

Illisible ! Réseau ferré : un audit accablant

Dominique de Villepin a, comme son prédécesseur, résisté à la tentation de réduire la fiscalité routière, car "la France est entrée dans l'ère de l'après-pétrole". Mais sa politique de transports n'est pas pour autant à la hauteur des enjeux.

- Alors qu'avec une incroyable légèreté, Jean-Pierre Raffarin avait supprimé les subventions de l'Etat pour la construction des métros et tramways des villes de province, son successeur les a partiellement réintroduites (145 millions d'euros sur 2005-2006, soit 30% des besoins). Mais il a aussi voulu porter le seuil d'exemption du Versement Transport des entreprises de 10 à 20 salariés. Cette mesure irresponsable a heureusement été annulée par le Parlement : le produit du VT aurait diminué de 10% (soit 450 millions d'euros par an).

- Le gouvernement a, dans un premier temps, refusé à la région Ile de France les crédits nécessaires au renouvellement du matériel roulant ferroviaire, avant de céder à la pression des élus régionaux majoritaires et de leur accorder une somme de 400 millions sur dix ans.

- Le gouvernement a par contre refusé toute participation au déficit d'exploitation des liaisons Corail, laissé à la charge de la seule SNCF qui devra aussi investir dans le renouvellement du matériel.

- L'Agence pour le Financement des Investissements de Transports de France (AFITF), caisse intermodale judicieusement créée par le gouvernement Raffarin, devait être financée par les dividendes autoroutiers : la vente précipitée de sociétés autoroutières tarira la ressource prévue et le financement de remplacement ne semble pas aussi fiable.

A court terme (2007...), les investissements ferroviaires sont relancés, mais l'AFITF sera fragilisée à moyen terme. La première victime en sera inévitablement le rail, qu'il s'agisse de la régénération du réseau classique, de l'extension du réseau TGV ou du projet Lyon-Turin.

- Enfin, sur les 21 projets programmés par le CIADT d'octobre 2005, on trouve 13 projets autoroutiers, l'aéroport de Notre Dame des Landes et seulement 7 projets ferroviaires ou fluviaux.

De toutes ces décisions, intelligentes ou franchement anachroniques, ne se dégage aucune idée directrice.

Jean Sivardière

L'audit sur l'état du réseau ferré français, réalisé par des experts de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne à la demande de la SNCF et de RFF, et publié en septembre 2005, a mis en évidence un état inquiétant de dégradation du réseau classique faute d'un effort suffisant de maintenance depuis une trentaine d'années. Il a souligné les risques graves qui pèsent sur environ 10 000 km de lignes si la tendance actuelle (- 3% de crédits par an) n'est pas vigoureusement infléchie. Ce constat accablant et les propositions des experts suisses sont analysés ci-dessous par André Laumin, vice-président de la FNAUT, qui a démissionné il y a un an du conseil d'administration de RFF pour protester précisément contre le niveau anormalement bas des ressources attribuées par l'Etat à l'entretien du réseau ferré.



A quel constat l'audit sur l'état des infrastructures ferroviaires est-il parvenu?

1. La France dépense moins en moyenne pour l'entretien d'un km de voie ferrée que les autres pays européens, comme le montre une comparaison avec l'Espagne, l'Italie, la Grande Bretagne et la Suisse.

2. Le vieillissement du réseau classique est très prononcé. L'infrastructure se dégrade continuellement et les prémices d'une dégénérescence apparaissent. La fiabilité des composants (voie, ouvrages d'art, lignes électriques, signalisation, aiguillages, ...) décroît lentement mais sûrement. La poursuite de cette situation fragilise le réseau classique et menace sa pérennité.

3. L'insuffisance des investissements est la cause de cette situation. Les ressources allouées depuis 30 ans à la maintenance du réseau classique ne suffisent pas pour pérenniser la totalité du patrimoine. Les budgets d'entretien ont régressé de 20% au cours des 20 dernières années alors que le réseau s'est agrandi de 3400 km de LGV. En outre, de-

puis 2000, le budget d'entretien diminue en valeur réelle de 3% environ chaque année.

4. L'utilité économique d'un réseau aussi étendu (29 500 km) pose aujourd'hui problème. Plus de 11 000 km de lignes à faible trafic (soit 80% des lignes UIC 7 à 9 - voir encadré page 2 pour la classification UIC) ont un trafic inférieur à 20 trains par jour et le patrimoine des voies de service est pléthorique.

C'est un constat sévère de l'état d'entretien du réseau ferroviaire français.

Je n'en suis pas surpris. Dès février 2005, j'ai été amené à démissionner du conseil d'administration de RFF afin de protester contre l'insuffisance des crédits alloués par l'Etat à l'entretien du réseau. La situation actuelle est certes le résultat de la politique des transports, orientée vers le « tout routier », menée au cours des trente dernières années par les gouvernements successifs. Mais les pouvoirs publics ne pouvaient ignorer qu'un seuil critique était atteint et que la pérennité d'une partie importante du réseau ferré était en jeu.



L'audit n'était-il pas justement destiné à mieux renseigner le gouvernement ?

L'Etat disposait déjà de rapports sur les moyens indispensables au maintien en bon état du patrimoine ferroviaire. Mais ces moyens n'ont pas été dégagés. Une étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées de 1994 recommandait ainsi de consacrer au moins 120 millions d'euros par an à l'entretien des ouvrages d'art. La moitié seulement de cette somme a été engagée chaque année entre 1997 et 2004, et les deux-tiers en 2004 et 2005. De plus, la fourchette basse des investissements ne prévoyait pas le maintien à long terme du potentiel des ouvrages d'art des lignes UIC 5 et 6 où figurent la plupart des lignes transversales. Si des moyens ne sont pas trouvés rapidement, des fermetures de tronçons de lignes seront inévitables.

Le budget d'investissement de RFF est pourtant très important.

Il faut distinguer les crédits d'extension du réseau TGV et de modernisation de certaines lignes classiques dans le cadre des contrats de plan, qui sont en croissance, des crédits destinés au renouvellement du réseau classique et au maintien de ses performances, qui ne sont pas à la hauteur des besoins.

Un réseau à deux vitesses s'instaure insidieusement, ce qui a amené le président de RFF à estimer en 2003, devant son conseil d'administration, que « à ressources d'investissements données, l'arbitrage entre opérations de développement et opérations destinées à maintenir le cœur du réseau est clairement posé ». La tutelle ne pouvait l'ignorer.

La dégradation du réseau peut-elle mettre en cause la sécurité des circulations ?

La SNCF et RFF prennent en toutes circonstances les mesures nécessitées par l'état du réseau. Des ralentissements et des dispositifs de surveillance sont mis en place afin de garantir la sécurité. Cependant, même si celle-ci reste une priorité, personne ne peut affirmer avec certitude que le recours à la vigilance comme palliatif à la vétusté n'augmente pas les risques, la surveillance pouvant malheureusement être parfois prise en défaut.

L'audit relève que le vieillissement est incontestablement le fruit du retard d'investissements en renouvellements de voies.

C'est le fruit d'une gestion malthusienne imposée par la tutelle, une politique d'économies drastiques qui a finalement coûté cher ! La pénurie de moyens nécessaires à l'entretien a en effet conduit la SNCF à utiliser jusqu'à l'extrême les composants de l'infrastructure. Elle a ainsi pu faire des économies de court terme afin de s'inscrire dans les budgets alloués par l'Etat, mais au détriment de la durée de vie du patrimoine.

Ne disposant pas des moyens de remise à neuf des voies en temps voulu, la SNCF, gestionnaire de l'infrastructure, a multiplié

les interventions au coup par coup au fur et à mesure du vieillissement. Si, en 1985, elle retirait moins de 10 000 traverses défectueuses par an, elle en retirait plus de 16 000 en 2002. Les rails français sont les plus vieux d'Europe. En 12 ans, les incidents sur les ouvrages en terre ont été multipliés par 9, passant de 50 à 450 par an. Selon l'audit, les investissements d'entretien cumulés ont représenté entre 3 et 4 fois le montant des investissements qui auraient été nécessaires, mais dont le système ferroviaire ne disposait pas, pour un renouvellement en temps utile !

Tout le réseau a vieilli, les lignes à faible trafic étant les plus délaissées. Or un patrimoine ancien exige plus d'entretien et finit un jour ou l'autre par devoir être remplacé. Nous sommes aujourd'hui confrontés au choix suivant : procéder à un rattrapage d'investissements pour rajeunir le réseau... ou laisser péricliter et fermer progressivement des lignes.

Quelles solutions l'audit propose-t-il afin de remédier à cette situation ?

L'audit retient les deux termes de l'alternative que je viens d'exposer. D'une part, il préconise d'investir de façon importante afin de rajeunir le patrimoine et de pouvoir ensuite mieux maîtriser l'entretien courant. D'autre part, il établit une distinction parmi les lignes UIC 7 à 9 du réseau capillaire régional : les lignes les plus chargées en trafic seraient destinées à être pérennisées ; les moins chargées feraient l'objet d'une « politique d'attente » basée sur l'entretien.

En fait, c'est la poursuite de la politique actuellement menée pour les lignes les plus fragiles, dont le rapport dit qu'elle mènerait à la fermeture de 60% d'entre elles en 2025 ! Cette « attente » ne peut être que celle de coûts d'entretien de plus en plus importants au regard de l'utilité sociale, de ralentissements inéluctables, de performances dégradées, avec comme conséquences la fuite des derniers trafics et la fermeture à terme. Selon les critères utilisés (un trafic de 10 ou 20 trains quotidiens), 8500 à 12000 km de lignes seraient concernées.

L'audit assortit les objectifs ci-dessus de plusieurs propositions :

- une réduction de 50% en moyenne des installations des gares ;
- des solutions techniques concernant les chantiers et les plages horaires pour travaux ;
- l'équipement des lignes à faible trafic d'un système de radio-signalisation léger et moderne ;
- une allocation pluri-annuelle des budgets de maintenance ;
- des outils de gestion et de planification plus adéquats.

Ces mesures permettraient des gains de productivité et allégeraient d'autant l'effort supplémentaire à fournir pour le rajeunissement des voies, qui serait alors de l'ordre de 800 millions d'euros jusqu'en 2015 pour diminuer ensuite progressivement.

Des fermetures massives de lignes ferroviaires sont-elles justifiées et sinon, comment peut-on y faire face ?

Le réseau ferroviaire se développe avec les LGV et des réouvertures de lignes. Il doit pouvoir aussi s'adapter le cas échéant à une rétraction ponctuelle justifiée et acceptée localement. Mais une contraction massive du réseau serait un coup porté tant à l'aménagement du territoire et à la réponse aux besoins de déplacements du public qu'à la nécessité d'un développement durable.

L'audit demande donc à juste titre qu'un plan clair définisse le périmètre du futur réseau, au lieu de laisser pourrir insidieusement une situation qui, un jour donné, ne laissera d'autres solutions que des fermetures de lignes. C'est pour protester contre ce choix accompli dans l'ombre que j'ai démissionné du conseil d'administration de RFF.

Car ce n'est ni à RFF, ni aux services du ministère des Transports de fixer ce périmètre. C'est aux élus, après un grand débat national et après avis des régions, de le faire. Et ce débat doit concerner l'ensemble de la politique des transports et des infrastructures, intégrer les préoccupations d'aménagement du territoire, de défense du cadre de vie et de l'environnement global.

Le débat doit aussi être porteur d'une vision dynamique de l'utilité économique, mais aussi de l'utilité sociale, de ce réseau ferroviaire, tant pour le fret que pour les voyageurs. L'exemple du développement du trafic TER auquel bien peu croyaient à la SNCF dans les années 80, se substituant à une politique de déclin et de fermeture de lignes, est là pour en témoigner.

Il est possible d'apporter des réponses efficaces et modernes aux besoins des territoires, des personnes et des entreprises par une gestion dynamique et adaptée des lignes régionales. L'effort du pays pour conserver un réseau maillé sur tout le territoire trouvera ainsi sa justification.

André Laumin

Classification UIC

L'Union Internationale des Chemins de fer a établi une classification des lignes en fonction du volume et du type de trafic supporté. Les LGV et les grandes lignes du réseau classique appartiennent aux groupes UIC 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes UIC 5 et 6. Les lignes faiblement chargées des groupes UIC 7 à 9, avec ou sans trafic voyageurs, correspondent au réseau capillaire régional.

Les lignes UIC 1 à 4 (8900 km, 30% du réseau en kilomètres) assurent 78% du trafic. Les lignes 5 à 6 (7000 km, 24% du réseau) assurent 16% du trafic. Enfin, les lignes 7 à 9 (13600 km, 46% du réseau) assurent 6% du trafic.

Vieillesse du patrimoine

Le patrimoine des voies ferrées françaises a considérablement vieilli, y compris sur les lignes importantes. Le taux de renouvellement des lignes les plus chargées (UIC 1 à 4) correspond à une durée de vie moyenne de 60 à 70 ans, alors que les experts les plus optimistes prévoient une durée de vie normale de 20 à 50 ans selon le trafic. Le réseau capillaire (UIC 7 à 9) est équipé de matériel de voie ancien et dépassé. Le tiers des postes d'aiguillage est obsolète et dans un état parfois préoccupant. Les ouvrages d'art présentent des débuts de corrosion pouvant entraîner leur ruine à moyen ou long terme. La voûte des tunnels se détériore. Les ouvrages hydrauliques de la plate forme ne sont plus entretenus depuis plus de 15 ans...

Réseau régional sacrifié

En mai 2003, le président de RFF reconnaissait que « RFF n'a pas les moyens de traiter la partie du réseau des lignes UIC 7 à 9 » qui voit passer le quart des dessertes TER.

En décembre 2004, à l'occasion de la discussion du budget d'investissement 2005, le conseil d'administration de RFF était informé que « tous les renouvellements nécessaires sur les lignes à trafic essentiellement régional ont été abandonnés, même dans des cas d'attente forte de conseils régionaux », et que « les décisions prises pourraient conduire sur les lignes 7 à 9 à des restrictions pouvant aller à terme jusqu'à la fermeture de tronçons de lignes ». La tutelle était donc au courant de ces risques.

Gaspillage

RFF avait proposé un programme d'investissements de renouvellement pour 2004 correspondant au strict minimum indispensable au maintien en performance, en fiabilité et en sécurité du seul « cœur du réseau », soit à peine la moitié des voies. A la demande de la tutelle et du CIES (Comité des Investissements à caractère Economique et Social), ce programme a encore été réduit au dernier moment avant présentation au conseil d'administration.

En réduisant l'indispensable, la tutelle obligeait RFF à renoncer à ses objectifs et, de facto, à ne plus assumer correctement la mission d'entretien du réseau qui lui est dévolue par la loi. L'incohérence de cette gestion de court terme est un bel exemple de gâchis de l'argent public : RFF a dû déprogrammer des chantiers mécanisés faisant l'objet de clauses pluri-annuelles et payer en conséquence un dédit aux entreprises ... pour ne rien faire !

Des scénarios instructifs

Trois scénarios contrastés ont été imaginés par Robert Rivier et Yves Putallaz, les experts auteurs de l'audit.

A. Un budget constant

Le maintien du budget actuel d'entretien du réseau (2,5 milliards d'euros par an) sans compensation de l'inflation (3%), selon la tendance observée depuis 2000, entraîne la perte progressive du patrimoine ferroviaire. 40% du réseau seulement subsisterait en 2025. La quasi-totalité du réseau capillaire (groupes UIC 7 à 9) ne pourrait plus être exploité dès 2011-2015 (dès 2006-2010 pour les lignes sans trafic voyageurs), et 20% seulement des grandes lignes des groupes UIC 5 à 6 pourraient être maintenus en service.

Si le budget était maintenu avec compensation de l'inflation, les grandes lignes seraient maintenues en exploitation normale en 2025, mais les lignes des groupes UIC 7 à 9 ne pourraient plus être exploitées correctement : environ 30% du réseau serait condamné.

Que l'inflation soit ou non compensée, la dégradation du réseau serait inéluctable à l'horizon 2025 et s'accroîtrait au cours des décennies suivantes.

Ce scénario n'est pas recommandé par les experts, qui le jugent « contraire à une mobilité durable des personnes et des marchandises ».

B. Un état constant du patrimoine

Le maintien de la totalité du réseau dans son état fonctionnel actuel (période 2004-2005) exigerait un accroissement du budget de maintenance d'au moins 500 millions d'euros par an, soit au total 1 milliard pour le renouvellement et 2 milliards pour l'entretien.

Le réseau capillaire absorberait 18 à 20% de la dépense totale contre 13% aujourd'hui. Les projections à plus long terme montrent que le budget de maintenance devrait croître de manière sensible et continue, le rapport entre dépenses de renouvellement et d'entretien demeurant défavorable.

Ce scénario est lui aussi déconseillé par les experts comme étant inefficace et coûteux à long terme : il ne comporterait aucun rajeunissement du réseau et ne permettrait aucune réduction des dépenses d'exploitation.

C. Une évolution optimisée de l'état du patrimoine et du budget de maintenance

Le budget annuel de maintenance serait de l'ordre de 3,2 milliards d'euros, avec un supplément de 350 millions d'euros

par an de 2011 à 2015 pour permettre un « rattrapage de la substance du réseau » et compenser la montée en charge progressive des investissements entre 2006 et 2011.

Ce scénario, recommandé par les experts, permettrait de rajeunir et de moderniser le réseau (en particulier les lignes des groupes UIC 5 à 9) tout en réduisant progressivement les dépenses d'exploitation grâce au renouvellement de la signalisation et à la mise en place d'un système simplifié d'exploitation, basé sur le GPS, des lignes à faible trafic. Le coût d'entretien serait minimisé à long terme. L'exploitation serait fiabilisée et donc plus attractive pour la clientèle : le nombre des interruptions de trafic liées à des incidents de voie diminuerait de 20 à 40% suivant les lignes considérées. Ce scénario volontariste est alléchant, mais il ne permettrait pas d'éviter la disparition d'une grande partie des lignes capillaires.

La compréhension des 3 scénarios est délicate car la présentation adoptée varie de l'un à l'autre. En rendant toute comparaison difficile, les auteurs incitent à retenir leurs arguments en faveur du scénario C, dont les exigences financières et les résultats (en particulier le périmètre du réseau) sont habilement présentés, laissant le champ libre à plusieurs interprétations.

Ainsi la conclusion du scénario C est basée sur l'hypothèse de la conservation de la totalité des lignes exploitées en 2005 alors même que ce scénario prévoit de maîtriser l'évolution des coûts d'entretien des seules lignes UIC 7 à 9 « destinées à être pérennisées », les lignes les moins chargées faisant l'objet d'une politique d'attente qualifiée de « politique d'attente » dont on mesure bien qu'elle précèdera inéluctablement leur fermeture.

Le même flou préside à l'énoncé des moyens financiers nécessaires, qui passent de plus de 700 millions supplémentaires par an en maintenance à 200 millions seulement lorsqu'on prend en compte les gains de productivité induits dans la gestion des circulations. Mais on ignore si ces gains seront réalisables et réalisés, car ils sont liés notamment à des modes d'exploitation nouveaux, qui restent à concevoir, des lignes à faible trafic. Des investissements très importants, de l'ordre du quart des besoins supplémentaires, ne figurent pas dans les tableaux, mais sont repris dans de discrets renvois de bas de page.

Les commanditaires de l'étude - RFF, SNCF et tutelle - ont ainsi à leur disposition un document reflétant globalement la réalité, mais qu'ils pourront à loisir interpréter différemment, selon leurs intérêts propres. De beaux débats triangulaires en perspective au moment où l'urgence imposerait des décisions rapides...

Jean Sivardière

Compagnies aériennes à bas coût

Les liaisons intra-européennes assurées par des compagnies à bas coût telles que Ryanair et Easyjet se multiplient à la demande des collectivités locales et des gestionnaires d'aéroports (les liaisons intérieures sont moins favorables aux bas-coûts en raison de la concurrence du TGV et des faibles distances entre grandes villes et plages ou stations de ski).

Le "bas-coût" représente aujourd'hui en moyenne 10% du trafic des aéroports français, soit 12,3 millions de passagers en 2004 dont 4,4 à Paris, et 16% du trafic des aéroports régionaux, soit 7,9 millions de passagers dont 3 à Nice et 1,4 à Beauvais. Une quinzaine de ces aéroports (dont Beauvais, Bergerac, Carcassonne, Grenoble, La Rochelle, Nîmes-Arles, Saint Etienne, Tours) leur doivent aujourd'hui l'essentiel de leur trafic. Leur part de marché augmente aussi sur les grands aéroports : elle atteint 35% à Nice, 12% à Toulouse, 8% à Marseille, 15% à Montpellier, 10% à Bâle-Mulhouse. Elle pourrait atteindre 25% à 30% en moyenne en 2010.

L'aéroport de Montpellier est ainsi relié à ceux de Londres, Francfort, Copenhague et Oslo. Celui de Bergerac offre quatre destinations en Angleterre. L'aéroport de Marseille va aménager un aérogare dédiée à ces compagnies, il en coûtera 7,6 millions d'euros au Conseil général des Bouches-du-Rhône : il espère faire ainsi passer le trafic de 450 000 passagers par an à 1,8 million dès 2007 et 3,5 à plus long terme.

Le secteur du transport aérien à bas coût est assez chaotique. Suite à la disparition d'Air Littoral, la ligne Paris-Agen est exploitée par la compagnie portugaise Aerocondor, qui a remporté l'appel d'offre sans avoir d'appareil disponible pour assurer les vols : elle a donc dû sous-traiter le marché à une compagnie danoise qui s'est adressée elle-même à une de ses filiales lituanienne ... On s'attend, dans un avenir proche, à de nombreux rachats et faillites avant la domination de quelques grosses compagnies rentables.

Tout en vantant le développement durable et l'internalisation des coûts externes, la Commission Européenne veut promouvoir les aéroports régionaux accueillant moins de 5 millions de passagers par an (il en existe 124 dans l'Union Européenne) en organisant une concurrence équitable entre eux, et soutenir la création de nouvelles liaisons à bas coûts sous prétexte d'aménagement du territoire. Cette orientation a été dénoncée par le réseau Action Climat.

Yves Egal

Avion et pétrole

Pour Philippe Labat, consultant, ancien ingénieur chez Elf et BP, la fin du pétrole bon marché est proche (voir le site www.peakoil.net). Cet expert prédit "la disparition prochaine de l'aviation civile, comme celle de la pêche industrielle et de l'agriculture productiviste".

Avion et effet de serre

Selon l'IFEN, l'aviation civile mondiale, qui assure déjà 12% des kilomètres parcourus par un moyen motorisé, est responsable de 2,5% des émissions de CO2 dues aux activités humaines. En haute altitude, les émissions de vapeur d'eau sont à l'origine d'un effet de serre supplémentaire. Un passager aérien émet en moyenne 140 grammes de CO2 par kilomètre, contre 100 en voiture (en France) et 60 pour les vols longs dans des avions bien remplis.

