quatre ans de conflits d'intérêts et d'après luttes politiques, la RATP, créée en 1949, ne put opérer que sur le seul territoire des anciennes compagnies STRCP (surface) et CMP (rail) : de larges secteurs du réseau sont restés alors dans l'escarcelle de multiples autocaristes et de grands groupes qui les ont peu à peu absorbés.

- Le développement de son implantation en province et à l'étranger, voulu par la RATP, a été considéré avec bienveillance par sa tutelle et finalement autorisé par le gouvernement Jospin. Il a inévitablement suscité la réaction des grands groupes, qui réclament la réciprocité sur la région parisienne.

Permis à points

Récompenses :

+1 point au groupe Keolis. Il a conçu, en partenariat avec Play Bac, un jeu des 7 familles sur le thème de la mobilité durable afin de sensibiliser les collégiens aux enjeux des choix en matière de déplacements (pour en savoir plus, <http://www.keolis.com>).

+2 points au transporteur Opale Bus exploitant du réseau de l'agglomération de Calais. Il mène, depuis douze ans, des actions pédagogiques auprès des élèves de CM2 : les élèves se familiarisent avec le réseau et la ville à partir de documents d'information, de voyages et d'une visite de l'entreprise.

Punitions :

-2 points à l'association poitevine TGV-Qualité de Vie qui réclame que RFF enterre la future LGV Tours-Bordeaux sur 4 km : "le surcoût serait négligeable, environ 150 millions d'euros". D'autres opposants réclament même "une LGV totalement enterrée".

-3 points à la Semitag, qui exploite le réseau grenoblois chargé de la gestion de la location publique de vélos : 80 vélos sont inutilisables depuis plusieurs mois car l'entreprise n'a fait aboutir aucune commande de cables de freins.



Renaud Dutreil, ministre des PME et candidat à la mairie de Reims, opposé au projet de tramway du maire actuel soutenu par sa concurrente Catherine Vautrin, ministre de la cohésion sociale : "je préfère des gens qui iront travailler en voiture, en bus ou à vélo plutôt que des gens qui iront à l'ANPE en tramway" (Le Monde du 20-10-05). Voilà une opinion qui est sans doute le fruit d'une réflexion approfondie et qui enrichit brillamment le bêtisier du tramway.

Christian Namy, président UMP du Conseil général de la Meuse est lyrique : "la gare TGV d'Isnoncourt, avec sa silhouette remarquable et sa tour, va émerger des lignes du paysage pour affirmer une singularité symbolique de l'ambition meusienne (sic). Elle offrira aux voyageurs des fonctionnalités inédites. A l'heure du TGV, la ruralité du département est désormais un atout, un cadre de vie exceptionnel en prise directe avec le monde". L'aménagement des routes d'accès à la gare, où s'arrêteront 3 TGV par sens et par jour, coûtera 160 millions d'euros. Le raccordement ferroviaire de Saint Hilaire au Temple ne coûterait que 5 millions d'euros ...

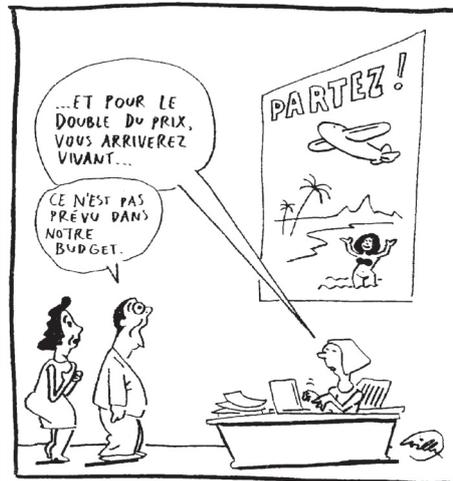
BIEN DIT

● **Gérard Piel**, vice-président de la région PACA délégué aux transports : "la réouverture des trois lignes Saint Auban-Digne, Avignon-Carpentras et Carnoules-Gardanne ne coûterait pas la moitié des sommes nécessaires pour un seul gros dossier routier tel que la liaison routière Aubagne-Aix".

MAL DIT

● **Jean-Marie Bockel**, sénateur-maire PS de Mulhouse, à propos du tramway : "il ne s'agit pas d'avoir moins d'auto mais mieux d'auto". Pas très clair ...

● **Serge Lepeltier**, ancien ministre de l'Ecologie (Métro, 30-05-2005) : "le transport public répond à une partie de la problématique du climat, mais ce n'est qu'une solution à la marge. Pour éviter la pollution de la voiture et du camion, il faut utiliser la technologie".