D'après une étude du cabinet Tyndall commandée par les Amis de la Terre, l'essor prévu du trafic aérien en Grande Bretagne anéantira les efforts de ce pays, et même de l'Europe entière, pour réduire les émissions de CO2. En dépit des progrès technologiques, les émissions du secteur aérien devraient doubler d'ici 2020 en raison de l'augmentation du trafic.

En juillet 2004, Tony Blair affirmait que le changement climatique était le premier danger qui guettait l'humanité, ... et il autorisait l'ouverture d'un nouvel aéroport, près de Doncaster.

Le protocole de Kyoto exclut le transport aérien. Aussi la Commission Européenne va proposer une écotaxe de 9 euros sur chaque billet d'avion AR long courrier pour contribution du vol à l'effet de serre, et de 1 euro pour un court courrier. La taxe s'appliquerait à toutes les compagnies, pour les vols au départ de l'Union Européenne.

Le bruit des avions

Des chercheurs de l'université de Londres ont étudié de manière précise l'influence du bruit des avions sur 2800 enfants de 9-10 ans scolarisés près d'un aéroport international à Londres, Amsterdam et Madrid : les enfants peinent à entendre les professeurs, dont les cours sont souvent interrompus quand un avion survole l'école ; le bruit affecte leur mémoire et les stresse.

Orly et Roissy

Un rééquilibrage entre les aéroports parisiens de Roissy et Orly est difficile à mettre en oeuvre : aucune compagnie étrangère ne veut quitter Roissy et se priver d'un apport de clientèle par le système de correspondance (hub) d'Air France, qui assure aussi le succès commercial de cette compagnie.

Grande Bretagne : les progrès du rail

Généralement considérée comme un contre-exemple depuis la privatisation catastrophique de 1996, et responsable d'une série d'accidents dramatiques en 1999-2000, la politique ferroviaire britannique a beaucoup évolué depuis 2002 par la volonté du gouvernement de Tony Blair.

- Railtrack, propriétaire du réseau ferré, a fait faillite et a été remplacé par Network Rail, société privée elle aussi mais sans but lucratif et sans actionnaires, financée à 50% par les péages et à 50% par l'Etat, et obligée par la loi de réinvestir tous ses bénéfices. Network Rail a mis fin à la sous-traitance pour l'entretien des voies ferrées (2000 entreprises étaient impliquées). D'autre part, Network Rail est dorénavant chargé de la régulation du réseau, auparavant assumée par un régulateur indépendant, et il s'efforce de coordonner les horaires des différents opérateurs.

- Le gouvernement Blair a prévu un budget d'investissement de 33 milliards d'euros d'ici 2009, auxquels s'ajoutent 7,6 milliards pour la liaison Eurostar.

- Parallèlement, les opérateurs investissent eux aussi. Virgin a enfin introduit des trains pendulaires qui roulent à 200 km/h et font gagner 30 mn entre Londres et Manchester, ce sera le cas aussi entre Londres et Glasgow en 2008.

- En dix ans, le trafic de voyageurs a augmenté de 40% (la plus forte hausse observée en Europe occidentale) et le trafic de fret de 49%. La ponctualité des trains, qui s'était dégradée après la privatisation, s'améliore régulièrement : le taux de retards est de 15% contre 25% en 2002 (9% en France).

Pays-Bas : les problèmes du rail

NS, l'exploitant national, a dû présenter ses excuses au public en 2004 pour la mauvaise qualité du service. Au premier semestre 2005, 15% des trains néerlandais étaient encore en retard (NS a invoqué la neige, puis des températures "tropicales" et des pannes informatiques). 41% des voyageurs seulement se disent satisfaits de la ponctualité des trains. Malgré cela, les tarifs ont augmenté de 3%. Pro-Rail, le RFF des Pays-Bas, est également montré du doigt : la LGV Bruxelles-Amsterdam, qui devait être opérationnelle en avril 2007, le sera avec dix mois de retard. Pro-Rail impute ce délai au nouveau système de sécurité des locomotives imposé par l'Union Européenne.

(d'après La Croix, la Tribune et La Vie du Rail)

Un concept trompeur

Le palmarès de la "voiture citoyenne", que vient de publier la Ligue contre la Violence Routière, procède d'une bonne intention : inciter le consommateur à acheter une voiture plus sûre et plus propre (ou, plutôt, moins dangereuse et moins sale). "Si nous voulons conserver la liberté de nous déplacer en voiture, nous devons utiliser des voitures dont les caractéristiques techniques permettent d'assurer une meilleure sécurité, de limiter les gaspillages de pétrole et de lutter contre l'effet de serre".

L'objectif est louable, car la voiture aura toujours un rôle à jouer, mais la démarche est très contestable.

- La notation proposée n'a aucun caractère scientifique car elle mélange deux critères indépendants, la sécurité qui dépend en gros de la carrosserie (15 points sur 20) et le respect de l'environnement qui dépend du moteur (5 sur 20), en leur accordant des poids arbitraires et mal proportionnés. Une information objective exigeait deux notes séparées.

Concernant l'environnement, la notation est basée sur les émissions de CO₂. Elle ignore délibérément les nuisances locales, bruit et émissions de gaz polluants (en particulier oxydes d'azote, précurseurs de l'ozone, et benzène), qui dégradent le cadre de vie et la santé humaine, et tuent finalement plus que les accidents de la circulation.

- Plus fondamentalement, en assimilant voiture et liberté, et en présentant la voiture «citoyenne» comme la solution miracle alors qu'elle n'est qu'un moindre mal, la LCVR contribue à faire accepter le système automobile sans en mesurer toutes les implications néfastes.

C'est oublier que les progrès techniques en matière de consommation donc d'émission de CO₂ sont vite annihilés par l'alourdissement des véhicules et la croissance du trafic, et ignorer toute une part des effets pervers de l'usage généralisé de l'automobile : présence hégémonique de la voiture sur la voirie et dans la ville (la voiture sera toujours encombrante), étalement urbain (très coûteux écologiquement, socialement et économiquement), monopolisation de l'argent public au détriment des transports collectifs pourtant indispensables à tous ceux qui n'ont pas les moyens physiques ou financiers de conduire.

Acheter une voiture supposée citoyenne ? Une démarche véritablement citoyenne, plus radicale mais autrement plus efficace, surtout en milieu urbain, consiste d'abord à se servir le moins possible de la voiture en privilégiant la marche, le vélo, les transports collectifs, le taxi ou l'auto-partage.

Jean Sivardière

Paris : l'obscurantisme, c'est top !

Claude Goasgen, conseiller UMP de Paris et candidat à la succession de Bertrand Delanoë, veut supprimer les couloirs de bus (sa rivale Françoise de Panafieu veut au contraire les conserver).

Il dénonce, avec une fine ironie, le "conformisme de la fausse modernité" de la municipalité actuelle : "il est évident que seuls les bus pétaradants de fumée de la RATP, au milieu d'une foule de motos zigzagantes et de quelques cyclistes apeurés, constituent la modernité de la circulation et de la lutte contre la pollution. Le tramway qui va constituer la fortification tant attendue pour endormir Paris, c'est top".

Mais il revient vite à une argumentation plus sérieuse : "nous vivons à Paris sous la férule de la pensée unique qui fait de la circulation automobile la cause de tous les maux. Pourquoi élargir des couloirs de bus qui n'améliorent pas la circulation des bus eux-mêmes ? La vétusté technologique du tramway devient patente face aux progrès des bus électriques. L'avenir des déplacements passe par la recherche et la programmation des moteurs automobiles électriques qui, dans un délai de cinq ans, modifieront profondément la politique des déplacements. Mais à Paris, au lieu de se projeter vers le futur immédiat, on préfère la coercition".

Depuis 4 ans, l'équipe Delanoë-Baupin met en place une courageuse politique de partage de la voirie (approuvée par 79% des habitants fin 2004). Suite aux mesures prises et à la baisse de l'activité économique à Paris, la circulation automobile a diminué de 13%, la fréquentation des bus a augmenté de 5% et celle des pistes cyclables de 40%. L'objectif est une réduction de moitié.

La fermeture définitive des berges de la Seine au trafic routier est programmée pour 2008. Il est prévu de limiter la vitesse à 30 km/h dans les 4 premiers arrondissements, de mettre des vélos en libre service comme à Lyon, et de restreindre le trafic des véhicules les plus polluants : deux-roues motorisés, 4*4 et camions. Dix "quartiers verts" ont été réalisés, 20 autres sont en travaux ou en projet. 63 km de Mobilien (couloirs bus élargis pour les vélos) ont déjà été réalisés. Le tramway des Maréchaux, lancé par l'ancien maire Jean Tibéri, sera mis en service fin 2006 et prolongé ensuite vers le nord jusqu'à la porte de la Chapelle. Trois grands boulevards sont en cours de requalification (Magenta, Jean-Jaurès, Barbès-Clichy). 3000 places de parking ont été supprimées, et le stationnement des résidents est favorisé (la mairie souligne que les 465 parcs-relais des gares de banlieue, qui totalisent 65 000 places, sont sous-utilisés).

Automobilistes : pauvres ou riches ?

On entend souvent proclamer que la majeure partie des automobilistes sont des captifs de l'automobile : ne disposant que de revenus modestes, ils seraient condamnés à habiter loin des centres-villes et à utiliser une voiture pour leurs déplacements domicile-travail. C'est la thèse du lobby automobile qui affirme ainsi que 92% des Franciliens n'ont pas d'autre choix que la voiture et qu'il est utopique d'espérer un transfert vers le transport collectif.

Selon une étude récente commandée par la Direction de la Voirie de la ville de Paris et rendue publique par le magazine Ville et Transports, la réalité est sensiblement différente : l'utilisation de la voiture ne dépend pas prioritairement de l'offre de transport collectif mais du revenu, les automobilistes qui asphyxient la région parisienne disposent majoritairement de revenus élevés.

Plus précisément, 9% seulement des parisiens à bas revenus sont des automobilistes exclusifs alors que 25% des parisiens aisés le sont (le pourcentage de captifs est le même chez les uns et chez les autres puisqu'ils disposent de la même offre de transport collectif). Chez les banlieusards, ces pourcentages, évidemment plus élevés, sont respectivement de 38% et 71%.

Des résultats de cette étude, on peut tirer deux conclusions.

- Alors que, selon Christian Gérondeau, "l'aide aux transports collectifs est parfois, comme à Paris intra-muros, une subvention aux riches", les faits donnent raison à Denis Baupin, maire-adjoint de Paris : "une politique favorable aux transports collectifs est non seulement une politique environnementale, mais aussi une politique sociale".

- Comme la FNAUT l'a toujours affirmé, chercher à provoquer un transfert de la voiture vers le transport collectif n'est pas une démarche antisociale. Selon Vincent Kaufmann, l'un des sociologues auteurs de l'étude : "nos résultats contredisent le discours larmoyant selon lequel on ne peut pas diminuer l'accès automobile dans Paris sans accentuer la fracture sociale".

Ainsi les démagogues partisans de la TIPP flottante flattent des automobilistes majoritairement riches. Et Jean-Paul Huchon, président PS de la région Ile de France, se trompe lorsqu'il affirme (au congrès du GART en octobre 2005) : "le péage urbain est extraordinairement injuste (sic)". Ce n'est pas l'avis des londoniens, dont les transports collectifs s'améliorent grâce au produit du péage urbain payé par les riches.

Jean Macheras

La galère du voyageur

Transport urbain

Pour aller de la gare de Paris-Lyon à la gare Montparnasse puis au siège de la FNAUT, rien de plus pratique que le bus 91, qui bénéficie aujourd'hui de couloirs réservés efficaces (mais pas de priorités aux feux). Malheureusement l'arrêt du bus n'est pas indiqué dans le hall ou sur le parvis de la gare de Lyon, il est invisible dans le paysage urbain et il faut "crapahuter" pour l'atteindre. Le matériel utilisé par la RATP est un bus ordinaire inadapté à une clientèle munie de valises, et bondé car les fréquences sont faibles en heures creuses.

Jean Sivardière et Jean-Louis La Rosa

A Nancy, le concept de tramway sur pneus a révélé toutes ses faiblesses sur la ligne 1 (la ligne 2 est abandonnée et la ligne 3 reportée) : usure des pneus, ornierage, fatigue des organes mécaniques, pannes électriques et électroniques liées à la complexité du matériel. Sur un parc de 25 rames de TVR, 19 au mieux sont simultanément disponibles. Les grosses pannes sont rares mais de petits incidents altèrent souvent la régularité, les horaires ne sont d'ailleurs pas affichés aux arrêts. Le risque de déraillement grave subsiste et impose une vitesse faible : la ligne est parcourue en 36 mn au lieu de 29 début 2001. Pour descendre du CHU au vélodrome, le TVR met 9 mn, le trolleybus en mettait 7. La qualité de service est très inférieure à celle d'un vrai tramway, et "l'effet tramway" sur la fréquentation du réseau est limité. Le service des bus est nettement moins efficace qu'avant la mise en place du TVR.

Henri Martin, AUT Lorraine

Rectificatif

Nous avons signalé à tort, dans FNAUT Infos n°139, qu'un train de granulats avait circulé en juillet 2005 sur une section actuellement hors service de la ligne Poitiers-Parthenay : le train a circulé vers Niort après avoir été chargé à Parthenay. Les carrières Rambaud ont voulu ainsi démontrer à RFF la nécessité d'une réouverture de la section qui relie leur site à Parthenay.

Lecture attentive

Un journaliste clermontois, voulant illustrer la lenteur du train entre Clermont-Ferrand et Lyon, a fait plus rapidement le trajet en cyclomoteur qu'en train (FNAUT Infos n°133). Claude Chabot, président de la Ligue Contre la Violence Routière de Nantes, regrette que nous ayons fait connaître cet "exploit", réalisé à la vitesse moyenne de 62 km/h, ce qui suppose l'utilisation d'un engin débridé et gonflé : un mauvais exemple pour les adolescents.

Transport ferroviaire

Peu de trains sont accessibles aux vélos en Bretagne, et certains de ceux qui le sont sur Rennes-Quimper ou Auray-Quiberon ne sont pas signalés sur les fiches horaires (et les pictogrammes "vélo" manquent sur le matériel roulant). Cette lacune peut inciter un vacancier à prendre sa voiture pour pouvoir disposer de son vélo sur place.

Marc Le Rochais, Réseau Vert Basse-N

Un TGV arrive à 22h18 à Bellegarde. Pour continuer vers Saint Julien en Genevois, Annemasse, Thonon et Evian il faut attendre 31 mn le départ du TER donnant la correspondance. C'est dissuasif : beaucoup de voyageurs choisissent de se rendre à l'aller soit à Genève soit à Bellegarde avec leur voiture, afin d'en disposer au retour.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Me rendant de Nice à Crest (Drôme) le 24 mai, j'ai utilisé le train Nice-Digne de 9h. Celui-ci ayant pris du retard, le contrôleur téléphona à la gare SNCF de Digne pour faire retarder de quelques minutes l'autocar pour Veynes mais se heurta à un refus catégorique. A l'entrée de Digne, le train a croisé l'autocar déjà en route (ndlr : ce type d'incident se reproduit régulièrement). J'ai dû attendre pendant deux heures le car suivant pour Saint Auban, puis prendre un train TER Marseille-Briançon jusqu'à Veynes où le train pour Valence, qui dessert Crest, venait juste de partir. En raison d'une grève, le suivant a été remplacé par un car : je suis arrivé à 0h10 au lieu de 18h. Ces contretemps m'ont imposé de longues attentes en gare dans des conditions pénibles : WC fermés, pas de consignes.

M. Reichard, 39 Pontarlier

Malgré des efforts louables, la SNCF reste une administration. A propos de la réservation obligatoire sur le TGV et TEOZ, elle devrait s'inspirer de la souplesse des navettes d'Air France entre Paris et Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice : non seulement le billet peut être modifié, soit à la dernière minute, soit plusieurs heures après le départ du vol initialement prévu, mais la modification se fait au comptoir d'enregistrement, sans passer par un comptoir de vente.

Patrick Chappat, 31 Toulouse

- Ayant quitté Barcelone à 8h45 pour Archachon, j'ai dû attendre pendant 2h30 une correspondance à Toulouse, je suis arrivée à destination à 19h.

- Entre Toulouse et Carcassonne, il n'y a aucun train entre 8h10 et 10h30 dans le sens aller ; dans le sens retour, on trouve 5 trains sur une plage de 40 mn puis plus aucun entre 11h et 13h.

Témoignages de lecteurs de La Dépêche du Midi (5 août 2005).

Le coin du cycliste

Vite en selle !

Selon le docteur Sylvain Emo, de l'université de médecine du Havre, l'usage régulier du vélo a de multiples effets bénéfiques sur la santé humaine :

- il réduit de 33% le risque de mortalité en agissant favorablement sur le coeur et la circulation générale du sang ;

- il améliore la circulation artérielle des jambes de 75 à 200%, ainsi que la circulation cérébrale ;

- il diminue le taux de cholestérol et augmente celui du "bon" cholestérol ;

- il diminue l'anxiété et, de 27%, les risques de dépression ;

- il diminue les risques de cancer du colon de 40 à 50%, de cancer du sein de 30 à 40%, de cancer de la prostate de 10 à 30%, de cancer du poumon de 40% ;

- il augmente la masse osseuse des adolescents et réduit de 30% les risques de fracture des hanches ;

- il réduit le diabète de 25 à 45% ;

- il agit favorablement sur la vésicule biliaire, facilite donc la digestion et diminue fortement le risque d'obésité (à l'inverse, regarder la télévision plus de 20 h par semaine l'augmente de 80%) ;

- il donne le goût de l'effort et réduit le taux d'absentéisme au travail de 50% ;

Plus généralement, une activité physique régulière telle que l'usage du vélo est meilleure pour la santé que la pratique occasionnelle d'un sport.

Après un tel plaidoyer, on se demande pourquoi le rapport Le Brethon, remis en mars 2004 à Jean-Pierre Raffarin par la députée-maire UDF de Caen (voir FNAUT Infos n°126), a eu aussi peu de suites, et pourquoi le ministère de la Santé n'a pas réagi.

Piéton malin

Comment lutter contre le stationnement sauvage en ville ? Un piéton bordelais a trouvé une méthode efficace. Dès qu'il aperçoit un automobiliste en train de se garer sur un passage piéton, il lui signale amicalement que la police municipale patrouille dans une rue voisine et envoie à la fourrière les voitures mal garées. Une fois sur trois en moyenne, l'automobiliste repart immédiatement en remerciant chaleureusement le piéton malin.

Les Droits du Piéton, Bordeaux

Pilote incompetent

Ancien pilote de rallye, aujourd'hui chroniqueur à France Inter, Bernard Darniche critique la circulation des cyclistes dans les couloirs de bus, "une folie" selon lui. Les accidents bus-vélo sont pourtant rarissimes et sans gravité.

Permis à points

Récompenses :

+5 point à la CCI de Grenoble qui, en partenariat avec les collectivités locales, a mis au point un plan d'aide aux Plans de Déplacements d'Entreprises afin d'éviter une utilisation systématique de la voiture aussi bien pour les trajets domicile-travail que pour les trajets professionnels.

+3 points à la Communauté d'Agglomération de Poitiers qui a offert à 61 irréductibles de la bagnole - sélectionnés à partir de centaines de questionnaires - la possibilité d'expérimenter gratuitement pendant un mois le réseau de bus local. Les 61 cobayes sont suivis par 38 "tuteurs" chargés de les conseiller.

Punitions :

-2 points à la ville de Strasbourg. En juillet dernier, la Compagnie des Transports Strasbourgeois a dû interrompre la circulation des tramways sur les lignes A, B et C pour cause de braderie dans le centre de Strasbourg : tant pis pour les usagers habituels et les visiteurs de la ville.

-3 points à RFF. Il lui a fallu exactement deux ans pour remplacer les deux escalators de la gare SNCF de Metz tombés en panne (les voyageurs arrivant à Metz devaient gravir 33 marches, c'est bon pour la santé).

Chronique du développement durable

L'ancien champion de judo David Douillet est un fidèle de Porsche : "j'en suis à ma cinquième, actuellement je roule en 911 bi-turbo", a-t-il confié à la presse en bombant fièrement le torse. Il ferait mieux de rouler en vélo ou de marcher, pour garder la forme.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nevers vient de créer une ligne aérienne régulière entre Nevers et Dijon, assurée par un avion de 9 places en 31 minutes (le meilleur temps par le train est de 2h14). L'aller-retour ne coûte que 100 euros grâce aux subventions des collectivités. A quand la liaison Nevers-Auxerre par hélicoptère ?

Le Conseil de Paris ayant adopté en juin 2004, sur proposition des Verts, un voeu visant à interdire la circulation des 4*4 lors des pics de pollution de niveau 1, assez fréquents, les élus parisiens UMP ont hurlé à la "discrimination arbitraire", ignorant sans doute qu'un 4*4 pollue trois fois plus qu'une petite berline (100 000 4*4 ont été vendus en France en 2004, soit 5% du marché et une progression de 13%).

BIEN DIT

● **Pierre Brana**, vice-président PS de la Communauté Urbaine de Bordeaux : "l'alimentation du tramway par le sol coûte 3,5 fois plus cher en investissement et 50 fois plus en fonctionnement que les caténaires". Le parc de bus mis en place pour pallier les pannes du tramway coûte 500 000 euros par an.

MAL DIT

● **Nelly Olin**, ministre de l'Ecologie et du Développement Durable, à l'occasion de la journée "bougez autrement" (ex-journée sans ma voiture) : "mais comment peut-on vivre dans une ville sans avoir de voiture ?"

● **Bernadette Chirac**, membre du Conseil National de la Sécurité Routière, à propos de l'allumage des feux de jour : "je suis contre cette mesure parce que les motards sont contre" (procès-verbal de la réunion du CNSR du 18 mai 2005). Un argument imparable.

● **Jean-Claude Mailly**, patron du syndicat Force Ouvrière : "il faut créer une prime de transport, inscrite sur la fiche de paye, pour les salariés qui vont au travail en voiture". Ceux qui prennent le bus ou le vélo n'ont pas besoin d'argent.



Omelette géante

En avril 2005, un camion chargé de 18 tonnes d'oeufs s'est renversé sur une route de Bretagne qui est restée bloquée une demi-journée : les trois quarts de la cargaison (120 000 oeufs) s'étaient déversés sur la chaussée.

Cygne baladeur

En octobre 2005, un cygne échappé de l'École vétérinaire se promenait sur une voie de la ligne 8 du métro parisien : le trafic a été interrompu pendant une heure, temps nécessaire à la RATP pour attraper le volatile.

Brèves

Crèches

Philippe Douste-Blazy, alors ministre des affaires sociales, a proposé, dans le cadre de son programme d'action "la France des proximités", de créer des crèches "zéro trajet" situées à proximité des gares, pour permettre aux familles des économies de temps et de kilomètres.

Rail 2000

Depuis l'application du nouvel horaire Rail 2000 fin 2004 et l'augmentation de 12% du nombre des trains, la fréquentation du réseau suisse grandes lignes a augmenté de 7,5%. La mise en service de la ligne nouvelle Mattstetten-Rothrist a permis de réduire d'au moins 15 mn la durée de 30% des relations.

Remerciements

La FNAUT remercie vivement ses adhérents et sympathisants qui ont répondu à son appel à soutien financier d'urgence (FNAUT Infos n°138).

Leur contribution généreuse a permis à la FNAUT de surmonter une situation difficile et de poursuivre ses activités au service des usagers des transports et de l'environnement.

Histoire ancienne

Contrairement à une idée reçue, les premières limitations de vitesse sur les routes françaises n'ont pas été introduites en 1973 sous la houlette de Christian Gérondeau. Un décret du 10 mars 1899 signé du président de la République Emile Loubet, du ministre de l'Intérieur Charles Dupuy et du ministre des Travaux Publics Charles Krantz, institue le Code de la Route : la vitesse est alors limitée à 20 km/h en ville et 30 km/h en rase campagne.

Le saviez-vous ?

La SNCF gère 3 000 gares et fait rouler 10 000 trains de voyageurs par jour. Elle vend déjà près de 15% des billets grandes lignes par Internet.

27 millions de Français utilisent les transports publics urbains. La durée moyenne d'un trajet est de 30 minutes. Les transporteurs font circuler 14 000 bus, dont 8 000 en région parisienne.

Début 2006, l'Etat transfère 20 000 km de routes nationales aux départements, qui gèrent déjà 360 000 km de routes. Il n'en conserve donc plus que 18 000 km et envisage de les élargir tous à 2*2 voies (la moitié le sont déjà).

La baisse des vitesses moyennes enregistrée en 2003 a provoqué à elle seule une baisse de la consommation de carburants routiers comprise entre 1 et 2%.

Actions en régions

Alsace

- La FNAUT Alsace, favorable à la création d'une ligne de tramway Strasbourg-Kehl, demande que le futur pont ferroviaire entre les deux villes soit équipé de deux voies supplémentaires pour le tramway, solution moins onéreuse que la construction d'un pont dédié au tram.
- L'association Florirail proteste contre un projet de rénovation du centre de Guebwiller qui prévoit des plantations d'arbres sur la voie ferrée qui pourrait relier la vallée à Mulhouse.
- Le Comité Action Deux Roues critique la ville de Mulhouse qui vient de publier une brochure intitulée "le plan de circulation a pensé à tout le monde"? Deux poids, deux mesures : on y décrit en détail les boucles de circulation et la position des 18 parkings proposés aux automobilistes, mais pas un mot d'information sur les rares aménagements cyclables réalisés dans la ville.

Aquitaine

- Le CRELOC et son homologue espagnol le GEFECO ont commandité une étude pour chiffrer la réouverture et l'exploitation de la ligne Pau-Canfranc (50 km). Selon les conclusions de Robert Claraco, un trafic annuel de 1,5 million de tonnes de fret assurerait l'équilibre financier de la ligne (6 trains par jour et par sens) pour une capacité de la ligne de 3,5 millions de tonnes. La réouverture serait possible pour un coût de 88 millions d'euros : renouvellement de la voie, électrification, remplacement des ponts métalliques par des ponts en béton.

Pays de la Loire

- L'AUT Vendée, tout en poursuivant son action pour la réouverture de la ligne Fontenay le Comte-Niort, travaille pour l'accessibilité du service Ami Bus et de ses points d'arrêts, et elle participe au projet régional de chaîne des transports accessibles.
- L'ACIPA, opposée à l'aéroport de Notre Dame des Landes, s'étonne des **contradictions du Conseil régional des Pays de la Loire**. D'un côté, le Conseil estime indispensable le maintien des trains Corail : "à l'heure où le prix du pétrole explose, il ne faut pas affaiblir le rail, bien moins coûteux et polluant que les autres modes de transport". De l'autre, il soutient l'aéroport, en contradiction totale avec le développement durable dont il se fait spectaculairement le défenseur à propos des trains Corail.
- La FNAUT Pays de la Loire réclame un tram-train sur la ligne Nantes-Châteaubriant, dont elle avait combattu la

fermeture il y a 25 ans et dont le potentiel de clientèle est analogue à celui de la ligne Nantes-Clisson.

- La FNAUT Pays de la Loire et l'association Tracés dénoncent la décision "anachronique et précipitée" du Conseil général de la Mayenne d'acheter un tronçon de la ligne Laval-Mayenne pour en faire un chemin pédestre ... parallèle à un chemin de halage, alors que la ligne n'est pas fermée (suite à l'action contentieuse de la FNAUT) et malgré l'avis contraire de la région. Les associations souhaitent la réouverture de la liaison Laval-Mayenne-Flers-Caen et citent en exemple le succès des dessertes Nantes-Pornic et Angers-Cholet. La FNAUT a organisé une réunion-débat à Mayenne, avec la participation de Fabrice Eymon, Marc Le Rochais, Gérard Gautier et Jean-Claude Oesinger.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Dans le cadre du débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, la FNAUT PACA a publié un cahier d'acteur consacré aux projets ferroviaires opposables aux projets routiers.
- L'association éguilienne du cadre de vie (13 Eguilles), confrontée aux perspectives de développement de l'aérodrome d'Aix-les Milles qu'elle s'efforce de faire préciser par la DGAC et les élus locaux, maintient ses exigences - limitation des activités à 50 000 mouvements par an, limitation du tonnage des avions à 5,7 tonnes, charte de l'environnement plus contraignante - afin de préserver des nuisances les zones riveraines aujourd'hui densément peuplées.
- Toulon-Var-Déplacements veut que la gare centrale existante soit desservie par le futur TGV PACA et refuse une gare excentrée à Cuers ou La Pauline. TVD déplore que le 2ème tube de la traversée routière souterraine de Toulon (prévu pour 2009) absorbe l'essentiel des financements disponibles alors qu'une petite partie seulement du trafic de transit sera absorbée, et réclame une accélération du projet de tramway : il n'est prévu de réaliser d'ici 2011 que la moitié de la ligne projetée (16 stations sur 34).

TVD rappelle que Toulon figurait sur la liste des 8 grandes villes françaises où le secrétaire d'Etat aux transports Marcel Cavaillé proposait, dès 1975, de réintroduire le tramway : seule Toulon n'a pas réagi. TVD rappelle qu'une voie de circulation écoule, en une heure, 700 voitures (900 personnes), 30 bus (1800 personnes) ou 20 trams (4000 personnes). Elle souhaite une maîtrise de l'automobile en ville, et cite en exemple les villes de Gênes et Trieste, de géographie similaire à celle de Toulon.

Activités de la FNAUT

- Yves Egal et Laurence Vernay ont participé au groupe de travail du CNC sur les droits des passagers aériens.

Colloque FNAUT-GART

La FNAUT et le GART organisent le mardi 24 janvier, à Paris, un colloque sur les déplacements dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Si vous souhaitez participer à ce colloque, adressez-vous au siège de la FNAUT (tél. 01 43 35 35 77) pour obtenir un programme et un bulletin d'inscription (ces documents vous parviendront si vous avez déjà renvoyé le bulletin de préinscription).

- Daniel Mouranche participe aux travaux de la commission consultative du ministère de l'Ecologie sur la simplification des enquêtes publiques et la participation des citoyens.
- Régis Bergounhou a représenté la FNAUT au comité d'orientation du programme de recherche Agora 2020 du ministère de l'Equipement.

Fonctionnement des comités de lignes TER

La FNAUT va réaliser, pour la Direction des Transports Collectifs et Ferroviaires du ministère de l'Equipement, une étude sur le fonctionnement des comités de lignes TER. Cette étude sera pilotée par Daniel Courivault, membre du bureau de la fédération.

Si vous participez aux travaux d'un comité de ligne, nous vous invitons à nous faire part de votre point de vue sur le fonctionnement de cette instance de concertation : le comité permet-il aux différents acteurs de dialoguer ? quels résultats concrets obtient-il ? comment améliorer son efficacité ?

- Laurence Vernay, Yves Egal et Marc Debrincat ont réalisé une émission Consomag, diffusée en octobre dernier, sur les droits des passagers aériens confrontés à la sur-réservation.
- Jean Sivardière s'est entretenu avec Christian Brodhag, délégué interministériel au développement durable, et Bertrand Pancher, conseiller technique de la ministre de l'Ecologie.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 141
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

Trains Corail : rien n'est réglé

Selon Dominique Perben, ministre des Transports, la crise des trains Corail de l'été 2005 a connu un épilogue "gagnant-gagnant". Mais qui a gagné dans ce bricolage de dernière minute ?

- Le gouvernement a réussi à calmer la grogne des élus régionaux, des syndicats et des usagers en imposant à la SNCF un quasi-moratoire, et à éviter tout engagement financier. Des coupes sombres dans les dessertes Corail dix-huit mois avant l'échéance électorale de 2007 auraient fait mauvais effet.

- Les présidents de régions s'en sont bien sortis eux aussi. Avec un rien de démagogie, ils ont fait du dossier Corail l'occasion d'un affrontement politique avec le gouvernement sur le thème porteur du service public et l'ont obligé à composer. Surtout, eux aussi ont pu éviter de s'engager financièrement malgré l'apport évident des Corail aux relations intra et interrégionales (ils sont moins réticents quand il s'agit de routes).

- La SNCF est la grande perdante : elle a dû revoir à la baisse ses projets d'élagage des dessertes Corail et ne réduira son déficit annuel d'exploitation que de 5 millions d'euros au lieu des 20 espérés (sur 124 au total). Elle a même dû s'engager à investir, à ses frais, 130 millions d'euros sur 4 ans pour moderniser 300 voitures Corail.

- Plusieurs relations interrégionales ont été supprimées ou, plus souvent, fractionnées, mais les voyageurs ont évité le pire. De plus, la SNCF semble avoir compris qu'elle doit sérieusement revoir la commercialisation des trains Corail : elle s'est engagée en particulier à mieux faire connaître l'offre Corail, c'est-à-dire à ne plus proposer systématiquement l'offre TGV concurrente.

Rien n'est donc réglé. Mais, après les élections de 2007, il faudra bien choisir entre le déclin inéluctable des relations Corail et un engagement financier de l'Etat et des régions, associés dans une même autorité organisatrice, accompagné d'une révision de leur politique trop favorable à la route et à l'avion.

D'ici là, la SNCF a l'occasion de démontrer qu'elle a la volonté de gérer correctement les trains Corail et qu'elle peut attirer de nouveaux clients, c'est-à-dire développer au lieu d'élaguer.

Jean Sivardière

Plan climat : maigre bilan

Plus un scientifique ne conteste la gravité du réchauffement climatique et la responsabilité des activités humaines dans son déclenchement. Il ne s'agit plus aujourd'hui de prévenir ce phénomène devenu irréversible, mais seulement d'en limiter l'ampleur afin d'éviter de véritables catastrophes. Après bien des atermoiements, le gouvernement Raffarin avait fini par admettre qu'il fallait agir et avait fixé un objectif ambitieux : la réduction par un facteur 4 de nos émissions nationales de gaz à effet de serre d'ici 2050. En novembre 2005, 18 mois après la promulgation du Plan Climat, les associations, dont la FNAUT, réunies au sein du Réseau Action Climat (RAC) ont dressé un bilan bien maigre de l'application de ce plan lui-même très en retrait de l'objectif officiellement proclamé.



Photo : W. Van Niekerk

Conscient de la nécessité de prendre au sérieux le risque climatique, le gouvernement Jospin avait adopté en 2000 un Plan National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) assez volontariste, mais oublié de le mettre en oeuvre, comme l'avaient tristement illustré son projet anachronique de troisième aéroport parisien, sa décision démagogique de supprimer la vignette automobile et son abandon de la taxe carbone. 10% seulement des mesures prévues avaient été appliquées. Il ne s'agissait d'ailleurs que de modérer une tendance à la hausse des émissions de gaz à effet de serre (GES), considérée comme irréversible.

Le gouvernement Raffarin mit de côté le PNLCC au profit d'un Plan Climat présenté discrètement en juillet 2004 après des mois de tergiversations (voir FNAUT Infos n°127). Le nouveau plan est un peu plus ambitieux que le PNLCC : son objectif de réduction des émissions de GES est de 72,3 millions de tonnes d'équivalent

CO₂ (MteCO₂) d'ici 2010 au lieu de 58,6. Mais, paradoxalement, sa philosophie est plus libérale : inciter au changement sans réglementer et sans vraiment contraindre (c'est une orientation bien différente qui a prévalu pour lutter contre l'insécurité routière).

L'analyse du RAC a porté sur tous les chapitres du Plan Climat. On se bornera ici au secteur des transports, le plus gros émetteur de GES en France, et pour une part croissante : en 2002, 28% des émissions nationales de GES étaient dues aux transports, soit 20% de plus qu'en 1990. Sur les cinq actions phare du Plan Climat, trois concernent les transports routiers : le malus CO₂ s'appliquant aux véhicules neufs, les biocarburants et l'étiquette énergie des véhicules.

Sensibilisation ?

Le bonus/malus CO₂, seule mesure fiscale un peu ambitieuse proposée par l'an-



ancien ministre de l'Ecologie Serge Lepeltier et destinée à encourager l'achat de voitures moins polluantes, a été définitivement abandonné par le gouvernement alors qu'il devait apporter 6% des réductions d'émissions de GES. Il a été remplacé par une micro-mesure appliquée depuis le 1er janvier 2006 : une taxe sur la carte grise payée à l'achat des véhicules rejetant plus de 200 g de CO₂ par km, soit seulement 8% des véhicules neufs (4*4 et grosses berlines), qui sera affectée à l'ADEME. Ce malus CO₂ aura un impact comportemental et environnemental négligeable : un surcoût de quelques centaines d'euros sur l'achat d'un véhicule de 50 000 euros sera peu dissuasif, et n'aura aucune influence sur l'usage qui sera fait du véhicule.

Une campagne efficace de sensibilisation au changement climatique et aux économies d'énergie a été lancée dès mars 2004 par l'ADEME : "faisons vite, ça chauffe !" Au bout de six mois, d'après un sondage Ipsos, 54% des personnes touchées par la campagne affirmaient avoir modifié au moins un geste quotidien pour économiser l'énergie.

Malheureusement le gouvernement a effectué des coupes dans les budgets de l'ADEME et du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD), alors qu'une progression de ces budgets était nécessaire pour intensifier l'effort de sensibilisation du public.

Comme le note ironiquement le RAC, "l'ADEME devra donc compter sur une modeste taxe CO₂ sur la vente des 4*4 et espérer une progression de la vente de ces mêmes 4x4 pour pouvoir lancer des campagnes... contre ces véhicules" !

Biocarburants

Pour les transports, le Plan Climat affiche l'objectif d'une réduction des émissions de GES de 16 MteCO₂ d'ici 2010, essentiellement par une réduction des émissions des véhicules par des mesures techniques (61,5% de l'objectif) :

- l'application de la directive européenne sur les biocarburants permettrait une économie de 7 MteCO₂ (43% de l'objectif) grâce à un taux d'incorporation de 5,75% en 2008, qui serait porté à 7% en 2010 puis 10% en 2015 ;

- les progrès de la motorisation assureraient une économie de 3 MteCO₂ (18,5% de l'objectif).

Mais les biocarburants ne doivent pas être considérés comme la solution miracle. Leur production massive risquerait en effet d'aggraver les problèmes inhérents à l'agriculture intensive si elle devait concerner plus de 15 à 20% des surfaces cultivées en France : agrandissement des exploitations, pollution de l'eau et des sols, disparition des jachères, impacts sur la biodiversité.

D'autre part, les émissions de GES impliquées par la culture et la transformation des biocarburants peuvent annuler les économies obtenues par la substitution de biocarburants à des carburants fossiles. Le RAC estime que l'exonération de TIPP sur les biocarburants est acceptable seulement si la réduction de GES dans la substitution est prouvée : elle doit alors être proportionnelle à cette réduction.

Quant à la forte réduction des émissions de GES attendue des actions sur la motorisation, elle laisse perplexe. La baisse des rejets de CO₂ par les véhicules particuliers neufs vendus en France connaît depuis 2001 un net ralentissement : d'après l'ADEME, ces rejets, qui étaient en 1995 de 177g de CO₂ en moyenne par km parcouru, sont passés de 156g en 2001 à seulement 154g en 2005 suite à la progression des ventes de véhicules spacieux et tous terrains.

A noter que les émissions de GES dues à la climatisation automobile continuent à progresser de manière inquiétante (+20% par an). Or, pas plus que celles dues à l'usage d'autres équipements de confort ou de sécurité, elles ne sont comptabilisées dans les chiffres remis par l'ADEME.

Etiquette énergie

27% des réductions d'émissions de GES (un objectif bien optimiste...) sont attendus d'actions diverses visant à modifier le comportement des automobilistes et d'autres acteurs :

- bilans carbone et Plans de Déplacements d'Entreprises (250 PDE sont déjà adoptés, l'objectif est de 500 en 2006, mais les procédures sont lentes et les véritables incitations manquent) ;

- respect par les usagers de la route des vitesses maximales autorisées ;

- sensibilisation à l'écoconduite (prévue pour 2005 mais retardée) ;

- mise en place de l'étiquette énergie pour les véhicules neufs.

Cet étiquetage ne sera obligatoire que sur les lieux de vente, avec le risque qu'il reste cantonné à l'arrière-boutique des concessionnaires. Pour avoir un rôle pédagogique sur les acheteurs, il devrait figurer sur tout véhicule neuf ou d'occasion mis en vente, rester apposé par la suite, et apparaître sur tous les supports promotionnels. Il devrait figurer sur la carte grise afin de pouvoir déboucher sur une fiscalité ambitieuse et efficace.

Olivier Louchard, RAC

Les rapports complets du Réseau Action Climat sur le PNLCC et le Plan Climat sont téléchargeables sur le site www.rac-f.org

Au lieu d'impulser les changements structurels indispensables, le Plan Climat, qui était présenté initialement comme "un outil opérationnel et pragmatique", se contente de mesurettes, surtout dans le secteur très préoccupant des transports, véritable parent pauvre de la politique de l'Etat. Sans même parler de l'objectif "facteur 4", la France risque de ne même pas tenir son engagement au titre du protocole de Kyoto.

Le fameux "bonus/malus" ayant été éliminé d'entrée de jeu, l'essentiel de la réduction des émissions de GES est attendu des progrès de la technologie.

Les mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de transfert modal proposées par le Plan Climat ne représentent que 5,5% de l'objectif de réduction des émissions de GES alors qu'à l'évidence, les marges de manoeuvre et les économies possibles d'émissions dans ce domaine sont importantes. Mais pas question de remettre en cause le tout-routier-tout-avion.

Au lieu d'instaurer, conformément aux promesses, une politique courageuse et efficace visant à limiter les trafics les plus énergivores et à développer massivement les offres alternatives, le gouvernement parie sur d'hypothétiques évolutions engendrées par les mesures d'information du public et le bon-vouloir des acteurs économiques.

Le réseau Action Climat

Agir vite

- Jacques Chirac : "notre maison brûle et nous regardons ailleurs".

- Serge Lepeltier, ancien ministre de l'Ecologie : "il faut anticiper, mettre fin à la société du tout-pétrole et prendre dès aujourd'hui les mesures qui empêcheront l'irréparable d'être commis".

- Nelly Olin, ministre de l'Ecologie : "voyons loin, agissons vite. Les conséquences du réchauffement climatique sont déjà observables et dramatiques. Le coût de l'inaction est incomparablement plus élevé que celui des politiques de réduction des émissions de GES. Si nous n'agissons pas dès maintenant, nous serons à la fois responsables et coupables" (Le Figaro, 8-12-2005).

- Benjamin Dessus, président de Global Chance, association de scientifiques concernés par l'environnement : "la loi sur le climat et l'énergie se trompe de cible. 75% de l'énergie consommée l'est dans l'habitat (40%) et le transport (35%) contre 25% dans l'agriculture et l'industrie. Il faut agir dès à présent sur les choix d'infrastructures qui conditionnent les modes de consommation et de vie pour les cent ans à venir".

Réchauffement

Selon une étude de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, le réchauffement climatique provoquera d'ici 2050 une diminution de 7% du volume des eaux utilisées pour produire de l'électricité dans les Alpes, en raison de la raréfaction des précipitations et d'une plus grande évaporation.

La superficie des glaces arctiques a diminué de 3% tous les dix ans depuis 1970. Cette évolution rapide rend désormais possible le contournement maritime du continent américain par le nord pour accéder à l'Extrême-Orient depuis l'Europe. Dans 50 ans au plus tard, le nouvel itinéraire pourra être utilisé pendant tout l'été par les bateaux de pêche et de croisière, les navires de guerre, les cargos et les supertankers.

Voiture propre ?

La voiture propre n'est pas pour demain. On est encore loin de l'objectif de l'accord ACEA passé en 1998 entre l'Union Européenne et l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles : 140 g de CO₂ par km en 2008 et 120 en 2012 contre 185 en 1995. On sait construire de petites voitures circulant à 100 g de GES mais, en 20 ans, le poids moyen d'une voiture est passé de 900 kg à 1200, ce qui augmente la consommation de carburant à vitesse égale.

Sondages

Interrogés par CSA début 2005 sur la menace qu'ils redoutent le plus, 51% des Français citent le réchauffement de la planète, avant le terrorisme (43%), les retraites (28%), ou les épidémies (19%).

85% des 10-15 ans pensent qu'en 2025, la planète sera en moins bon état qu'aujourd'hui, selon une récente enquête IPSOS pour France 2 et le WWF-France. Mais ils semblent peu disposés à contribuer à la protection de l'environnement.

Changer pour survivre

● Robert Lion, ancien directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations : "nous, européens, devons être pionniers dans le passage à un mode de vie moins prédateur et moins destructeur, cette évolution est inéluctable. Nous devons renoncer à la voiture individuelle en ville".

● André Gastaud, conseiller transports à la Mission Interministérielle contre l'Effet de Serre (MIES) : "pour l'avion, nous n'avons pour l'instant pas de solution technique au problème des émissions de CO₂, sauf de nous déplacer moins et mieux ; c'est notre mode de vie qui est en cause".

Technologie ou transfert modal ?