Colloques savants

Comment s'attaquer au réchauffement climatique ? La recette a été donnée lors d'un récent colloque. "Il est nécessaire d'avoir une vision intégratrice transversale et interfaciale de la gouvernance afin d'appréhender correctement la problématique des scénarios de back-casting. Une approche multi-conducteur des partenariats permettra d'implémenter le changement de paradigme technologique et d'articuler correctement les approches des techniques incrémentales et intersectorielles tout en resserrant la focale sur la mobilité urbaine et en évitant si possible les dissonances cognitives."

Comment rendre la ville vivable ? Une recette élémentaire a été présentée lors d'un autre colloque. Il suffit de "recadrer correctement le concept de développement urbain durable dans une relecture en termes d'échelles et d'acteurs afin de mettre en avant la juxtaposition, la hiérarchisation et l'inter-relation entre les échelles spatiales et décisionnelles propres aux réflexions sur la durabilité urbaine".

Brèves

Routes payantes

Le gouvernement britannique va expérimenter un péage routier dans la région de Birmingham : l'automobiliste paiera l'usage de tout le réseau routier, en fonction de l'itinéraire, de l'heure et de la durée du trajet : de 1 centime par km sur une petite route de campagne la nuit à 2 euros sur une pénétrante urbaine en heure de pointe. Les embouteillages seraient réduits de 40% sur les axes interurbains et de 50% en ville, d'où une économie de 15 milliards d'euros par an pour les entreprises et les consommateurs. En contrepartie, les taxes sur les carburants seraient supprimées. 47% des automobilistes sont favorables au projet, 34% y sont opposés.

La SNCF n'aime pas la musique

Deux jeunes contrebassistes voyageant régulièrement entre Paris et Bourges avec leurs instruments ont été un beau jour verbalisés "pour excès de bagages" (le train était à moitié vide) : 45 euros d'amende et 26 euros de frais de dossier par contrebasse. Selon le contrôleur, peu mélomane : "quand on est bien éduqué, on ne voyage pas avec un instrument de cette taille".

Désenclavement fatal

Montdenis est un petit village de Maurienne, perché à 300 m au-dessus du fond de la vallée, qui comptait 150 habitants et de nombreuses vaches. Il y a 30 ans, on a construit une route acrobatique pour le désenclaver, car il n'était accessible qu'à pied. Dans les mois qui ont suivi, le village s'est vidé de ses habitants, qui avaient enfin la possibilité de s'installer dans des lieux plus civilisés, et l'activité pastorale s'est considérablement réduite.

Jean Jonot, 38 Grenoble

4x4 polluant

Agir pour l'Environnement et le Réseau Action Climat ont remis à Volkswagen le prix Tuvalu (du nom de l'île australienne menacée par la montée des océans) pour son 4x4 Touareg qui rejette 346 g de CO2 et consomme 17,9 litres de carburant en ville aux 100 km.

Réchauffement

Selon un conseiller scientifique du Conservatoire du Littoral, le réchauffement climatique, qui pourrait provoquer une montée des océans de 44 cm au cours du 21ème siècle, devrait obliger à passer la bande inconstructible des 100 m en Gironde à 500 m.

Actions en régions

Alsace

- L'association Florirail milite pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller-Heissenstein, qui dessert plus de 30 000 habitants dont 4 000 scolaires. Elle recense systématiquement les besoins de déplacements quotidiens vers Mulhouse, Colmar et Strasbourg, et les possibilités de dessertes locales de zones industrielles et de sites touristiques. Son objectif est la réouverture de la ligne lors du prochain contrat de plan Etat-région.
- L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Munster-Metzeral approuve l'accord SNCF-région Alsace sur le "service garanti" dans les TER en cas de grève, "un premier pas vers la reconnaissance des droits des clients du TER en attendant l'ouverture à la concurrence".

Auvergne

- Le Comité de Défense du Rail de Montluçon, soutenu par la FNAUT et la CGT, a affrété un "train de la colère" en octobre pour protester contre la dégradation de la desserte ferroviaire Montluçon-Ussel (voir FNAUT Infos n°135). Une manifestation a été organisée en gare d'Ussel.

Haute-Normandie

- Bernard Champeaux, président du CPTC de Rouen, a proposé une refonte générale des horaires TER de la région avec un cadencement des dessertes et une optimisation des correspondances. La saturation du réseau, longtemps invoquée, n'est pas une réalité. L'étude a été présentée au service transport de la Région et rendue publique.

Ile de France

- Fin septembre 2005, l'AUT Ile de France et Ile de France Environnement ont organisé une manifestation à la gare Montparnasse pour dénoncer la lente dégradation des transports collectifs franciliens. L'Etat vient de transmettre la maîtrise de ces transports au Conseil régional, mais sans les moyens financiers suffisants pour combler les retards d'investissements (infrastructures et matériel roulant) accumulés depuis des décennies. Les deux associations ont rappelé la gravité de la crise économique, sociale, sanitaire et énergétique que nous vivons, qui exige une réforme profonde des mécanismes de financement des transports collectifs.