Il est admis aujourd'hui par l'Etat qu'une réduction par un facteur 4 des émissions de GES d'ici 2050 est indispensable : cela implique une diminution annuelle moyenne de 3%, alors que la tendance est une augmentation de 2%, soit un doublement des émissions d'ici 2050 !

Le gouvernement vient de créer un groupe de travail, dit "Facteur 4", dans lequel la FNAUT, le RAC et le WWF sont représentés, chargé de déterminer les mesures (pourtant déjà bien connues) qui permettront d'y parvenir et qui auraient dû logiquement figurer dans le Plan Climat...

Malheureusement les ministères concernés, en particulier celui des Transports, se contentent de présenter des scénarios répondant plus ou moins à l'objectif facteur 4, mais basés sur de futures avancées technologiques (biocarburants, pile à hydrogène, ...) dont le réalisme reste à démontrer. Or :

- les résultats attendus des travaux des chercheurs et ingénieurs sont par nature incertains (même des avancées mineures comme l'alimentation du tramway par le sol ne vont pas de soi) ;
- dans le secteur des transports, les progrès technologiques sont souvent annihilés par la croissance des trafics ;
- l'introduction de nouvelles technologies peut avoir, comme dans le secteur de la sécurité routière, des effets pervers sous-estimés ou inattendus ;
- enfin cette polarisation sur la technologie fait perdre de vue l'intérêt d'un changement massif des comportements.

Pourquoi un tel changement, résultant d'efforts pédagogiques mais aussi d'incitations financières et/ou de contraintes physiques imposées par les pouvoirs publics, n'est-il pas véritablement envisagé ? Aux yeux de beaucoup de responsables politiques, il est incompatible avec la prospérité économique ou la liberté et ne sera donc jamais accepté socialement. Ancien ministre de l'Equipement, le très libéral Gilles de Robien affirme ainsi : "il ne faut pas limiter de façon autoritaire la mobilité des Français, qui reste un élément essentiel de la liberté individuelle".

Aux conservateurs et aux sceptiques, on peut répondre que des changements de comportement massifs, et parfois rapides, des Français ont déjà été observés dans divers domaines, suite à des efforts de sensibilisation du public ou à des évolutions volontaristes des décisions politiques :

- entre 1960 et 2000, la consommation annuelle de vin par an et par habitant est passée de 100 à 55 litres ;

- de 1999 à 2003, le nombre des fumeurs déclarés est passé de 15,3 à 13,5 millions (- 12%) ;

- en moins de 10 ans, le tri des déchets est devenu un geste quotidien ;

- en 3 ans, la vitesse moyenne des automobilistes a diminué de 8 km/h.

Dans le secteur des transports, l'expérience a montré aussi que des transferts modaux massifs sont possibles, souvent même sans que des contraintes fortes soient imposées aux voyageurs et aux chargeurs.

Le plus spectaculaire d'entre eux est sans doute le basculement du trafic aérien sur le TGV dès que la durée du trajet ferroviaire est ramenée en-deçà de 3 heures : la part du train sur le marché train + avion Paris-Londres dépasse aujourd'hui 70%.

Mais on peut citer aussi l'attrait des pistes cyclables, bus en site propre, tramways et autres TER pour les automobilistes. La hausse récente et durable du prix du pétrole accentue l'amplitude de ces transferts modaux (la clientèle du TER Rhône-Alpes a augmenté de 13% au dernier trimestre 2005).

Jacques Stambouli écrivait en conclusion de son dossier "effet de serre, la responsabilité des transports" paru dans FNAUT Infos n°85 en juin ... 2000 : "plus on attendra pour lutter contre l'effet de serre, plus les réformes seront douloureuses". Il faut agir vite : si le progrès technologique est utile, le transfert modal est une voie moins aléatoire et plus rapidement efficace.

- Compte tenu des créneaux de pertinence des différents modes de transports, on sait sur quoi faire porter l'effort prioritaire : la voiture en ville, le camion sur longue distance et l'avion court-courrier.

- Dans chaque cas, on dispose d'une panoplie bien éprouvée d'outils techniques (du vélo au ferroutage), réglementaires (120 km/h sur autoroute), tarifaires (péage urbain, taxe RPLP sur les camions, écotaxes sur les trafics automobile et aérien). On sait aussi quels sont les bons choix en matière d'infrastructures et d'urbanisme.

- Enfin bien des mesures de transfert modal peuvent provoquer une diminution des besoins de déplacement.

En définitive, la recherche du transfert modal contribue à la résolution de nombreux problèmes à la fois : congestion des routes et des aéroports, insécurité routière, pollution de l'air et bruit, atteintes au cadre de vie et à la santé, dépendance pétrolière et effet de serre.

Jean Sivardière

Une grève inutile

- La grève nationale des cheminots, le 22 novembre 2005, reposait sur des motifs multiples et disparates, revendications professionnelles ou même catégorielles, et inquiétudes politiques (menaces sur le service public, risque de privatisation "rampante" de la SNCF).

Elle est intervenue dans un contexte syndical complexe : divisions (seuls 4 syndicats sur 8 appelaient à la grève), surenchères entre CGT et Sud Rail, conflit interne à la CGT.

- La grève a eu un succès mitigé (25% de grévistes, davantage dans les services "actifs"). Paradoxalement, des revendications nombreuses et importantes des cheminots, impossibles à satisfaire la veille de la grève, l'ont été facilement dès le lendemain : primes, emplois supplémentaires, réintégration de la filiale idTGV dans la maison-mère. Manifestement, la direction a cédé pour éviter un pourrissement de la situation.

- La grève a été peu soutenue par l'opinion, peut-être parce qu'elle a eu lieu immédiatement après une crise des banlieues qui a attiré l'attention sur des difficultés sociales d'une autre ampleur.

Elle n'a pas, non plus, suscité de rejet massif : elle a eu un impact fort sur les services grandes lignes, Transilien et TER, mais elle n'a duré qu'une journée. L'information fournie aux voyageurs par la SNCF et la RATP a été de bonne qualité, les voyageurs ont pu s'organiser. Le service minimum imposé en Ile de France par le STIF a été assuré sur la majorité des lignes SNCF et RATP.

Réactions de la FNAUT

La FNAUT ne pouvait évidemment pas se lancer dans des jugements sur le sort des cheminots (des privilégiés, comme on l'affirme sur internet, ou des salariés modestes, à juste titre inquiets pour leur avenir ?), ou encore de prendre position pour les syndicats ou la direction de la SNCF : elle n'a ni compétence ni légitimité pour le faire.

Le communiqué publié par la FNAUT la veille de la grève a donc rappelé des faits incontestables : le dialogue social ne fonctionne pas à la SNCF ; voyageurs, chargeurs et SNCF seraient une fois de plus pénalisés par la grève (la SNCF a effectivement perdu 20 à 30 millions d'euros de recettes et des contrats de fret) ; la grève serait inadaptable et contre-productive pour alerter l'opinion sur l'avenir du rail.

La FNAUT a d'autre part rappelé que certaines inquiétudes des cheminots grévistes ne pouvaient être ignorées car elles étaient aussi celles des voyageurs : menaces sur les trains Corail et le fret, état déplorable d'une partie du réseau classique faute d'entretien, poids de la dette

(41 milliards d'euros : 6,7 à la SNCF, 8,6 au Service Annexe d'Amortissement de la Dette, 25,6 à RFF).

En conclusion, la FNAUT appelait le gouvernement à mettre en conformité sa politique ferroviaire avec ses bonnes intentions concernant le service public, l'environnement, les économies d'énergie et la lutte contre l'effet de serre.

La grève a confirmé l'absence de dialogue social au sein de la SNCF : la négociation ne s'engage vraiment que lorsque le rapport de forces est connu.

Alors qu'une grève dure, "illimitée et reconductible" était annoncée par les syndicats pour défendre le service public ferroviaire, cet objectif altruiste a été vite oublié une fois obtenus certains résultats catégoriels.

Les grévistes ont fragilisé leur entreprise et n'ont eu aucun impact pédagogique sur l'opinion : on a peu parlé de l'avenir du rail, et la grève a donné une fois de plus des arguments faciles aux adversaires de la SNCF.

Dans les régions

Claude Guilloux, Association des Usagers du TER lorrain : "une 6ème grève en 2005 était irresponsable et inacceptable, elle casse la dynamique du report modal. Il faut réaffirmer la nécessité de maintenir les services aux heures de pointe, la liberté de se déplacer pour aller travailler doit exister, le droit de grève à ses limites".

Hugues Lebailly, FNAUT-Reims : "on peut craindre que les automobilistes convertis au transport collectif retournent à leurs habitudes antérieures".

Jean-Michel Pascal, FNAUT PACA : "on ne défend pas le service public par la grève, on ne fait pas réfléchir les usagers en les prenant en otages".

Marc Péliissier, AUT-Ile de France : "l'extension du service garanti est souhaitable. Ce dispositif contractuel adopté en Ile de France et en Alsace pousse les directions SNCF à négocier et à assurer la desserte la moins pénalisante possible pour les usagers et à la faire connaître. Mais c'est loin d'être la solution miracle : des milliers d'usagers des RER C et D ont été privés de trains".

Yves Boutry, AUT-Ile de France : "le service doit être mieux garanti sur les lignes surchargées en temps normal et sur les destinations lointaines ; une procédure simple de dédommagement des voyageurs doit être contractualisée avec l'autorité organisatrice de transports".

Privatisation ?

Louis Gallois, président de la SNCF : "La Poste est organisée par activités depuis dix ans, et pourtant personne ne propose de la privatiser".

Hervé Mariton, député UMP de la Drôme : "qui, aujourd'hui, voudrait acheter des actions SNCF ? elle est trop endettée. Puissent les cheminots comprendre que leur entreprise peut mourir avant qu'on songe à la privatiser".

Yves Crozet, directeur du LET : "le développement de la SNCF nécessitera des investissements importants. Or, à l'image d'EDF, l'Etat actionnaire ne pourra pas lui apporter les capitaux suffisants. L'ouverture du capital ne pourra toutefois pas être envisagée avant une dizaine d'années, quand la SNCF pourra dégager des bénéfices plus importants qu'aujourd'hui".

Guillaume Goubert, La Croix : "si la SNCF fonctionne bien, elle suscitera la convoitise de la Bourse ; si elle fonctionne mal, elle sera démantelée par petits morceaux, suppressions de trains et fermetures de lignes, afin d'en limiter le coût pour la collectivité. Un seul cap permettra de naviguer entre ces deux écueils : privilégier les besoins des usagers et non les intérêts à court terme des salariés de l'entreprise".

Grève et service public

François Chérèque, CFDT stigmatise un "syndicalisme d'opposition et une opération de théâtre" : "les grévistes ont gagné moins que ce qu'ils auraient pu obtenir par la négociation. La grève sera toujours utile à l'expression des salariés en cas de blocage, mais les syndicats doivent réfléchir à leur modes d'action dans les services publics pour ne pas se couper de la population".

Hubert Haenel, sénateur UMP du Bas Rhin : "la SNCF est mortelle et certains syndicats de cheminots n'en ont pas conscience. Défendre le service public s'apparente trop souvent à la défense de droits acquis".

Christian Blanc, député UDF : "quand les Français entendent un jour certains syndicats parler de privatisation rampante et apprennent le lendemain qu'un accord est intervenu sur les salaires et le nombre des postes, ils comprennent bien que, des deux côtés, on se fiche d'eux".

Nicolas Sarkozy, président de l'UMP : "la contrepartie du monopole, c'est le service minimum garanti".

Marc Véron, directeur fret SNCF : "l'industrie, organisée en flux tendus, ne peut être captive d'un transport peu fiable, la grève à répétition est incompatible avec le transport du fret".

Le point de vue des exploitants

Daniel Cukierman, directeur du développement de Connex : "alors que les constructeurs automobiles ont réalisé des gains élevés de productivité et de qualité, l'enjeu central est l'augmentation de la productivité du transport public, et plus particulièrement du secteur ferroviaire. La France est en retard sur l'Allemagne, où une concurrence maîtrisée a permis une amélioration en poussant les opérateurs privés à être imaginatifs pour pouvoir offrir un vrai gain de qualité et prendre du trafic à la DB, ce qui a incité cette dernière à relever le défi et améliorer son service.

Les gains de productivité de la SNCF restent faibles, comme le montre l'augmentation continue des subventions des régions, qui ne pourra pas continuer éternellement. Mais sur la ligne Carhaix-Paimpol gérée par Connex, les horaires ont été modifiés pour mieux répondre aux souhaits de la clientèle, et le nombre des trains est passé de 3 à 5 sans augmentation du personnel.

Il est souhaitable de ne pas avoir une approche idéologique et d'ouvrir rapidement à la concurrence des niches telles que les lignes inter-régionales".

Eric Beaudonnet, directeur-adjoint de la stratégie de la SNCF, a répondu aux critiques adressées à son entreprise.

"La SNCF a profondément évolué sous l'effet des pressions extérieures (du STIF pour le transilien, des régions pour le TER, de RFF pour la gestion du réseau), de la concurrence intermodale de la route pour le fret, et de la perspective de la concurrence intra-modale : le fret est en cours de libéralisation, le TER pourrait être ouvert prochainement à la concurrence, et les régions pourraient profiter du renouvellement des conventions TER en 2006 pour demander à la SNCF de sous-traiter la gestion de certaines lignes qui fonctionnent mal.

L'évolution des effectifs n'est pas le seul critère d'évaluation des progrès réalisés par la SNCF. L'endettement a pu être contenu malgré un niveau élevé d'investissement (rames TGV, locomotives fret, rénovation des gares). Et la SNCF a réussi à "digérer" le passage aux 35 heures, le triplement des péages entre 1997 et 2003, le doublement de la facture d'électricité et la chute des aides au transport combiné.

A titre d'illustration, si la SNCF refaisait ses comptes en "gommant" ces effets extérieurs sur lesquels elle n'a pas prise, son excédent brut d'exploitation aurait augmenté de 1,2 milliard d'euros sur la période 1997-2003, et son résultat courant d'un milliard d'euros".

Quel avenir pour le rail en France ?

Confrontés à de graves problèmes budgétaires, régions et gouvernement rechignent de plus en plus devant les coûts élevés d'exploitation du rail. La productivité du transport ferroviaire est donc un paramètre crucial : elle était au centre des préoccupations du séminaire organisé en juin 2004 par l'Institut de l'Entreprise sur "l'avenir de la France dans le système ferroviaire européen de demain".

A titre d'information, nous présentons ci-dessous quelques réflexions des intervenants, plus que jamais d'actualité.

Jean-Damien Pô, Institut de l'Entreprise : "la France gagnerait sans doute à s'inspirer de l'exemple de la Suède, où l'opérateur historique a conservé l'exploitation des grandes lignes, les opérateurs privés étant invités à répondre à des appels d'offres pour l'exploitation des lignes locales, partiellement subventionnées".

Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon : "la déréglementation n'est pas la liberté de tout faire ou la privatisation, c'est un outil pour obtenir des gains de productivité. La séparation entre infrastructure et exploitation n'a pas contribué, contrairement aux prévisions, à faire apparaître une concurrence féroce entre quelques gros opérateurs. Les innovations viennent au contraire de petits opérateurs sur des lignes locales, et cette concurrence à la marge a stimulé les opérateurs nationaux.

Ainsi les CFF ont augmenté sensiblement leur productivité sans que la qualité en pâtisse : en 10 ans, le nombre d'agents est passé de 38 000 à 29 000.

La France est une exception : le succès du TGV a retardé la réforme de la SNCF, qui a accumulé un retard inquiétant de productivité. Or **c'est le gain de productivité qui permet d'élargir la zone de pertinence du rail.**

Le statu quo ne permettra pas d'assurer la pérennité du rail : il est faux de croire que l'augmentation indéfinie des subventions au secteur ferroviaire peut constituer une solution à long terme".

Jacques Chauvineau, ancien directeur Action Régionale à la SNCF : "il s'agit de passer d'un système ferroviaire réglementé au niveau national à un système réglementé au niveau européen.

Le TGV est une incontestable réussite, mais la réussite de la réforme des transports régionaux n'est pas acquise. La concentration volontariste des trafics sur le rail peut aider à renforcer sa productivité, particulièrement inquiétante en France, et à amorcer un cercle vertueux. Une autre méthode, préconisée par le CES, serait d'introduire de la concurrence sur des lignes expérimentales, par exemple Nantes-Bordeaux".

Alain Bonnafous, économiste des transports à Lyon 2 : "le secteur ferroviaire français n'a jamais dégagé de surplus depuis 15 ans. C'est le signe que le surplus potentiel est capté par les cheminots au détriment des contribuables et des usagers. Le contraste est frappant avec d'autres pays, où la productivité est à la hausse et où la concurrence se développe : en Allemagne, de petits opérateurs de transport combiné couvrent leurs coûts tout en proposant aux chargeurs des prix très inférieurs à ceux de la Deutsche Bahn (DB). Les secteurs les moins dynamiques du rail sont aujourd'hui entre la mue et la mort".



Photo : D. Tzankov

Marc Perez, ingénieur conseil à TTK (Karlsruhe) : "le cas de l'Allemagne, montre que la mue est possible. Dès 1994, des mesures ont été prises pour enrayer l'augmentation des coûts ferroviaires et corriger la vétusté du réseau.

Une séparation juridique a été introduite au sein de la DB entre les trafics voyageurs et fret. Le statut protecteur des cheminots a été amendé pour les nouveaux salariés. La gestion du système ferroviaire a été régionalisée et le marché ouvert à la concurrence. En échange, l'Etat fédéral a octroyé des moyens financiers considérables à l'opérateur public (de 3 à 4 milliards d'euros par an) et aux régions pour l'amélioration du réseau. La réforme a porté ses fruits : 60 exploitants privés ont conquis 8% du trafic de la DB. L'innovation (tram-train de Karlsruhe) et la baisse des coûts ont permis une augmentation globale du transport ferroviaire, de l'ordre de 25% depuis 1994".

Claude Martinand, ancien président de RFF, vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées : "le passage des méthodes et de l'organisation ferroviaires héritées du 19ème siècle à celles adaptées au 21ème siècle peut être facilité par la concurrence sur les réseaux périurbains, les lignes transfrontalières et les petites lignes. La concurrence intermodale ne peut remplacer une véritable compétition entre opérateurs ferroviaires. Les exemples étrangers (Allemagne) ou sectoriels (transport fluvial) montrent que l'ouverture à la concurrence permet une hausse de la productivité, un développement du marché et des gains pour l'opérateur public".

Logo

La SNCF est en déficit chronique. Quel besoin avait-elle de modifier à grands frais son logo ? L'ancien évoquait efficacement la vitesse. Le nouveau se présente comme une contraction des initiales, évoquant celle des effectifs et des services offerts.

Espérons que le télescopage des lettres du logo n'évoquera pas pour certains un possible accident.

Bernard Ruffin, 84 Vedène

Service public aérien ?

La compagnie aérienne Ryanair serait-elle indispensable à la survie du Poitou ? Le contribuable poitevin verse 5 euros à chacun des 100 000 passagers annuels, dont 80% de Britanniques, qui empruntent la ligne Poitiers-Londres Stansted : sont-ils si pauvres qu'il faille les subventionner ? s'agirait-il d'une mission de service public ? Et Ryanair a exigé l'achat d'un camion de pompiers de 576 000 euros. Ainsi on privatise les profits, et on socialise les dépenses d'une minorité de vacanciers aisés.

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Ch

Démotoriser

Pour inciter à la démotorisation, FNAUT Infos n°140 propose une réduction de la taxe d'habitation pour les ménages non motorisés. Il faut aller plus loin : supprimer cette taxe complexe à établir, archaïque et injuste, et la remplacer par une taxe sur les voitures, indexée sur la consommation et le taux de pollution. L'habitude bien française de sacrifier le logement à la voiture (dénoncée autrefois avec vigueur par Alfred Sauvy) doit être renversée.

Paul Sage, 54 Frouard

Voies ferrées dégradées

Tout en reconnaissant le sérieux du travail entrepris pour la certification de la ligne Saint Gervais-Vallorcine, je n'ai pas signé le recueil d'engagements de service de la SNCF pour une raison importante : l'état déplorable de la voie et l'absence de projet de rénovation des installations fixes. Malgré les efforts du personnel pour faire "tourner" la ligne et les performances des automotrices Z 800, l'état de la voie entraîne une augmentation des temps de parcours (de l'ordre de 5 mn entre Saint Gervais et Chamonix, ou entre Chamonix et Le Chatelard) ; il met en péril la fiabilité et la longévité des automotrices Z 800 et 850 financées par la région.

Jean Favre, ADTC Chambéry

Réponse de la SNCF, digne du bêtisier de FNAUT Infos : "la certification NF services ne comporte aucun critère relatif à l'infrastructure car la qualité de la voie ne concerne pas directement les clients". Ainsi les voyageurs ne sont pas concernés par la lenteur et l'inconfort !

Les efforts de la région Centre ont engendré une fréquentation accrue des trains TER. Les participants aux dernières assises des comités de lignes se sont cependant tous inquiétés de l'état des voies, qui limite les possibilités de progression du trafic : une situation paradoxale au moment où une crise majeure et durable se précise avec l'augmentation du prix du pétrole

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Une taxe injuste ?

La taxe Chirac sur le billet d'avion est destinée à financer l'aide internationale aux pays pauvres. Elle a évidemment, malgré son taux modique (de 1 à 40 euros par vol suivant les classes et les destinations), suscité l'hostilité des compagnies aériennes, Air France en tête, mais aussi, de manière plus inattendue, celle d'une association de consommateurs, la CLCV, au même motif qu'elle serait injuste puisque ne "pénalisant" que certains consommateurs. Pourtant la taxe Chirac jouera le rôle d'une écotaxe très légitime (voir FNAUT Infos n°141), elle incitera quelques passagers "court-courriers" à préférer le TGV, non contributeur à l'effet de serre. Une vraie écotaxe serait indépendante de la classe et proportionnelle à la distance.

Yves Egal

LGV concurrentes ?

Il est regrettable que l'Etat ait organisé le débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse avant le débat sur le projet de LGV internationale Bordeaux-Espagne (SAE). Si les deux prolongements de la LGV Paris-Bordeaux vers le Sud et l'Est sont nécessaires à terme, de nombreux aquitains considèrent le premier comme prioritaire. En effet le trafic routier de transit Nord-Sud continue à se développer avec des conséquences insupportables : son report massif sur le rail est urgent, ce qui exige qu'une LGV puisse libérer la ligne classique du trafic de voyageurs au profit des trains de fret.

Par ailleurs les deux projets sont en partie liés : le tronçon commun Bordeaux-Captieux est séduisant au premier abord car il permet de réaliser des économies sur l'ensemble des deux LGV, mais il présente l'inconvénient majeur d'éliminer un tracé de la LGV SAE longeant la ligne classique donc facilement phasable et moins dommageable pour l'environnement.

Jean-Claude Duhard, COBARTEC

«Voiture citoyenne» ?

La notation des voitures neuves par la LCVR oublie un important gaz à effet de serre, le HFC 134 A utilisé dans les systèmes de climatisation et qui finit dans l'atmosphère par émissions fugitives lors de la maintenance et en fin de vie de l'appareil. Or le pouvoir de réchauffement global de ce gaz est 1300 fois plus élevé que celui du CO2.

Comme celui de "voiture propre", le concept de voiture dite citoyenne est à double tranchant et tend à légitimer l'usage de la voiture. L'acheteur d'une voiture bien notée sera tenté de se dire : je suis maintenant un bon citoyen, je peux donc rouler quand je veux, autant que je le veux, car je ne suis pas dangereux et je ne pollue pas.

Le classement environnemental des voitures proposé par le WWF (voir le site www.wwf.fr/topten) est plus pédagogique : il est complété par des informations sur les limites de la technologie automobile et sur les coûts externes du trafic routier, et par la recommandation d'utiliser en priorité les transports collectifs et les modes de déplacement doux. Les progrès technologiques ne changeront pas grand chose à l'encombrement de nos rues et de nos trottoirs.

C'est d'abord au trafic automobile, à l'allongement des distances, à la multiplication des déplacements, à l'augmentation du taux de motorisation des ménages qu'il faut s'attaquer.

*Olivier Louchard, Réseau Action Climat
olivier@rac-f.org, www.rac-f.org*

Comme tout classement, celui de la LCVR est discutable, j'aurais préféré 10 points pour la sécurité et 10 points pour l'environnement. Mais cette tentative de responsabilisation des consommateurs était nécessaire car, même si le trafic diminue, il restera toujours des voitures en circulation.

Cependant tout message sur la voiture "propre" ou "citoyenne" doit s'accompagner d'un message fort sur la nécessité de limiter l'usage de la voiture. Une voiture moyennement classée mais occupée par 4 personnes est moins polluante qu'une voiture bien classée conduite en solo. L'urgence est bien de diminuer le nombre de voitures car, une fois qu'on est motorisé, il est souvent plus rentable d'utiliser son véhicule que de le laisser au garage.

Alain Caraco, 73 Chambéry

L'association suisse Transport et Environnement (www.ate.ch) publie un palmarès "écomobiliste" des voitures selon leur degré de pollution tenant compte de la pollution locale (gaz et bruit) et pas seulement des émissions de CO2. En Suisse, la santé publique est une préoccupation prioritaire.

Récompenses :

+5 points à Bernard Fischer, maire d'Obernai (Bas-Rhin). Avec l'aide du Conseil régional d'Alsace, il a créé une ligne de transport collectif, exploitée par Car Postal, dans cette petite ville de 12 000 habitants : 3 bus de 32 places assurent une fréquence de 20 minutes. Le versement transport (au taux de 0,35%) fournit 70% du financement, la ville 20% et les usagers 10%.

+5 points à Nelly Olin, ministre de l'Écologie, qui a réaffirmé fermement l'interdiction de circuler en 4*4, quads, motos-neige et autres engins motorisés sur les chemins non carrossables (déjà interdits aux voitures de tourisme).

Punitions :

-8 points à l'eurodéputé français UMP Ari Vatanen. L'ancien champion de rallye automobile a affirmé sur France Culture que les camions sont peu impliqués dans les accidents de la route et leurs chauffeurs rarement responsables ; et que, pour favoriser le développement économique par la technique de la livraison "juste à temps" des entreprises, il faut développer le réseau routier au détriment du rail. On se demande comment le Parlement Européen a pu désigner ce dinosaure comme délégué européen à la sécurité routière...

Chronique du développement durable

Jacques Chirac a exigé de la SNCF et de la RATP qu'elles ne consomment plus de pétrole en 2026 et donc qu'elles électrifient intégralement leurs réseaux. Mais il n'a proposé aucune aide de l'Etat pour les électrifications de lignes.

L'élite politique montre le bon exemple ! Georges Frêche, président PS de la région Languedoc-Roussillon (ex-Septimanie), sans craindre le ridicule, s'est fait offrir par le contribuable un nouveau véhicule de fonction, et pas n'importe lequel : un 4x4 Touareg Volkswagen, un des plus polluants du marché (346 g de CO2 par km), ce qui a valu à cet engin d'obtenir le prix Tuvalu décerné par le Réseau Action Climat et Agir pour l'Environnement (voir FNAUT Infos n°140).

Luc Alphand, ancien champion de ski, a participé à l'aventure du Dakar 2006, au cours de laquelle deux enfants africains ont été tués : "ça ne change pas ma vision de l'avenir, je compte revenir ici faire de belles courses".

● **Jean-Marc Jancovici**, ingénieur-conseil spécialiste des problèmes de l'énergie : "le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est une bêtise".

● **Pascale Debord**, présidente des Verts 44 : "c'est le type même du projet anachronique, qu'il faut abandonner pour répondre au défi pétrolier. Au mieux, le transport aérien va stagner à l'avenir".

● **Yannick Soubien**, vice-président Vert du Conseil régional de Basse Normandie : "l'inauguration de l'A28 en pleine crise pétrolière relève du paradoxe. Il fallait développer l'axe ferroviaire Cherbourg-Caen-Tours, véritable moyen de désenclavement de nos ports".

A MEDITER

● **Stéphane Richard**, directeur général de Connex : "en Allemagne, pays où les syndicats de cheminots sont très puissants et organisés, l'ouverture progressive à la concurrence s'est faite sans heurts, à la satisfaction générale des voyageurs et des cheminots".



Ministre bloqué

A deux reprises, Dominique Perben, ministre des Transports, est arrivé en retard à des cérémonies officielles à Lyon et à Paris en novembre dernier : sa voiture a été bloquée dans les embouteillages. S'il avait pris le métro, il serait arrivé à l'heure.

Surréalisme

Au moment même où l'Etat refusait de prendre en charge le moindre centime du déficit des trains Corail (124 millions d'euros par an), l'Union Démocratique Bretonne, par la voix de Patrick Pellen, conseiller municipal de Nantes, a réclamé que "l'Etat abandonne sa politique centralisatrice et réponde aux besoins de nos concitoyens en créant des LGV transversales telles que la Transversale Alpes Atlantique proposée par l'association ALTRO" (15 milliards d'euros).

Ancien militant actif de la FNAUT, Jean-Pierre Malaspina a été l'un des premiers à proposer une transversale sud TGV. Il vient de publier aux éditions de La Vie du Rail un remarquable ouvrage sur "les trains d'Europe - tome 1 : du TEE au TGV" (le tome 2 concernera les trains classiques). L'ouvrage (220 pages) s'ouvre sur cette citation de Louis Armand : "c'est à l'échelle de l'Europe que le chemin de fer doit penser son avenir". Richement documenté et illustré, très didactique, il mêle histoire et technique, passé récent et avenir.

Prix spécial pour les adhérents de la FNAUT 49 euros, chèque à l'ordre de l'auteur à envoyer à son adresse : 318 avenue de la Résistance, 83000 Toulon.

Signez la pétition contre les loisirs motorisés

De nombreuses associations de protection de la nature s'opposent au développement anarchique des loisirs motorisés dans la nature, et apportent leur soutien à la ministre de l'Écologie Nelly Olin. La FNAUT approuve leur action et vous invite à signer, et à faire signer, la pétition encartée dans ce bulletin. La pétition peut également être signée sur le site <http://petition.stmedd.free.fr>

Moins 4 points de permis à FNAUT Infos

FNAUT Infos n°139 a décerné 4 points de récompense au Conseil général de Seine Maritime, qui offre à tous les parents un siège auto homologué pour le transport des bébés de moins de six mois. Or le siège pour enfant est obligatoire en France depuis plus de dix ans. Et lorsqu'on a assez d'argent pour acheter une voiture, on en a assez pour acheter un siège enfant, d'autant que l'amende s'il fait défaut est supérieure au prix d'achat. Ce Conseil général aurait été mieux inspiré en offrant à tous les nouveaux parents la carte Enfant Plus de la SNCF, qui permet un voyage familial avec 50% de réduction.

Anne-Marie Guy, 88 Epinal

Transport public pour tous

Dans votre critique de la voiture citoyenne (FNAUT Infos n°141), vous notez que la voiture, même si elle est "citoyenne", étouffe le transport public, indispensable à tous ceux qui n'ont pas les moyens physiques ou financiers de conduire. Le transport public est indispensable aussi à tous ceux et celles qui, comme moi, ont les moyens de conduire mais n'en éprouvent pas le besoin ou le goût, et l'utilisent par choix.

Lucienne Béguin, 78000 Versailles

Actions en régions

Bourgogne

- La FNAUT Bourgogne a fait connaître son point de vue sur le tracé de la branche ouest du TGV Rhin-Rhône et le site de la gare nouvelle de Dijon. Elle préconise le tracé "sud" et une gare urbaine, accessible à tous et multimodale.
- La FNAUT Bourgogne s'interroge sur la suspension des activités du terminal rail-route de Dijon-Perrigny après quelques mois d'activité, alors que tant d'études et de discours officiels montraient l'impérieuse nécessité de cet équipement, que tant d'argent public a été consacré à sa réalisation et que tant d'engagements relatifs à l'émission des gaz à effet de serre ont été pris par l'Etat.
- La FNAUT Bourgogne approuve la décision de rendre "non fumeurs" tous les trains TER de la région.
- L'AIDUT Paris-Sens regrette que la SNCF n'informe pas les associations en amont des décisions concernant les voyageurs, et ne communique pas, malgré ses engagements, les états de retards des trains.

Ile de France

- L'AUT déplore la lenteur de la mise en place des lignes prioritaires du réseau Mobilien (70 lignes RATP et 70 lignes OPTILE) : le bilan est médiocre pour la RATP et "franchement catastrophique pour OPTILE" puisque seule la ligne Cergy-Roissy (un bus par heure en pointe ...) a été créée. Le bilan des Plans Locaux de Déplacements (PLD) est comparable : seul le Val d'Orge a défini son projet de réseau de bus, qui reste à mettre en oeuvre.
- L'AUT souhaite une réorganisation radicale d'OPTILE, réseau hétéroclite de 1000 lignes toujours peu adapté aux besoins de déplacements en moyenne et grande couronnes parisiennes malgré le soutien de la région Ile de France et celui, très variable, des départements. Le fonctionnement du réseau, conçu uniquement pour la clientèle captive, est archaïque en raison de l'existence des "droits patrimoniaux" des transporteurs qui entraînent d'absurdes "interdictions de trafic local" et freinent la restructuration du réseau, complément indispensable du réseau ferré. Une contractualisation entre le STIF et OPTILE est nécessaire, avec un système de bonus-malus comme avec la RATP.
- L'AUT apprécie la mise en place des 25 lignes radiales du nouveau réseau de nuit Noctilien, qui remplace le Noctambus RATP et les bus de nuit SNCF mais souhaite son développement : le service de nuit organisé à Berlin comporte 91

lignes pour une population moitié moindre et fait intervenir tous les modes de transport.

Lorraine

- L'association AGIRR demande la réouverture de la ligne désaffectée Fontoy-Audun le Tiche (22 km) pour accompagner et diffuser jusqu'à la vallée de la Fensch le développement de la zone d'activité de Belval au Luxembourg (5 000 à 20 000 emplois y sont prévus) et permettre un doublement de la liaison Metz-Luxembourg dont la saturation est prévisible avec l'arrivée du TGV.
- AGIRR et 5 autres associations de l'Entente Lorraine ont organisé une manifestation sur une aire de repos de l'A31 pour protester contre le projet A32, qu'elles rejettent "qu'il passe à l'est ou à l'ouest". AGIRR regrette le refus de la CNDP d'organiser un nouveau débat public alors que, depuis 1999, le prix du pétrole a triplé et que le trafic TER se développe rapidement (+ 25%, soit 1000 voyageurs nouveaux, depuis le milieu 2005). "Peut-on concilier la charte de l'environnement et un nouveau corridor à camions ?"
- AGIRR travaille dans un collectif de Metz qui s'efforce d'associer les parents d'élèves à la promotion des modes doux pour les trajets scolaires.

Pays de la Loire

- La FNAUT a protesté contre le déferement illégal d'un tronçon de l'ancienne ligne Château Gontier-Grégré-Châteaubriant et sa vente au Conseil général de la Mayenne, alors que RFF a annulé ses décisions de fermeture et qu'un décret de retranchement a été annulé par le Conseil d'Etat suite à un recours de la FNAUT. La FNAUT souhaite la réouverture de la ligne Sablé-Châteaubriant-Saint Nazaire, parallèle à Angers-Nantes aujourd'hui saturée, comme alternative à la construction d'une 3ème voie.

Rhône-Alpes

- Dans le cadre du débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, l'ADTC-Grenoble a publié un cahier d'acteur consacré à la traversée routière de Grenoble et l'AGV un cahier d'acteur dans lequel elle réclame des travaux modestes permettant d'accélérer les trains Grenoble-Gap (1h50 contre 2h... il y a 40 ans).
- L'association Lyon Métro a organisé une conférence sur l'organisation juridique des transports urbains (comparaison entre régies et délégations de service public) donnée par Maurice Abeille, ancien expert du CERTU.

Activités de la FNAUT

- La FNAUT a réagi vivement aux incidents graves survenus dans le train Corail Nice-Lyon le 1er janvier 2006.
- La FNAUT a apporté son soutien au collectif inter-associatif contre les loisirs motorisés dans les espaces naturels et pour la suppression de la Croisière Blanche dans les Alpes : cette manifestation imbécile est soutenue par le CODEVER (comité de défense des loisirs verts - sic) pour lequel "circuler (n'importe où) est un droit".
- Régis Bergounhou succède à Yves Egal comme représentant de la FNAUT au Comité National des Clients Aériens.
- Jean Sivardière est intervenu lors des Ateliers régionaux de la ville, organisés à Salon de Provence par le Centre de ressources pour la politique de la ville, dans une table-ronde sur le thème "du droit au transport au droit à la mobilité". Il a présenté un exposé sur le choix "avancées technologiques ou transferts modaux" devant le groupe "facteur 4" des ministères de l'Industrie et de l'Ecologie, et repris ce thème dans une table-ronde sur les transports lors des Rencontres de l'énergie organisées à Dijon par le Conseil régional de Bourgogne.
- Yves Egal a participé activement au groupe de travail "une voirie pour tous" du Conseil National des Transports. Le rapport du groupe peut être consulté sur le site www.cnt.fr.
- Jean-François Hogu a participé à un groupe de travail de la Caisse des Dépôts et Consignations ayant pour mission de rechercher des économies de CO2 dans les activités domestiques.
- La FNAUT a adhéré à l'association "Décider ensemble". Daniel Mouranche a contribué à sa création.
- Simone Bigorgne et Régis Bergounhou ont participé à plusieurs réunions SNCF-consommateurs (déplacements des handicapés, trains Teoz et Corail, auto-train, certification, fret).
- 150 personnes, élus, techniciens et usagers, ont participé au colloque sur les déplacements dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants organisé à l'Assemblée Nationale par la FNAUT, le GART et la FMVM. La publication des actes de ce colloque sera annoncée dans FNAUT Infos.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 142

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

Prix au numéro : 2 €

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

Déficit commercial

Le déficit de la balance commerciale de la France a atteint un niveau historique : il a plus que triplé de 2004 à 2005, passant de 8,3 à 26,4 milliards d'euros.

Catherine Lagarde, ministre déléguée au Commerce extérieur, a noté que cette évolution qui, paraît-il, "n'est pas en soi inquiétante", est due, pour un peu plus de la moitié, à la facture énergétique. Celle-ci s'est montée à 37 milliards d'euros en 2005 au lieu de 28 en 2004. Mais - détail révélateur - la ministre n'a fait aucun commentaire sur cette contribution de la flambée durable du prix du pétrole (le prix moyen du baril est passé de 41 à 55 dollars) : pas la moindre allusion aux économies d'énergie, à commencer par celles qui sont possibles dans le secteur des transports, qui absorbe plus de la moitié de nos importations de pétrole.

Tout se passe comme si le gouvernement admettait que provoquer des changements de comportements était inenvisageable techniquement ou politiquement. Est-il pourtant impossible :

- de tripler la taxe sur la carte grise des 4x4 et grosses berlines (elle représente moins de 1% du prix d'achat du véhicule) ?
- de concrétiser enfin les recommandations du rapport Le Brethon pour encourager l'usage de la bicyclette ?
- de généraliser à toutes les écoles le ramassage non motorisé des élèves (la plupart des enfants habitent à moins de 800 m de leur école, mais un sur trois y vient dans la voiture de ses parents) ?
- de ramener la vitesse limite sur les autoroutes à 120 km/h, valeur adoptée dans de nombreux pays européens sans que la vie y soit insupportable ?
- de confier aux agglomérations la gestion du stationnement et la perception des amendes, dont le produit serait affecté aux transports publics (une mesure à l'étude depuis plus de 5 ans) ?
- de légaliser le péage urbain ?

L'adoption rapide de ces mesures modestes mais efficaces ne remplacerait pas des investissements massifs pour développer les alternatives à la route et à l'avion, l'abandon d'investissements anachroniques et une politique de vérité des coûts. Mais elle donnerait enfin une crédibilité aux discours répétitifs, mécaniques, de nos responsables politiques sur la nécessité d'économiser l'énergie.

Régis Bergounhou

Aménagement de l'espace urbain, transports et environnement

Un insupportable bla-bla sur le "développement durable" - un véritable fourre-tout au nom trompeur - s'est répandu depuis quelques années. Mais la maîtrise de la mobilité urbaine est peu abordée par les responsables politiques qui, pour la plupart, préfèrent en rester aux généralités endormeuses. Il est pourtant urgent d'agir non seulement sur la tarification des déplacements mais aussi sur l'aménagement de l'espace, afin de réduire le volume des trafics et de rééquilibrer leur répartition modale. Nous rappelons les principes d'un aménagement rationnel de l'espace urbain : les exemples de l'Allemagne et des Pays-Bas montrent qu'il est possible de les mettre en pratique avec succès dans notre pays.



Réservoir de voitures

Pourquoi l'habitat individuel isolé attire-t-il autant les Français, et pourquoi la perspective d'une densification de la ville existante est-elle généralement si mal acceptée ? Le manque d'information urbanistique, environnementale et économique joue un rôle essentiel (voir aussi FNAUT Infos n°97 et 117).

La maison individuelle plébiscitée ?

Selon le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC), la maison individuelle (elle représente les deux tiers des logements neufs construits chaque année) est une "aspiration quasi-unanime", souhaitée par 82% des Français, car elle symbolise le logement sur mesure, des problèmes de bruit et de voisinage réduits, le jardin. Mais peut-on se contenter de ce constat et accepter un étalement urbain catastrophique ?

Qu'il s'agisse de transport ou de logement, l'attraction pour la solution individuelle n'est pas une donnée de la nature, elle est conditionnée par les politiques publiques. La fascination des Français pour la maison individuelle serait moins marquée si on leur proposait de choisir entre un habitat individuel périphérique, avec les difficultés associées de déplacement automobile (temps perdu, fatigue, risques d'accident, coût financier) et un logement urbain (petit immeuble ou maison de ville avec jardin à l'arrière) de qualité, en particulier bien insonorisé, et situé dans un environnement attractif : circulation réduite ; commerces, services et activités culturelles proches.

Marché de dupes

D'après le groupe Recherches Stratégiques du PRÉDIT, de 1982 à 1994, la distance entre logement et centre-ville a augmenté de 12% et les déplacements



entre banlieue et périphérie de 79% en kilomètres parcourus.

”Cette évolution a créé une dépendance à la voiture qui, d’objective, devient sociale et psychologique. Le mythe de la ville à la campagne condamne souvent les habitants à vivre dans des zones mal définies et mal commodes. L’achat d’un terrain à bâtir bon marché, stimulé par les prêts à taux zéro, se révèle parfois un marché de dupes. Une étude de l’INRETS (Polacchini et Orfeuill, 1998) établit que la dépense globale logement + transport en Ile de France représente 33% des revenus pour un ménage habitant en zone centrale contre 52% en moyenne pour un ménage habitant en périphérie (59% pour les accédants à la propriété)”.

Plus précisément, la part du revenu consacrée au logement, loyer ou remboursement d’emprunt, est de 27%, elle varie peu d’une zone à l’autre malgré les différences importantes du coût du logement. Par contre, la dépense liée aux déplacements quotidiens varie énormément d’une zone à l’autre sous l’effet de trois facteurs : la taille de la famille, plus élevée en périphérie ; la distance moyenne parcourue par les habitants de plus de 6 ans (10 km dans la zone centrale, 24 km dans la zone la plus excentrée) ; le revenu moyen des ménages, plus faible en périphérie. Cette dépense n’est que de 6% à Paris, elle atteint 26% en périphérie (et même 30% pour les accédants à la propriété).

Selon l’urbaniste Marc Wiel, “en moins de dix ans, un ménage périurbain paye en déplacements la différence entre le prix du terrain qu’il a acheté et celui du terrain en frange de l’agglomération qu’il n’a pas acheté”.

Intuition trompeuse

A Paris, la densité moyenne est de 500 habitants par hectare dédié à l’habitat, de 130 en petite couronne, et de 45 en grande couronne.

- Dans un quartier haussmannien typique, la densité est forte : 300 logements soit 500 habitants/hectare (logements répartis sur 6 niveaux ; emprise des bâtiments au sol 75%) mais l’impression de densité est acceptable.

- La densité est plus faible dans un grand ensemble (tours, barres) : 115 logements et 350 habitants (15 niveaux ; 15%).

- Dans un quartier de maisons de ville accolées, elle est comparable à celle d’un grand ensemble : 104 logements et 218 habitants (2 niveaux ; 50%).

- Enfin dans un pavillonnaire groupé, elle est de 12 logements et 34 habitants (2 niveaux ; 11%).

Ces chiffres confirment qu’on peut densifier sans pour autant bétonner et entasser dans de grands ensembles invivables (voir FNAUT Infos n°117).

Méfaits de l’étalement

L’aspiration à la maison individuelle au milieu d’un grand terrain est trop souvent relayée par les décideurs politiques, qui ferment les yeux sur ses conséquences collectives, environnementales et économiques, très lourdes.

- D’après la Fédération Nationale des Sociétés d’Aménagement Foncier et d’Etablissement Rural, l’extension des banlieues et la périurbanisation des campagnes provoque une consommation effrénée d’espace : quand la population croît de 3%, les surfaces urbanisées augmentent de 20%. A Nantes, entre 1960 et 2002, la population a augmenté de 54% et la surface urbanisée de 220%.