Lorraine

- AGIRR et 5 autres associations de Moselle et Meurthe-et-Moselle se sont regroupées au sein de l'Entente lorraine

contre le projet A32 : elles considèrent que l'essentiel du trafic actuel sur l'A31 est un trafic local, qui peut être stabilisé et réduit par le développement du TER Métrolor et du fret ferroviaire sur le couloir Ecofret.

Poitou-Charentes

- La FNAUT PC a rappelé son opposition à la création de gares TGV bis à Poitiers et Angoulême sur l'itinéraire du TGV Tours-Bordeaux : de telles gares obligerait la plupart des voyageurs à y accéder en voiture et favoriseraient la périurbanisation.
- La FNAUT PC a répondu à un collectif opposé à la LGV Tours-Bordeaux qui préconisait un TGV pendulaire sur la ligne classique : "cette ligne doit au contraire être dégagée pour le TER et le fret ; faute de capacité disponible pour le TER Poitiers-Châtellerauld, les collectifs ont été amenés à réclamer une baisse des péages sur l'A10 encombrée et à verser de l'argent public à Cofiroute en compensation".
- La FNAUT PC a obtenu la mise en place d'une desserte TER Bressuire-Thouars-Saumur (2 AR par jour).
- La FNAUT PC a dénoncé la circulation d'un train Bordeaux-Nantes à vide entre Bordeaux et la Rochelle. Elle déplore la disparition du billet unique SNCF-Réseau d'autocars des Deux-Sèvres au moment où l'on parle volontiers d'intermodalité.
- L'association Vivre bien en Aunis a déposé un recours auprès du Conseil d'Etat contre la DUP de l'autoroute A 831, qui va saccager le Marais Poitevin et concurrencer la voie ferrée Nantes-Bordeaux.
- Une plaquette de propositions concernant la ligne TER Angoulême-Limoges a été établie par la CGT en collaboration avec la FNAUT Poitou-Charentes (voir le site www.fnaut-pc.asso.fr).

Rhône-Alpes

- La FNAUT Rhône-Alpes demande que l'Etat revienne sur le phasage du futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise : les tronçons nord (7 à 900 millions d'euros) et sud (3 à 600 millions) doivent être réalisés en une seule opération.
- Après deux manifestations à Lyon et quelques descentes d'usagers sur les voies, le Comité des Usagers du Train Bourg en Bresse-Lyon a obtenu gain de cause : la voie Lyon-Bourg sera partiellement doublée afin d'augmenter la capacité et la fiabilité des services ; un service de car a été remplacé par un service ferroviaire en pointe du soir.

Activités de la FNAUT

- La FNAUT a obtenu du Ministère de l'Ecologie et de l'ADEME le financement d'une étude sur l'évolution des prix des carburants routiers et des transports publics depuis 1970.
- François Jeannin a représenté la FNAUT à la conférence annuelle de RFF sur l'attribution des sillons.
- Jean-Paul Jacquot est intervenu pour présenter les demandes des voyageurs lors de la conférence Eurailspeed organisée à Milan par l'Union Internationale des Chemins de Fer.

Forum de discussion

La FNAUT vient de créer un forum de discussion sur son site internet (<http://www.fnaut.asso.fr>) afin de favoriser les échanges d'informations et d'idées. Un accès direct au forum est possible : <http://forum.fnaut.asso.fr>.

- Jean Sivardière participe à un groupe de travail mis en place par les ministères de l'Industrie et de l'Ecologie sur "la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050".
- Jean Sivardière a rencontré Guillaume Sainteny, directeur de la Direction des Etudes Economiques et de l'Evaluation Environnementale (D4E) au ministère de l'Ecologie, et André Gastaud, conseiller transport à la Mission Interministérielle contre l'Effet de Serre.

L'insécurité routière : un fléau persistant

Les articles de la FNAUT sur le thème de la sécurité routière, publiés dans FNAUT Infos ou dans la presse généraliste, ont été rassemblés en un fascicule de 32 pages qui peut être commandé au siège de la fédération au prix de 5 euros port compris (en timbres si possible). Le recueil "des transports collectifs accessibles à tous" est toujours disponible, au prix de 3 euros port compris.

- La FNAUT a écrit à Philippe Seguin, premier président de la Cour des Comptes, pour lui demander d'enquêter sur tous les gaspillages d'argent public liés à la conception des gares nouvelles TGV déjà en service.
- Marc Debrincat fait partie d'un groupe de travail de l'AFNOR sur les droits des passagers aériens.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 140
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