Chaque année, on détruit de ce fait environ 60 000 hectares de terres agricoles. De 1988 à 2000, la surface agricole utile a diminué de 720 000 hectares sur 29 millions. En 2004, il s’est construit plus de 190 000 maisons individuelles en France, soit 3% de plus qu’en 2003.

- D’après l’IFEN, plus de 60% de la population française vit dans les pôles urbains, zones où le bâti est continu et où on trouve plus de 5000 emplois. La surface des communes périurbaines, zones d’influence de ces pôles, a augmenté de 50% entre 1990 et 1999.

L’extension spatiale de l’habitat peut conduire à une imperméabilisation de sols de grande valeur agronomique et augmenter les risques d’inondation.

- L’habitat extensif, typique du «laisser-faire» en matière de gestion de l’espace, est très gros consommateur d’énergie. Il génère par ailleurs des dépenses très élevées en aménagement et en exploitation des réseaux : voirie et transport collectif régulier bien sûr, mais aussi courants électriques forts et faibles, ramassage scolaire, chauffage, enlèvement des ordures, égouts, ...

- Sur les terres agricoles proches des grandes villes sont concentrées de petites exploitations, maraîchères et horticoles, créatrices d’emplois : une exploitation horticole emploie en moyenne plus de 4 UTA (unités travail année), contre 1,5 pour un élevage bovin et 1,3 pour une grande exploitation de céréales. Mais la surface occupée par les petites exploitations périurbaines a diminué de plus de 30% entre 1990 et 1999 dans toutes les régions hormis la Haute Normandie.

Nous présentons ci-dessous la remarquable politique urbaine des Pays-Bas et de l’Allemagne, puis le cas de la France, dont le retard est évident malgré des initiatives novatrices.

Jean Sivardière

La ville gérée selon les objectifs d’un “développement responsable” doit être :

- compacte, ce qui suppose une maîtrise de l’extension périphérique à faible densité de population, dévoreuse d’espace et source de trafic automobile ;

- polycentrique et mixte (sans ségrégation spatiale trop marquée de l’habitat, des activités, des services) afin de limiter et faciliter les déplacements internes ;

- verte, irriguée par un réseau d’espaces verts et une voirie paisible, donc susceptible de retenir ses habitants ;

- juste, ce qui implique un certain équilibre social entre quartiers ;

- belle, sans grands ensembles des Trente Glorieuses mais avec des constructions variées de qualité, la maison individuelle n’étant pas exclue.

La ville durable ne rejette pas la voiture, mais elle donne toute leur chance et toute leur place aux transports collectifs et aux modes non motorisés.

Henri Martin, FNAUT Lorraine

Le principe de densité

Pour développer l’usage du transport collectif, on peut construire de nouvelles lignes pour les habitants mal desservis, ou pas du tout ; ou inciter habitants et entreprises à s’installer là où existent déjà des transports collectifs performants, c’est-à-dire densifier les tissus urbains les mieux desservis. La seconde méthode ne coûte rien en investissement et apporte au contraire des recettes au système de transport.

La meilleure énergie est celle que l’on économise. De même, le déplacement durable est d’abord celui que l’on économise ou au moins qu’on raccourcit. Densifier la ville, c’est à la fois raccourcir les distances et permettre de les parcourir par des modes moins énergivores que l’automobile. Ce “principe de densité” est sans doute plus utile que le principe de précaution pour orienter l’action, même si le milieu écolo-associatif a le plus grand mal à l’admettre.

Yves Egal, AUT Paris

Densifier et aérer

L’étalement incontrôlé est incompatible avec une bonne qualité des déplacements. Mais la densité a ses limites, il faut marquer fortement les contrastes et les coupures dont une ville est faite, combiner densité et diversité. Ce n’est pas au centre de Paris ni en banlieue proche qu’il faut densifier, mais dans les villes nouvelles et pôles périphériques. En tout cas, pas aux Halles : l’espace RER-métro y est déjà une fourmière, et ce quartier manque d’espaces verts. Là, il faut apporter du vide.

Jean Macheras, AUT Paris

Allemagne : quartiers sans voiture

Pour favoriser la réduction du trafic automobile et la démotorisation, les villes allemandes poursuivent une politique très volontariste d'urbanisme : frein à la périurbanisation, réhabilitation des centres, renforcement des pôles secondaires d'activités et d'habitat autour des gares ferroviaires et des stations de transport urbain en site propre. C'est la "ville des courtes distances" : à Stuttgart, tout nouveau logement doit être situé à moins de 500 m d'une gare ou d'un arrêt ; à Munster, en dix ans, on a construit 17 000 logements près des noeuds principaux du réseau de transport collectif lourd.

De manière plus originale, diverses villes allemandes - Nuremberg en 1979, Brême en 1995, puis Hambourg, Munich, Munster, Kassel - étendent le concept de zone piétonne et développent aujourd'hui des quartiers sans voiture, situés à proximité immédiate des transports collectifs et des principaux équipements urbains. Seuls quelques véhicules peuvent y accéder, à vitesse inférieure à 30 km/h : services de secours, médecins, personnes handicapées, visiteurs. Les logements sont commercialisés sans place de stationnement. Le vélo y assure couramment 25% des déplacements.

A Hambourg, le promoteur immobilier d'un tel quartier a proposé, en même temps qu'un logement, un abonnement sur le réseau de transport collectif urbain, la location de vélos et une formule d'autopartage.

Plus récemment, dans le nouveau quartier Vauban (2000 logements) de Fribourg en Brisgau, tout candidat à l'achat d'un appartement neuf se voit proposer une réduction de 12 000 euros, correspondant au coût de construction d'une place de parking, s'il renonce à détenir une voiture (plus de la moitié des acquéreurs acceptent la proposition). Pour en garder une, tout propriétaire d'une voiture est contraint de la garer dans un parking municipal situé en périphérie du quartier : le stationnement permanent dans la rue est interdit afin de libérer le maximum d'espace pour les piétons et les cyclistes.

Les quartiers sans voiture ne correspondent pas à une contrainte des pouvoirs publics, ils répondent au contraire à la demande d'un public pour lequel vivre sans voiture n'est pas dévalorisant. Plus de 50% des habitants de ces quartiers sont des familles avec de jeunes enfants, les autres sont des célibataires et des couples sans enfant. La moitié des adultes sont des actifs appartenant aux classes moyennes.

L'exemple des Pays-Bas

Les Pays-Bas sont connus pour leurs remarquables compétences en aménagement de l'espace. Dès les années 60, ils ont élaboré une politique "contre-tendancielle" en faveur d'une ville moins consommatrice d'espace et moins génératrice de trafic automobile.

Cette politique, fortement soutenue par l'Etat et les provinces, repose sur plusieurs principes complémentaires, mis en oeuvre simultanément pour favoriser vélo et transport collectif.

- **La densification des zones urbaines centrales.** Néerlandais et Allemands savent exploiter au mieux les ressources foncières disponibles et faire de l'urbanisme à la fois raisonnablement dense et agréable à vivre avec des maisons de ville et petits immeubles. La densité obtenue est 5 à 6 fois supérieure à celle de nos grandes banlieues périphériques, et 3 fois inférieure à celle d'un quartier haussmannien.

La densité élevée est accompagnée d'une revalorisation du patrimoine historique et d'une grande qualité architecturale des espaces libérés par la réduction du trafic motorisé individuel et du stationnement de surface.

- **La déconcentration groupée ou polycentralité** vise à réduire la dilapidation foncière et la dépendance automobile en créant des noeuds urbains ou noyaux de croissance urbaine privilégiée. On facilite l'accès aux services et aux équipements collectifs en développant ces centres secondaires en des lieux présentant une bonne accessibilité par transport collectif.

On peut en particulier regrouper des activités générant des trafics élevés (bureaux, commerces, services, administrations, cinémas, ...) autour des gares urbaines ou périurbaines.

- **La structuration de la ville par les axes lourds de transport collectif reliant les noyaux denses.**

- **La mixité des fonctions urbaines :** on cherche à équilibrer le nombre des logements et des emplois à différentes échelles territoriales.

- **La ville compacte ou ville aux courtes distances** vise elle aussi à réduire la consommation foncière et la mobilité, notamment automobile, tout en respectant la demande d'accession à la propriété individuelle. Ce concept a été mis en oeuvre à Groningen et Delft (Pays-Bas) et Graz (Autriche).

- **La dissuasion des développements urbains périphériques,** lotissements et grandes surfaces commerciales, par des mesures réglementaires et fiscales. Des frontières nettes sont maintenues entre ville et campagne.

Une cité modèle

L'exemple de **Houten**, ville nouvelle de 30 000 habitants implantée à la périphérie d'Utrecht (530 000 habitants), est particulièrement instructif.

- Parfait exemple de déconcentration groupée, la localité a été construite autour d'une gare ferroviaire d'où les habitants peuvent accéder en dix minutes au centre d'Utrecht.

- Parfait exemple de ville compacte, elle a été imaginée et organisée en fonction de l'accessibilité de son centre par des moyens non motorisés.

La ville recouvre un ovale d'environ 3 km sur 2, délimité par une rocade routière de 8,6 km. Les dimensions de l'ovale ont été planifiées à l'échelle du cycliste. Le transit automobile est strictement interdit, l'accès à un quartier ou lotissement n'étant possible en voiture que par une porte unique depuis la rocade. Aller d'un quartier à l'autre prend moins de temps à vélo qu'en voiture en empruntant la rocade.



Photo : CVC

90% des usagers du train viennent à la gare, située à proximité immédiate du centre, à pied ou à vélo : la distance maximale à parcourir depuis le domicile est en effet de 1,5 km.

Tous les services publics (administrations, écoles, bibliothèques, équipements sportifs) ont été implantés dans le centre ou le long des voies cyclables et chemins piétons qui sillonnent la ville.

19% des achats s'effectuent en voiture contre 28% dans les centres urbains néerlandais de taille comparable.

Les écoles sont ouvertes sur les chemins, espaces verts et cours d'eau. Les parents laissent sans crainte leurs enfants jouer autour des logements.

On constate que la qualité de vie est incomparable dans cette ville sans voitures : sécurité, silence, présence de la nature au coeur de la ville, convivialité. La mixité sociale est favorisée car la ville attire des familles, des personnes âgées, des handicapés moteurs et des catégories sociales non motorisées.

d'après un article de Guy Baudelle,
géographe de l'université Rennes 2

Une volonté de densification

Lyon-Confluence, projet qui consiste à urbaniser 1450 hectares de friches au confluent du Rhône et de la Saône, et Euro-Méditerranée à Marseille ne sont pas les seules grandes opérations de densification urbaine en cours.

A Dijon, le Plan Local de l'Habitat (PLH) comporte des mesures significatives pour freiner le départ des habitants vers la périphérie : 1600 logements par an seront construits sur le territoire de la communauté d'agglomération (Les Echos, 4-11-04).

A Toulouse aussi, ville peu dense (33 habitants/hectare contre 45 à Nice et 67 à Strasbourg), "on cherche à densifier l'habitat pour éviter un étalement urbain pavillonnaire générateur de nuisances automobiles" (Les Echos, 19-10-04). L'aire urbaine (960 000 habitants dans un rayon de 40 km) s'accroît de 12000 habitants par an. Selon le maire UMP Jean-Luc Moudenc, "refuser un urbanisme ambitieux, c'est céder au risque de la sélection sociale, car le foncier, rare, devient trop cher. Et il est vain de promouvoir le transport collectif si on ne densifie pas".

Structuration

On sait que les adversaires du tramway (voir les FNAUT Infos n°98, 113, 129) nient l'effet structurant de cette technique lourde en milieu urbain.

L'expérience montre pourtant que le tramway est un outil qui peut être utilisé systématiquement pour structurer et densifier l'espace urbain.

Au Mans, la construction du tramway va permettre de densifier la ville : 28 possibilités de programmes immobiliers ont été répertoriées le long de la future ligne.

A Reims, des opérations de réhabilitation de logements sociaux sont prévues sur l'itinéraire du futur tramway.

A Toulouse, l'urbanisation se fera le long de la future ligne B du métro.

A Angers, un nouveau grand quartier, le quartier des Capucins, va être implanté sur les derniers terrains constructibles de l'agglomération. Cette opération de 4000 logements est organisée autour de l'arrivée du tramway. Dans le quartier de la Roseraie, une vaste opération de rénovation urbaine est prévue, "avec la volonté de densifier l'habitat pour combler de grands espaces mal définis" : la population passera de 17 000 à 20 000 habitants.

A Tours, une vaste opération urbanistique est envisagée pour accompagner la

construction du futur tramway : les friches présentes le long de la voie ferrée entre Tours et Saint Pierre des Corps seront réutilisées.

Bien entendu, on peut aussi structurer sans tramway (mais c'est plus difficile). Un bon exemple est fourni par le centre commercial de la Toison d'Or, au nord de Dijon, localisé classiquement en frange d'agglomération mais bien inséré dans le milieu urbain et bien desservi par les transports publics (voir l'étude de Jean-Marie Beauvais, Transports Urbains n°106).

A Bordeaux, Chambéry, Orléans, les élus ont attiré avec succès des centres commerciaux en coeur de ville.

Ville et nature

A Vannes, la croissance démographique et la cherté du foncier ont provoqué une importante extension des zones pavillonnaires : la population a augmenté de 82% depuis 1968 et les espaces urbanisés de plus de 500%. Cette évolution est à l'origine du projet de parc naturel du golfe du Morbihan (il comprend Vannes et 36 communes situées plus au sud), dont la charte préconise "un retour à un habitat plus traditionnel, plus dense, avec des maisons à étages en bord de parcelles plus petites, de manière à reconstituer les rues d'autrefois". L'objectif est de maintenir 80% d'espace naturel.

Le maintien de petites exploitations agricoles proches des grandes villes, favorisé par certaines collectivités dans le cadre de projets "agri-urbains", peut permettre de limiter l'éparpillement urbain, d'occuper et d'entretenir des espaces soumis à des risques naturels, de créer des emplois et de fournir aux citadins un cadre de vie agréable en préservant des coupures vertes.

L'émergence de la "ville durable", qui est à peine esquissée en France mais que la croissance du prix du pétrole rendra inéluctable, suppose :

- un énorme effort de maîtrise du foncier et de planification simultanée de l'évolution urbaine et des infrastructures de déplacements, en particulier transport ferroviaire périurbain et gares TGV nouvelles ;

- de nouveaux outils institutionnels, financiers, réglementaires et fiscaux ;

- un effort pédagogique important pour démonter le "marché de dupes" évoqué ci-dessus et réhabiliter l'image de la ville dense en montrant, à partir d'exemples étrangers ou français réussis, que ville dense peut signifier ville verte et aérée, conviviale et pacifiée.

● Michel Cornil, président de l'UTP : "depuis dix ans, l'offre de transport urbain a augmenté en quantité et en qualité, mais, dans le même temps, on continue à encourager l'automobile en poursuivant une urbanisation défavorable au transport collectif".

● Yves Delacretaz, EPFL, Lausanne : "la régression du transport collectif urbain, liée à la faible densité périurbaine, a été aggravée par la migration de nombreux emplois (petites industries, services, commerces, lieux de loisirs) des centres vers les entrées de ville et banlieues aisément accessibles en voiture". Ce phénomène réduit le nombre des déplacements radiaux et induit des déplacements banlieue-banlieue, il pousse à la motorisation des ménages et prive le transport collectif de clientèle.

● Didier Grimault, FNAUT Loiret : "le modèle urbain rhénan, que préconise la FNAUT, c'est le contraire de la ville étalée, fragmentée géographiquement par le zonage des fonctions urbaines et divisée socialement".

● Jérôme Dyon, ANDE, Nantes : "étalement et zonage urbains imposent des déplacements de plus en plus longs et nombreux que le transport collectif et le vélo ne peuvent absorber efficacement. Cette forme urbaine est une impasse économique et écologique, elle génère un mode de vie aberrant, stressant et pas plus durable que reproductible à l'échelle mondiale".

● Bruno Vigny, ADTC-Grenoble : "les déplacements en voiture sont d'autant plus nombreux que l'habitat est peu dense car il est alors impossible d'assurer à chaque quartier les équipements de proximité nécessaires à la vie quotidienne : école, commerces, ...".

● Gilbert Lieutier, CETE Méditerranée : "les urbanistes n'ont pas su créer une ville heureuse et désirable aux yeux des Français marqués par leurs origines rurales, on se retrouve avec une non-ville au milieu d'une non-campagne".

● Francis Cuillier, directeur de l'agence d'urbanisme de Bordeaux : "jusqu'à aujourd'hui, les formes urbaines proposées en France sont pauvres, nous n'avons le choix qu'entre tours et barres, ou maisons individuelles".

● Mauricette Ringuet, FNAUT Poitou-Charentes : "le développement du milieu rural n'implique pas nécessairement une extension spatiale de l'habitat génératrice de longs déplacements en voiture. Les petites villes et même les villages peuvent être raisonnablement densifiés, c'est d'ailleurs le voeu de beaucoup d'élus locaux qui demandent la construction de logements sociaux."

Dilution urbaine

J'ai parcouru récemment la zone comprise entre Nîmes, Montpellier et Aigues-Mortes. On est aujourd'hui bien au-delà du mitage du territoire rural, le paysage est partout dévasté : ni ville, ni campagne, c'est une zone informe siège d'un trafic routier démentiel.

Au nord de Montpellier, la situation est tout aussi effarante. Les distances domicile-travail s'allongent : des habitants de Saint Martin de Londres, Clermont l'Hérault et Pézenas (à 50 km) se rendent quotidiennement à Montpellier. Tous les villages à 15-20 km de la grande ville sont devenus de gigantesques zones pavillonnaires, les panneaux de fin d'agglomération sont parfois implantés à 3 km des centres et, entre certains villages, l'urbanisation est presque continue alors qu'en voyant la carte Michelin, on a l'impression de villages éparpillés dans la campagne.

Denis Wénisch, 15 Aurillac

Selon Jean-Claude Mondet, président de l'Union des Amis du parc régional du Gâtinais : "hauts fonctionnaires et élus continuent de voir dans les espaces agricoles et naturels de simples réserves foncières. On crée en grande couronne des lotissements pavillonnaires qui dévorent l'espace et multiplient les déplacements. Plutôt que l'étalement des villes, présenté comme inéluctable, n'est-il pas plus judicieux de réhabiliter et redensifier leur centre ?"

Exode urbain

L'exode vers le périurbain non maîtrisé est dû au coût élevé de l'immobilier central, mais aussi à la mauvaise qualité et à la dégradation de l'habitat collectif et du cadre de vie urbain. Il faut agir sur ces deux paramètres pour retenir les citadins dans la zone urbaine dense ou même les y faire revenir.

Gabriel Exbrayat, ADTLS Saint Etienne

Villes nouvelles ?

Dominique Strauss-Kahn, "l'homme des solutions" au PS (Le Monde du 20-01-06), propose de fonder des villes nouvelles pour résoudre la crise du logement. Est-ce bien la solution ? La création de villes nouvelles serait fortement consommatrice d'un espace naturel ou agricole devenu rare (logements, voiries) et coûteuse (réseaux de distribution), elle inciterait à une urbanisation continue entre ville ancienne et ville nouvelle et engendrerait de nouveaux flux de déplacements. Or on trouve dans les villes existantes de nombreux logements libres et des friches disponibles pour la construction, et la densification rentabilise les investissements collectifs déjà en place.

UFC : une démarche publicitaire ?

Fin 2005, l'UFC-Que Choisir a proposé que l'Etat impose une taxe exceptionnelle de 5 milliards d'euros sur les "surprofits" du groupe pétrolier français Total - 13 milliards d'euros en 2005 au lieu d'une moyenne annuelle de 5 à 6 - et de l'affecter aux transports publics de proximité : 3,7 milliards pour financer les investissements (soit une augmentation de 25% pendant 5 ans) et 1,3 milliard pour offrir un mois de gratuité de ces transports. Une idée sympathique, mais plus publicitaire que réfléchie.

- Une telle taxe a déjà été imposée par le gouvernement britannique aux groupes pétroliers opérant en mer du Nord. Mais la proposition de l'UFC ne pouvait aboutir : elle avait déjà été écartée par le ministre des Finances Thierry Breton, sensible aux arguments du PDG de Total, selon lequel son groupe consacre l'essentiel de ses profits à l'investissement et a besoin d'un "matelas" pour garantir son indépendance financière. Pour l'UFC au contraire, Total a les moyens d'investir dans la recherche de nouveaux gisements et s'est enrichi illégitimement sur le dos des consommateurs. Faute de compétence, la FNAUT ne peut émettre aucun avis.

- Utiliser le produit de la taxe pour les investissements de transport collectif aurait évidemment été judicieux. Alors qu'elle réclamait jusqu'à présent, comme le PS, le retour de la TIPP flottante, l'UFC a évolué : "il faut réduire la dépendance pétrolière des consommateurs et servir le développement durable, il est donc préférable de ne pas redistribuer la taxe sous forme d'une baisse du prix des carburants".

- Affecter 1,3 milliard d'euros (le coût de 5 lignes de tramway) au financement d'un mois de gratuité des transports est par contre une idée démagogique. Les usagers actuels ne réclament pas la gratuité mais davantage de ponctualité et de confort : pendant un mois, ils auraient dû subir une surcharge inhabituelle des bus, trains, ... car certains automobilistes auraient profité de l'aubaine, avant de reprendre leur voiture, découragés par les mauvaises conditions de transport. Quant aux automobilistes non desservis par les transports collectifs, la gratuité de transports les aurait laissé indifférents.

Le Conseil national de la FNAUT a entrepris une réflexion de fond sur les avantages et dangers de la gratuité des transports, et cherche à préciser son créneau : il estime qu'une mesure temporaire de gratuité généralisée ne peut conduire qu'à d'énormes gaspillages d'argent public et à des déceptions.

Une nomination illégale

En février 2003, Jacques Maillot, ancien voyageur (PDG de Nouvelles Frontières), était nommé administrateur de la SNCF en tant que "représentant des voyageurs", sur proposition de Dominique Bussereau, alors secrétaire d'Etat aux transports.

La FNAUT, qui avait présenté un candidat sérieux à ce poste, avait estimé cette nomination contraire à la loi de Démocratisation du Secteur Public de 1983, qui exige que les représentants des usagers dans les conseils d'administration des établissements publics soient issus d'associations agréées de consommateurs. En clair, M. Maillot connaissait certainement les attentes de ses anciens clients qui se rendaient en avion dans des pays lointains, mais un peu moins celles des usagers des Corail et TER.

La FNAUT demanda alors au Conseil d'Etat d'annuler cette nomination. M. Maillot étant devenu par la suite PDG d'Eurotunnel, le gouvernement mit fin à ses fonctions à la SNCF en septembre 2004 pour conflit d'intérêts (il n'était intervenu qu'une seule fois, pour polémiquer avec les syndicats), ce qui a permis récemment au Conseil d'Etat de conclure à un non lieu. Mais le Commissaire du gouvernement a donné raison à la FNAUT sur le fond, estimant ses arguments "imparables" et la nomination de M. Maillot "manifestement illégale". "Ce ne sont pas les médecins qui représentent les malades", ni les voyageurs qui représentent les voyageurs ! M. Bussereau se disait pourtant favorable au consumérisme dans le secteur des transports.

Un trucage grossier

Lors du récent débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, le ministère de l'Equipement a présenté un scénario ferroviaire se montant à 2200 millions d'euros, qui intégrait la construction du tunnel du Montgenèvre pour 1300 millions d'euros, alors que ce projet transalpin, très intéressant, est d'une autre nature que les projets nord-sud qui lui étaient comparés : le scénario ferroviaire devenait, grâce à cette astuce, aussi coûteux que le scénario autoroutier.

D'autre part le coût des aménagements routiers induits par le choix autoroutier étaient ignorés : l'amélioration des routes nationales parallèles nécessaire pour absorber le trafic en cas de coupure de l'autoroute, l'amélioration des accès routiers aux échangeurs, ... et le gros morceau, la tangentielle nord-sud permettant au trafic de traverser la cuvette grenobloise.

extraits du cahier d'acteur de l'ADTC-Grenoble

Notes de voyage

Le remplacement des anciens autorails X 4600 par les monocoisses X 73500 présente un effet pervers. Certes le confort et la climatisation sont appréciables, les larges fenêtres permettent de profiter du paysage, les aménagements intérieurs sont agréables, l'ambiance est feutrée. Mais ce matériel est inadapté s'il s'agit de desservir une grande agglomération car sa capacité est faible.

Certains lundis matins, au printemps dernier, le TER Grenoble-Perrache arrivant à 7h19 était assuré par un X 73500 circulant en solo : plus de 100 migrants domicile-travail et scolaires regagnant les internats s'y entassaient jusque dans la cabine du conducteur, au plus total mépris des voyageurs et de la sécurité !

Le samedi, le TER Lyon-Bourg de 7h34, intéressant 20 à 30 personnes, est assuré par deux X 73500 accouplés. Mais le TER Lyon-Morez de 17h04 n'est assuré que par un seul autorail alors que près de 100 voyageurs l'empruntent. Le jour où 15 places ont été réservées pour un groupe dans ce TER, aucun ajout d'un deuxième engin n'a été envisagé, alors que l'affluence était prévisible et que du matériel est toujours disponible le samedi.

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Memento du voyageur

Nous complétons le memento du voyageur (FNAUT Infos n°134). Merci de nous envoyer d'autres informations.

Pour l'état du trafic et les horaires SNCF, consulter www.infolignes.com.

Pour le nouveau service SNCF Senior + (voir FNAUT Infos n°137), téléphoner au 36 35 (0,34 euro la mn).

Pour le transport des vélos par le train, consulter www.sncf.velo.com ou www.fubicy.org/train/ (le site de la FUBicy est particulièrement précis).

Pour les services Élipsos vers l'Espagne, consulter www.elipsos.com.

Pour l'Île de France, le site www.transport-idf.com fournit itinéraires, horaires, tarifs et informations sur l'état du trafic pour les réseaux SNCF, RATP et OPTILE.

Le site www.infomobi.com sera utile au voyageur handicapé moteur, visuel, auditif ou mental, empruntant les transports d'Île de France (on peut aussi téléphoner au 0 810 64 64 64).

Pour un voyage en voiture, consulter le site www.autoroutes.fr.

Pour toute information sur le trafic des aéroports parisiens, téléphoner au :
- 01 49 75 15 15 (Orly) ;
- 01 48 62 22 80 (Roissy).

Tiers-monde ferroviaire

L'Auvergne n'est pas gâtée : le billet 1 jour est imposé aux usagers du TER, les matériels TER sont vétustes, les trains TEOZ sont à réservation obligatoire et interdits aux abonnés domicile-travail même sur les fins de parcours, les services des lignes de montagne sont transférés sur route : un tiers-monde ferroviaire, avant le désert ferroviaire ?

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Exploitant unique ?

Le 18 juin dernier, un TGV en provenance de Paris est arrivé à Marseille à 20h37 au lieu de 20h29 : le TER partant pour Toulon à 20h40, pourtant annoncé par le contrôleur dans le TGV, n'a pas attendu : plusieurs dizaines de voyageurs ont dû prendre le train suivant, partant à 21h49. Tout se passe comme si la SNCF exploitait chaque relation indépendamment des autres et avait perdu la notion de réseau. Mais alors, à quoi bon un exploitant unique ?

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Trains de nuit

La SNCF supprime ses trains de nuit. Au même moment, les CFF et la DB remplissent les leurs en pratiquant des prix particulièrement incitatifs, par exemple Genève-Weimar aller-retour pour 58 euros en siège inclinable particulièrement confortable. Les logiques ne sont décidément pas les mêmes.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Exemple à suivre

Sur la ligne suisse à voie métrique Yverdon-Sainte Croix, l'horaire des trains est cadencé à l'heure, soit 18 allers-retours quotidiens, y compris les samedis, dimanches et fêtes. 8 arrêts intermédiaires sont desservis, dont 7 à la demande sont signalés par des dispositifs optiques et sonores. Le matériel est très moderne et le personnel roulant ne comprend qu'un seul agent, à la fois conducteur et contrôleur.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Contraste

On trouve au musée des chemins de fer de Val-lorbe (Suisse) un tableau qui retrace l'historique de toutes les lignes ferroviaires franco-suisse de leur création à nos jours. Côté suisse, toutes les lignes construites sont encore en service à l'exception du tronçon de Pontarlier-Vallorbe situé en territoire suisse. C'est loin d'être le cas côté français ...

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Régions en retard

Seules 3 régions ont demandé à la SNCF de maintenir des voitures "fumeurs" dans les trains TER : Limousin, Picardie et Poitou-Charentes.

L'Association Contre l'Heure d'Été Double (ACHED) poursuit son action contre le système actuel d'heure légale, en vigueur depuis 1976 en France : une heure d'avance sur l'heure du fuseau géographique en hiver, deux heures en été. Elle préconise l'abandon de l'heure d'été (voir FNAUT Infos n°63, 75 et 81).

- Les changements d'heure constituent une complication coûteuse pour les réseaux de transports. Ils ne favorisent en rien la libre circulation des personnes dans l'espace communautaire, bien que Bruxelles l'ait longtemps prétendu sans en apporter la preuve.

- Du fait de l'avancement de l'heure légale l'été, le "rush" de circulation du matin se situe davantage dans le créneau horaire des brouillards, qui a lieu au minimum de température, une heure après le lever du soleil.

Le ministère allemand de l'Intérieur a signalé en 1982 que ce problème de brouillard avait gêné le trafic aérien. Météo-France-Lille, dans une étude réalisée pour l'ACHED en 1997, a constaté également une augmentation importante de la fréquence des brouillards entre 7h et 9h (heure légale française d'été).

- La quasi-totalité des nombreuses études faites en Allemagne, Grande Bretagne et Irlande sur l'incidence des changements d'heure sur la sécurité routière concluent à un effet négatif. L'heure d'été accroît en effet la fatigue d'une part importante de la population (sondage BVA-ACHED de 1987), d'où une diminution de la vigilance des conducteurs pouvant aller jusqu'à l'endormissement.

Se basant sur les statistiques officielles, l'ACHED a observé une croissance du nombre des tués pendant l'été 1976, première année d'application de l'heure d'été. Puis de 1996 à 1998, après l'extension de l'heure d'été au mois d'octobre, elle a constaté un effet défavorable sur la sécurité routière dans les semaines affectées par cette extension.

Comme le Parlement et le Conseil européens l'ont confirmé en 2001, l'heure d'été reste "une option des pays membres" de l'Union Européenne (la Commission l'affirmait jusqu'en 1996, puis avait estimé sans le justifier que le problème était de la compétence de Bruxelles). Un éventuel retour à une heure stable toute l'année dépend donc des seuls États. La Commission, comme l'a demandé l'ACHED, peut cependant recommander l'abandon des changements d'heure dans le rapport qu'elle doit publier en 2007 sur l'heure d'été.

Éléonore Gabarain,
présidente de l'ACHED

Permis à points

Récompenses :

+1 point au Ministère de l'Ecologie. Il a publié en 2005 "le p'tit écolo", plaquette très pédagogique d'information destinée aux enfants, qui les incite, en particulier, à utiliser le moins possible la voiture et à privilégier la marche, le vélo et le train (www.ecologie.gouv.fr).

+3 points à l'entreprise Auchan. Elle utilise le transport fluvial sur la Seine pour 60% de ses importations vers Paris, soit 2000 conteneurs en 2004 : autant de camions en moins.

+3 points à Jacques Kuhn, président de la CCI de Brest. Après avoir déclaré bêtement "le coût du tramway est pharaonique" (FNAUT-Infos n°139), il a annoncé que la CCI participera au financement du tramway de Brest (245 millions d'euros pour 11,3 km).

Punitions :

-3 points à Philippe Jacob, directeur régional SNCF à Tours. Interrogé sur l'impact de l'ouverture de l'autoroute A28 Tours-Le Mans-Caen qui va concurrencer le train, il a répondu : "la mission de la SNCF ne consiste pas à faire circuler des trains vides, il vaudra peut-être mieux mettre des cars sur l'autoroute". Pour la FNAUT, la SNCF doit faire circuler des trains pleins.

-2 points à Jean-Louis Roumegas, adjoint Vert au maire de Montpellier. Comme alternative au doublement de l'autoroute A9, il n'a trouvé que "la transformation de l'autoroute actuelle en 2 fois 4 voies, et la construction de murs anti-bruit de chaque côté".

-3 points à Jean-Pierre Blazy, député-maire PS de Gonesse (95). Au lieu de se battre pour une extension rapide du réseau TGV et pour une taxation écologique sérieuse du transport aérien, il cherche à relancer le projet de 3ème aéroport parisien.

Chronique du développement durable

En visite en Alsace en septembre dernier, Gilles de Robien, ministre de l'Education nationale, devait se rendre au lycée de Cernay (Haut Rhin) après avoir visité l'université de Strasbourg.

Il a donc utilisé une voiture pour gagner l'aéroport d'Entzheim, puis un avion pour atteindre Colmar (60 km parcourus en 15 minutes), enfin une voiture (45 minutes). Selon son cabinet, ce plan de déplacement bien conçu lui a permis de gagner du temps (d'après Le Canard Enchaîné).

BIEN DIT

● Jean-Marie Guidez, expert en mobilité urbaine au CERTU : "si 10% des automobilistes franciliens décidaient du jour au lendemain de laisser leur voiture au garage, la fréquentation des transports collectifs augmenterait de près de 25%. Ni les gares, ni les parcs de bus et de trains, ni les réseaux ne sont actuellement dimensionnés pour absorber un tel afflux de voyageurs".

MAL DIT

● Jacques de Rocca Serra, adjoint UMP au maire de Marseille, a remporté le combat de sa vie : "cela fait dix ans que je me battais pour qu'on démonte les lignes aériennes du trolleybus, je me réjouis d'avoir rendu aux marseillais la vision du ciel". Merci à ce bienfaiteur de la population marseillaise, qui peut à nouveau apercevoir le soleil !



Humour cycliste

C'est dans le plus simple appareil que quelques centaines de cyclistes ont défilé à Londres, Bruxelles et Madrid le 11 juin 2005, à l'occasion de la "World naked bike ride", ainsi qu'en Australie, au Canada et aux Etats-Unis, afin de protester contre la pollution urbaine et la dépendance automobile des pays industrialisés (voir le site www.worldnakedbikeride.org).

Deux voleurs qui tentaient de cambrioler une maison à Nimègue (Pays-Bas), ont été arrêtés par des policiers qui passaient par là à vélo, mais ils ont réussi à s'enfuir en empruntant les vélos... des policiers.

Record idiot

Christian Braley, patron d'une petite société de transport routier, a réalisé son rêve : en décembre 2004, devant 2000 invités et de nombreux curieux, il a fait circuler sur 5 km de l'autoroute A75, au sud de Millau, un convoi de 42 remorques tirés par un seul tracteur de 460 chevaux, le convoi faisait 358,6 mètres de long et pesait 350 tonnes.

Brèves

En Suisse

La moitié des ménages des grandes villes de Suisse alémanique n'ont pas de voiture : 54% à Bâle, 51% à Lucerne, 47% à Berne, 45% à Zürich. En France une proportion analogue n'est observée qu'à Paris intra-muros.

En Allemagne

Le land de Bade-Wurtemberg propose aux familles une véritable alternative à la voiture. 5 personnes peuvent voyager avec un billet unique, pendant une journée entière, sur l'ensemble du réseau régional et de 17 réseaux urbains pour la somme de 23 euros. Une seule restriction : du lundi au vendredi, le départ doit avoir lieu après 9h du matin.

Restauration ferroviaire

Alors que la SNCF a supprimé la restauration fixe dans ses trains TEOZ, les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) vont complètement rénover et réaménager 45 voitures-restaurants en deux ans pour les adapter aux attentes des voyageurs. Deux types d'aménagement intérieur sont prévus : une salle restaurant unique avec cuisine à une extrémité, et un espace restaurant avec un buffet-bar central pour la vente de boissons et restauration légère.

Intermodalité innovante

Dès cet été, suite à une longue concertation avec l'Association des Cavaliers-Consommateurs de France (ACCF), membre de la FNAUT, la SNCF mettra en place un service train + cheval. Un logo spécifique a été créé par le service communication.

Afin de favoriser le rabattement des banlieusards sur le réseau Transilien, des boxes surveillés par des agents SNCF spécialisés seront implantés dans les principales gares : on pourra y laisser sa monture le matin et la retrouver en bonne santé le soir. On pourra également louer des chevaux et des ânes dans ces gares pendant les week-ends.

En province, un Responsable Régional Cheval (RRC) a été nommé dans chaque région SNCF. Les compartiments vélos seront réaménagés dans tous les TER pour permettre le transport des chevaux non démontés, ils seront accessibles au prix de 10 euros. Une extension de ces mesures à certains TGV est à l'étude : selon nos informations une expérience pourrait être tentée sur la Transversale Alpes-Atlantique. Pour plus de détails, se reporter au guide train + cheval qui vient de paraître.

Actions en régions

Alsace

- La FNAUT Alsace a réagi vigoureusement à la manifestation organisée par les transporteurs routiers pour protester contre le projet de taxation des camions transitant sur l'axe nord-sud en Alsace depuis la création de la LKW Maut en Allemagne. L'association a réaffirmé la nécessité d'une telle taxation dans sa contribution au débat sur le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg.
- L'association Thur Ecologie et Transports a protesté contre le report du tram-train Mulhouse-Kruth au-delà de Thann, dans la haute vallée de la Thur. Le projet a été jugé trop cher par la région et remplacé par un TER direct Kruth-Mulhouse gare.

Champagne-Ardenne

- L'association des usagers des transports de Reims demande aux responsables du projet tramway de créer un arrêt supplémentaire dans chacun des quartiers périphériques qui seront desservis, afin de diminuer les distances entre stations. Elle souhaite l'accélération des mesures favorables aux bus (quais et affichage des temps d'attente aux arrêts, priorités aux feux).

Franche-Comté

- La FNAUT-FC réitère ses demandes relatives au futur TGV Rhin-Rhône : une liaison à double voie entre les deux gares de Besançon et une desserte maximale de la gare urbaine (Viotte), la réouverture rapide de la ligne Delle

A vélo dès l'école

La 8ème journée d'étude de la FU-Bicy aura lieu à Amiens le vendredi 21 avril. Elle aura pour thème "à vélo, dès l'école" : enjeux (santé, autonomie, environnement), échanges d'expériences à l'étranger et en France, conseils pratiques (<http://fubicy.org>).

Code de la rue

Dans un livret très pédagogique de 25 pages, l'association Rue de l'Avenir (34 rue de l'Eglise, 75015 Paris, tél/fax 01 45 57 12 20) énonce et commente les principaux articles de l'actuel Code de la Route concernant les déplacements en ville. Elle plaide pour un partage de la voirie plus favorable aux modes non motorisés et pour l'adoption d'un Code de la Rue. Le livret est vendu au prix de 3 euros, et téléchargeable gratuitement sur le site www.ruedelavenir.com.

(Suisse)-Méroux-Belfort pour éviter que la gare de Méroux ne soit une nième gare champêtre déconnectée du réseau classique. La qualité des connexions de la LGV avec les réseaux locaux routiers et ferrés revêt la même urgence que la construction de la LGV elle-même.

- L'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle réclame le maintien de la relation sur la totalité du parcours, 7 allers et retours par jour, un premier train arrivant avant 9h à Paris, un trajet Vesoul-Paris en moins de 3h, l'électrification de Paris jusqu'à Troyes et la modernisation intégrale de la ligne (block automatique), enfin la création par la région Franche Comté d'un comité d'animation et de développement de la ligne, comme cela a été fait par la région Champagne-Ardenne.
- Transport 2000-Pontarlier apprécie les améliorations de correspondances TGV-TER ou bus à Frasne, mais déplore que des travaux de voie, pourtant programmés depuis longtemps, n'aient donné lieu à aucune modification des horaires : la correspondance à Dole pour Paris n'est plus possible, il faut prendre un train à 5h10 ou aller en voiture à Besançon.

Rhône-Alpes

- L'Association Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire-Sud se félicite de l'électrification de la ligne Firminy-Saint Etienne mais regrette que les services TER et l'aménagement des gares ne soient pas conformes au projet initial, et que les tarifications TER et urbaine (STAS) n'aient pas été harmonisées. Elle souligne la nécessité de développer à la fois le transport urbain et le TER pour obtenir un report modal significatif : elle déplore la pénurie de transport urbain dans le bassin d'emploi de Loire-Sud (100 000 habitants).

L'ADTLS a obtenu la suppression des plages horaires réservées systématiquement aux travaux ("blancs-travaux") sur la ligne Saint Etienne-Lyon, une aberration critiquée par les experts suisses dans leur récent audit de l'état du réseau ferré. Selon l'ADTLS, la durée du trajet Saint Etienne-Lyon pourrait, malgré la sinuosité de la voie, être ramenée à 40 mn si le projet de raccordement de Givors évitant un cisaillement avec une voie de fret nord-sud était réalisé.

- La FNAUT Rhône-Alpes a été auditionnée par la commission Transports du Conseil Régional : elle a présentée un document synthétisant ses propositions pour la modernisation des infrastructures, du matériel roulant et de l'exploitation du TER.

Activités de la FNAUT

- Jean Sivardière a été auditionné par la mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'effet de serre, et par le Conseil d'Analyse Economique sur les infrastructures de transports. Il est intervenu dans une réunion organisée par CIPRA-France à Chambéry sur le projet ferroviaire Lyon Turin. Il a rencontré Philippe Marzloff, vice-président de la Commission Nationale du débat Public, au sujet des transports sur l'axe rhodanien. Il a présenté une conférence sur la politique des transports au salon Primevère de Lyon.

Pour des raisons familiales, Laurence Vernay, chargée de la médiation, a quitté le service juridique de la FNAUT : elle est remplacée par Anne-Sophie Vincent, titulaire d'un DESS de droit privé.

- Régis Bergounhou et Marc Debrincat ont participé à la réunion annuelle entre les associations de consommateurs et la Commission Européenne.

Assemblée générale

L'AG 2006 de la FNAUT aura lieu samedi 8 avril, à partir de 9h30, au centre d'animation Vercingétorix, 181 rue Vercingétorix, Paris 14^e. M^o Plaisance, ligne 13.

- Le matin, activités statutaires : vote des rapports et du budget, renouvellement du Conseil national.
- L'après-midi, débat sur l'avenir des trains Corail, avec la participation de représentants de la SNCF.

- Jean Sivardière et Marc Debrincat ont rencontré Hugues Bousiges, directeur du cabinet de la ministre de l'Ecologie.

L'avenir de l'automobile : un rôle plus modeste

Divers textes sur l'automobile publiés dans FNAUT Infos (peut-on réformer le système automobile, les bons usages de l'automobile, ...) ont été rassemblés dans un recueil de 16 pages, qui peut être commandé au siège de la fédération au prix de 3 euros port compris (paiement en timbres si possible).

- Marc Debrincat a été nommé au comité de marque NF Service - transports de voyageurs d'Afaq Afnor Certification.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 143
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €
Prix au numéro : 2 €

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

Pétition au Ministre des transports : POUR DES TRANSPORTS ROUTIERS PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

Les associations et syndicats participant à cette initiative estiment notamment que l'encadrement législatif et réglementaire du secteur des transports devrait s'inscrire plus fortement dans une perspective de réponse aux besoins, d'efficacité, de progrès social, de préservation du cadre de vie et de l'environnement.

Dans ce cadre de progrès, elles estiment que les transporteurs routiers doivent respecter les réglementations du travail, du code de la route, des chargements et maintenir leurs véhicules en bon état de sécurité afin :

- de réduire le nombre d'accidents où sont impliqués les poids lourds et le lourd tribut des morts, des handicaps et des vies brisées payé par les conducteurs, les usagers, leurs familles et la société.

- de cesser des pratiques frauduleuses entravant le développement du fret ferroviaire et fluvial, afin de contribuer au rééquilibrage en leur faveur indispensable au respect des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto.

- de freiner la demande excessive de transport favorisée par des comportements illégaux d'accroissement de la productivité et de réduction des coûts routiers.

- de respecter le droit à la santé et à la vie même des salariés des transports et de bannir l'usure physique prématurée occasionnée par le dumping social.

Il appartient aux pouvoirs publics d'œuvrer pour imposer aux transporteurs routiers des pratiques vertueuses afin de diminuer leur impact négatif sur le cadre de vie, de réduire leurs nuisances et de favoriser le développement durable. **Nous exigeons du gouvernement qu'il fasse cesser rapidement toutes les pratiques délictueuses dans le transport routier.**

Je soutiens l'action des 100 associations qui exigent du gouvernement d'agir rapidement et aux élus de la nation d'intervenir avec force dans ce sens pour que, en conformité avec les demandes exprimées ci-dessus, pour que les transports routiers respectent mieux la sécurité, l'environnement et le cadre de vie.

Nom	Prénom	Signature	Adresse

Fuite en avant ou cohérence ?

L'essentiel de ce bulletin est consacré au projet Lyon-Turin, un projet d'une rare complexité technique, économique, financière et politique, qui ne pouvait laisser la FNAUT indifférente.

Nos analyses et nos conclusions sont à la fois ambitieuses et prudentes, elles se démarquent sensiblement de l'optimisme béat des promoteurs du projet et du manque de sérieux du gouvernement.

Face à des incertitudes multiples (objectif recherché, risques techniques, coûts, rentabilité, financement), la FNAUT, juste avant le sommet de Turin début 2001, avait interpellé Lionel Jospin lors d'une réunion publique à Chambéry, mais ses interrogations avaient été superbement ignorées. Elle a demandé récemment à Dominique de Villepin de confier une mission d'évaluation de la cohérence du projet au Conseil d'Analyse Stratégique (ex-Commissariat du Plan) : cette proposition de bon sens a été refusée.

Or c'est bien de cohérence qu'il s'agit. Le projet n'a de sens que s'il associe la volonté d'un transfert massif de trafic routier sur le rail, un investissement ferroviaire dimensionné en conséquence, une redevance routière assurant un financement spécifique et favorisant le transfert modal, enfin l'abandon définitif des projets routiers concurrents. On en est bien loin aujourd'hui.

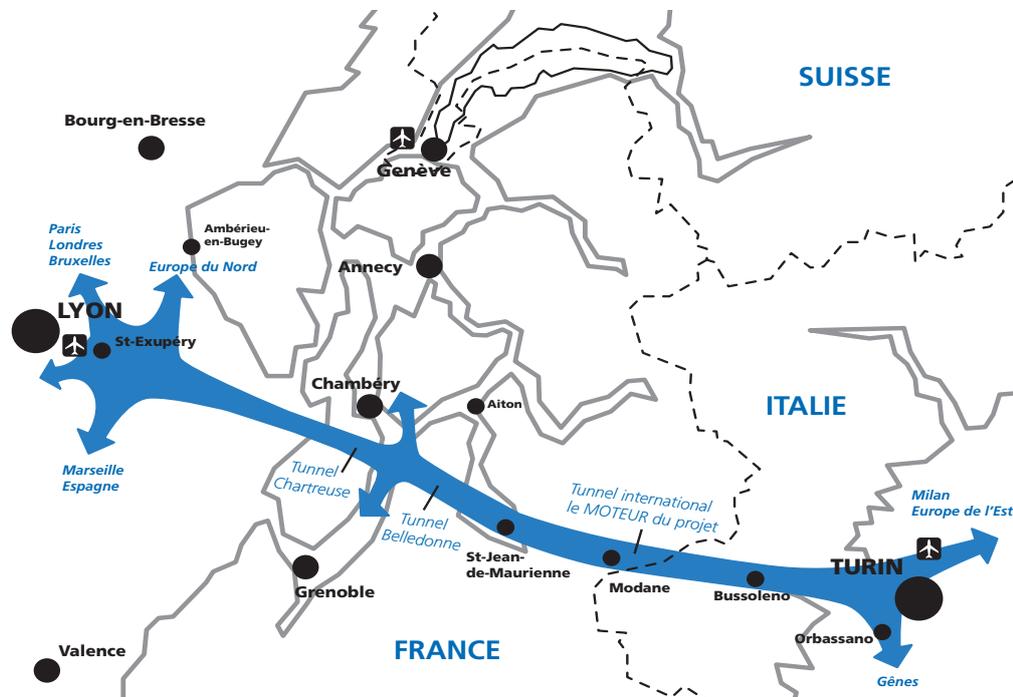
Le lancement du Lyon-Turin sans inflexion de la politique des transports peut déboucher sur un fiasco : un transfert modal limité malgré une offre ferroviaire très performante, un vaste gaspillage d'argent public pénalisant le reste du réseau ferré, classique et TGV. Conduit intelligemment, il peut au contraire avoir des effets très bénéfiques sur l'économie des transports et l'environnement, local et global : il faut donc prendre les moyens de son succès.

Le projet n'est pas exempt d'effets pervers possibles. Mais le remettre à "plus tard" peut signifier "trop tard". Attendre que les itinéraires routiers et ferroviaires se saturent n'empêchera pas la croissance possible ou vraisemblable des trafics, c'est faire le jeu de la route en acceptant par avance l'adoption de projets routiers déjà prêts et plus faciles à financer qu'un grand projet ferroviaire.

Jean Sivardière

La transalpine ferroviaire Lyon-Turin : projet nécessaire mais pas suffisant

Le transit routier des marchandises à travers les Alpes a un impact environnemental et social inacceptable : il doit être basculé massivement sur le rail et la voie maritime. Le projet de nouvelle traversée ferroviaire semble être une solution adaptée à cet objectif malgré les incertitudes techniques, économiques et financières qui subsistent. Mais son succès exige que l'Etat mène une politique cohérente des transports, suivant l'exemple suisse : modernisation du réseau ferré existant, blocage des capacités routières, maîtrise réglementaire et taxation écologique du transit routier.



Le projet Lyon-Turin a déjà suscité de nombreuses réflexions de la FNAUT (voir FNAUT Infos n°71, 107, 112, 115). Susceptible de provoquer un développement du rail aux dépens de la route, il a recueilli un avis généralement favorable, mais sous conditions. Une actualisation de cet avis est cependant nécessaire. Outre l'opposition ouverte de milieux routiers, le projet se heurte en effet à un scepticisme persistant au sein de l'administration et même des milieux environnementalistes, et il est aujourd'hui très contesté par la population du Piémont.

Transit insupportable

En 2004, le trafic de fret transalpin entre les Tauern et la Méditerranée a été de 120 millions de tonnes (MT), dont 51 entre le Léman et la Méditerranée. La part de la route a été de 75% en Autriche, 35% en Suisse, 85% en France.

1 500 000 camions ont emprunté le tunnel du Fréjus (3500 par jour) et celui du Mont Blanc (1500 par jour), transportant 25 MT de fret (des

camions empruntent aussi les cols du Montgenèvre et de Larche) ; 18 MT sont passées par la route à Vintimille (3500 par jour).

8 MT ont transité par la voie ferrée dite "historique" de Modane et le tunnel du Mont Cenis (ce trafic dépassait 10 MT avant le début des travaux en cours).

Le trafic routier crée de nombreux problèmes : congestion des voiries, accidents (un incendie de camion par mois en moyenne), pollution de l'air et bruit infernal dans les vallées alpines et sur l'ensemble des itinéraires internationaux de transit (nord de la France-Italie et Espagne-Italie), gaspillages de pétrole et émissions de CO₂.

"Seule réponse"

La société LTF (Lyon-Turin Ferroviaire), qui associe RFF et son homologue italien RFI, prévoit un doublement du trafic de fret entre la France et l'Italie d'ici 2030. Le Lyon-Turin est donc, selon elle, la seule réponse durable à une asphyxie annoncée des Alpes du Nord.



Le projet Lyon-Turin

- Le trafic attendu dans le tunnel de base en 2030 est de 46 MT de fret (42 par la route) et 3 millions de voyageurs.

- Le Lyon-Turin permettra de mettre en réseau 5000 km de lignes nouvelles.

- Cependant le Lyon-Turin concerne d'abord le fret : il est prévu 200 trains conventionnels ou porte-conteneurs et 120 services de ferroutage par jour contre 30 trains de voyageurs.

- Un tunnel de base (bitube) est justifié par les économies de traction qu'il permet : si une locomotive unique peut tracter un train de 1600 tonnes en plaine, deux sont nécessaires pour tracter un train de 1100 tonnes sur la ligne historique, qui comporte des pentes de 3%.

- On ne peut affirmer que le trafic routier pourrait passer par la Suisse : le transit y sera autoritairement limité à 650 000 camions par an. D'autre part, le tunnel du Saint Gothard débouche sur un goulot d'étranglement ferroviaire non résolu au nord de Milan.

- L'expérience d'autoroute ferroviaire Modalohr a permis de vérifier sa pertinence technique. La faiblesse du trafic s'explique aisément : trafic réservé aux camions citernes en raison du gabarit limité du tunnel de Modane, parcours de longueur insuffisante et gros travaux en cours sur la ligne historique.

"Une folie"

Pour le lobby routier, tout va bien. Selon ses chantres, le trafic routier au Fréjus et au Mont Blanc, qui stagne depuis 1995, devrait diminuer avec l'ouverture du territoire suisse au transit des 40 tonnes et la mise en service des tunnels ferroviaires nord-sud (Loetschberg en 2007, Gothard en 2016), et ne retrouver son niveau actuel qu'en 2020.

La capacité maximale des deux tunnels routiers (75 MT par an au total) est donc largement suffisante, et il est possible d'augmenter la capacité des itinéraires d'accès à l'Italie en construisant l'A48 Ambérieu-Bourgoin, la rocade de Chambéry, l'A51 et en doublant l'A7 (pour le trafic venant du sud). Un transfert du trafic sur le rail est inenvisageable : seul le camion, souple et rapide, peut répondre aux besoins de l'économie. Enfin les flux transalpins de voyageurs sont négligeables.

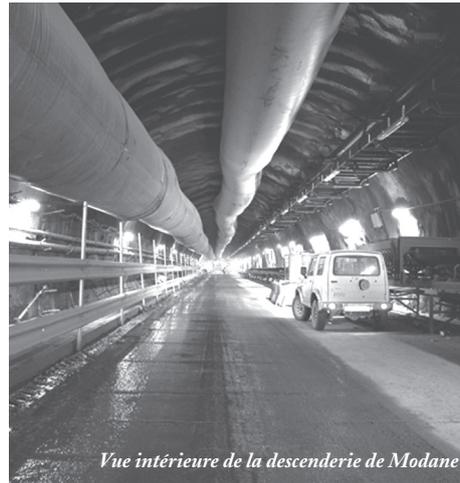
Conclusion d'Alain Bréau, co-président de TLF (Transport et Logistique de France, à ne pas confondre avec LTF) : "le Lyon-Turin est une folie, son trafic serait 5 fois plus faible que celui du tunnel sous la Manche, mieux vaut doubler le tunnel du Fréjus si nécessaire" (le percement d'une galerie de sécurité vient déjà d'être décidé).

"Veille active"

Bien que plus "politiquement correctes", les thèses de l'administration (rapport Brossier, audit du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances) ne sont pas fondamentalement différentes de celles du lobby routier.

A court terme, la situation est satisfaisante : les tunnels routiers ont été sécurisés et leurs capacités sont largement suffisantes. Les prévisions du trafic futur sont difficiles et aléatoires.

Les ministères recommandent donc une attitude de "veille active" : décider définitivement le Lyon-Turin serait prématuré, il faut d'abord observer l'évolution des trafics ; si une saturation des axes routiers et ferroviaire apparaît, il sera toujours temps de lancer le Lyon-Turin, qui pourra alors servir d'exutoire à la route. Mais on en est loin aujourd'hui.



Vue intérieure de la descenderie de Modane

"Rééquilibrage"

Selon la thèse officielle, le Lyon-Turin permettra un "rééquilibrage" rail-route (il n'est manifestement pas question de transfert massif du trafic routier sur le rail).

Le projet est régulièrement confirmé par les gouvernements français et italien, les travaux préparatoires (d'un coût supérieur à 500 millions d'euros) se poursuivent : RFF étudie les itinéraires d'accès français ; LTF réalise des galeries de reconnaissance et "descenderies", récupérables pour la sécurité et l'aération du tunnel de base (des obstacles géologiques sont apparus au tunnel du Gothard, qui a pris 3 ans de retard).

Dominique Perben vient de choisir le tracé de la LGV et de l'itinéraire fret dans le Nord Isère et l'avant-pays savoyard. Mais aucun engagement financier ferme des Etats ou de l'Union Européenne, n'est encore intervenu.

Des travaux sont en cours sur la ligne historique Ambérieu-Chambéry-Italie : dès 2008, le tunnel du Mont Cenis sera au gabarit B1 et la capacité de la ligne passera de 10 à 17 MT (selon François Lépine, président de LTF, la Vie du Rail du 22-02-06) et non 20 comme annoncé au départ.

Les gouvernements successifs, de droite ou de gauche, suivent une politique incohérente. Parallèlement au Lyon-Turin, ils poussent les projets routiers (A48 en particulier), accordent des faveurs sociales et fiscales aux transporteurs routiers, ne font pas grand chose pour juguler la fraude et refusent encore toute taxe routière "à la suisse".

Historique du projet

- 1991 : lancement de l'étude détaillée de faisabilité. Convention Alpine.
- 1994 : création du GIE Alpetunnel, qui associe SNCF et FS.
- 1994 : sommet d'Essen, le Lyon-Turin est reconnu comme l'un des 14 projets européens prioritaires (RTE).
- 1996 : constitution de la Conférence Inter-Gouvernementale franco-italienne (CIG).
- 29 janvier 2001 : signature de l'accord franco-italien pour la réalisation du Lyon-Turin. Précisé au sommet de Périgueux, l'accord confirme les compétences de la CIG. Il est ratifié par les deux parlements en 2002.
- Octobre 2001 : création de LTF, filiale à 50-50 de RFF et RFI.
- Décembre 2003 : suite à l'audit des projets de grandes infrastructures et à un débat au Parlement, le CIADT confirme la réalisation du projet.
- Décembre 2003 : le Conseil européen approuve le programme de grands travaux établi par la Commission et décide de financer 20% de son coût.
- 2004 : l'Union Européenne définit 30 projets prioritaires, dont le Lyon-Turin.
- 5 mai 2004 : signature du mémorandum répartissant la charge financière entre la France et l'Italie.

Section pré-alpine

Le tunnel international de base (53 km) est évidemment la clé du projet Lyon-Turin, mais son accès depuis Ambérieu et Lyon est lui aussi décisif.

L'itinéraire fret (3,4 milliards d'euros) se brancherait sur le futur Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) puis suivrait l'A43 jusqu'au tunnel de Chartreuse qui déboucherait dans la combe de Savoie. Des raccordements avec la ligne existante Lyon-Chambéry sont prévus.

La LGV Lyon-Chambéry (2 milliards d'euros) comporterait un raccordement à Saint André le Gaz vers Grenoble.

L'autoroute ferroviaire

Une autoroute ferroviaire fonctionnant entre le nord de la France et l'Italie et transportant des remorques routières doit compléter l'offre ferroviaire actuelle (transport par wagons et par conteneurs maritimes ou caisses mobiles). La prochaine expérimentation d'un projet analogue entre Luxembourg et Perpignan, exploitant la technique Modalohr, confirme ce que la FNAUT a toujours affirmé : le ferroutage doit fonctionner sur longue distance ; s'il fonctionne seulement en "saut d'obstacle", il n'induit aucun transfert modal significatif et ne fait au contraire que conforter le rôle dominant de la route.

Eurovignette et péage en Alsace

Le Parlement Européen et le Conseil des ministres des transports viennent de publier un document commun relatif à la "taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures" (Eurovignette). Une directive va être publiée prochainement et remplacer l'actuelle qui date de 1999.

- L'application par les Etats-membres est toujours facultative.

- Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes (au lieu de 12) sont concernés.

- Toutes les routes peuvent être soumises à péage, mais celles qui font partie du réseau RTE et les voies parallèles sont soumises à des règles communes fixant le niveau maximum du péage.

- Les coûts d'infrastructure et le niveau de pollution sont pris en compte dans le montant du péage, mais non l'essentiel des coûts externes. Cependant les péages pourront être plus élevés de 15% dans les zones urbaines et de 25% dans les zones montagneuses. La directive pourra être révisée dans deux ans et introduire alors les coûts externes : la France y semble aujourd'hui favorable, les Pays-Bas y sont farouchement opposés.

- Il est précisé que les recettes du péage "devraient" être affectées au secteur des transports. Leur utilisation est cependant laissée à l'appréciation des Etats-membres, sauf dans les zones montagneuses où les suppléments de recettes doivent être affectés à des projets européens prioritaires.

D'autre part le péage a été introduit en Alsace par une loi du 5 janvier 2006, à titre expérimental pour 5 ans, pour les routes proches d'autoroutes à péage situées en France ou à l'étranger (il s'agit de lutter contre le report des camions sur l'axe nord-sud alsacien provoqué par l'instauration de la taxe routière LKW Maut en Allemagne).

Ce péage sera effectif dès qu'un décret aura été pris en Conseil d'Etat, mais quand ? Il concernera les camions de plus de 12 tonnes. Son montant, compris entre 0,001 et 0,15 euro par tonne et par km parcouru, sera fixé par le propriétaire de la voirie, Etat ou collectivité territoriale. En Lorraine, où le report du trafic échappant à la taxe allemande est également sensible et s'accroîtra quand le péage sera imposé en Alsace, on réclame aussi la possibilité d'instaurer un péage routier.

Le gouvernement français va devoir transcrire la directive Eurovignette dans la loi française, et donc pouvoir, s'il en a la volonté politique, généraliser le péage alsacien à toutes les régions françaises et même l'étendre aux camions de moins de 12 tonnes.

Trafics et financements

Trafics de fret passés

Alors que le trafic transalpin de fret a fortement augmenté à travers l'Autriche et la Suisse depuis 10 ans, il a stagné à travers les Alpes françaises du Nord. Pour la route, une explication (partielle) est la fermeture des deux tunnels pour accidents et travaux, suivie de nouvelles mesures, plus contraignantes, de sécurité (qui ont entraîné un certain report du trafic sur la Côte d'Azur). Pour le rail, le recul est dû aux travaux en cours sur la ligne historique et au plan fret de la SNCF. Le fait nouveau est l'explosion du trafic routier ouest-est (Espagne-Italie), particulièrement sensible à Vintimille (+ 40% depuis 2000).

et trafics futurs

Le volume futur du trafic transalpin dépend de très nombreux paramètres pouvant jouer dans les deux sens.

- L'effet de l'ouverture des tunnels ferroviaires et de l'augmentation de la RPLP en Suisse est difficile à prévoir. L'instauration d'une taxe routière en Allemagne provoque un détournement du trafic routier nord-sud par la France.

- Le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier et la ligne Perpignan-Figueras, ainsi que l'adoption progressive de l'écartement international sur le réseau ferré espagnol, renforceront le trafic ferroviaire Espagne-Italie.

- Rotterdam est aujourd'hui le port de Milan. Le développement en cours des ports du Havre, d'Algésiras (près de Gibraltar) et de Marseille va générer des trafics nord-sud et ouest-est nouveaux de conteneurs maritimes. Celui des ports italiens (Savone, Gênes, la Spezia, Livourne) et du cabotage maritime entre l'Espagne et l'Italie limiterait au contraire les trafics transalpins.

- Comment les flux de marchandises vont-ils évoluer avec le développement économique de l'Europe de l'Est ? Les délocalisations s'atténueront sans doute avec l'uniformisation probable des coûts de main d'oeuvre dans l'espace européen, mais à quelle échéance ?

- Comment provoquer une relocalisation des productions dans des délais raisonnables ? Il ne faut pas attendre des miracles d'une taxe routière : la part du transport dans le prix d'un bien de consommation est faible.

- L'augmentation vraisemblable du prix du pétrole aura-t-elle une influence décisive sur l'activité économique, donc sur le volume du fret transporté ? C'est possible mais, ici encore, à quelle échéance ? Une pénurie de pétrole aurait des effets plus sensibles, mais cette perspective semble plus lointaine.

Un projet qui concerne aussi les voyageurs

En 1994, l'ADTC de Chambéry, appuyée par les syndicats de cheminots, a joué un rôle important pour faire reconnaître que le Lyon-Turin présentait un intérêt essentiellement pour le fret. L'intérêt du projet pour les voyageurs subsiste cependant car les performances aujourd'hui déplorables des relations voyageurs entre la France et l'Italie pénalisent la clientèle et expliquent la faiblesse du trafic observé.

Si on se contente de moderniser la ligne historique, ces relations devront coexister avec un trafic de fret plus important sur une ligne au profil défavorable. Elles ne pourront concurrencer l'automobile (entre Rhône-Alpes et Piémont) et l'avion (entre Londres, Bruxelles, Paris et Milan, Venise, Rome).

Une LGV Lyon-Chambéry Nord (70 km) associée à un tunnel de base ferait gagner 30 mn et accélérerait les relations internationales (Lyon-Turin, 300 km, se ferait en 1h45 au lieu de 4h17 aujourd'hui) et rentabiliserait le tunnel de base. Cependant elle serait surtout intéressante pour les relations nationales Paris-Alpes du Nord et intrarégionales (TERGV) Lyon-Savoie/Dauphiné, sur lesquelles le trafic automobile est intense. Elle pourrait décharger les lignes classiques au bénéfice du TER.

Financement

L'Union Européenne a envisagé de financer jusqu'à 50% du coût de la section transfrontalière (tunnel de base de 53 km et tunnel de Bussoleno de 12 km), estimé à 6,7 milliards d'euros 2003, et 20% du coût des accès nationaux dans les zones montagneuses (en France, de l'avant-pays savoyard à Saint Jean de Maurienne). L'Italie financerait 63% du coût restant de la section transfrontalière et la France 37%, les deux pays intervenant à 50-50 pour l'ensemble de l'itinéraire Lyon-Turin, d'un coût total évalué à 13 milliards (l'A51 coûterait 2,2 milliards).

C'est au cours de cette année 2006 que les crédits européens affectés aux projets RTE doivent être programmés. La situation est encore confuse, car le budget disponible a été revu à la baisse par le conseil des ministres.

De 30, le nombre des projets européens prioritaires (RTE) a donc été ramené à 6, avec un budget disponible de 7 milliards d'euros au lieu des 20 initialement prévus : selon la dernière proposition du commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, 1,7 milliard d'euros serait attribué au Lyon-Turin au cours de la période 2007-2013.

Opposition en Italie

La complexité des terrains traversés par le tunnel de base Saint Jean de Maurienne-Suse (53 km) justifie le percement en cours de plusieurs galeries de reconnaissance. Côté italien, on a découvert de l'amiante et des minerais radioactifs très localisés et en faibles quantités (au Lœtschberg, les problèmes liés à la présence de tels minerais ont été aisément maîtrisés).

La forte opposition qui se manifeste en Piémont est alimentée par la crainte des nuisances liées à l'évacuation des gravats pendant la durée du chantier et à leur stockage, par la découverte de minerais supposés dangereux, et surtout par une absence quasi-totale d'information sur la nature du projet et de concertation de la part du gouvernement italien, source inévitable de malentendu : la population hostile au projet refuse l'implantation d'une nouvelle infrastructure dans la vallée étroite de Suse et les nuisances du TGV, alors qu'il s'agit de faire circuler, en tunnel, des trains de fret destinés à absorber du trafic routier de surface. La possibilité même d'un transfert modal des trafics est ignorée des Italiens.

Suite aux nombreuses manifestations des piémontais, la Commission Européenne va mettre en place un comité d'experts indépendants, qui examinera tous les impacts environnementaux du Lyon-Turin et vérifiera la pertinence économique du projet.

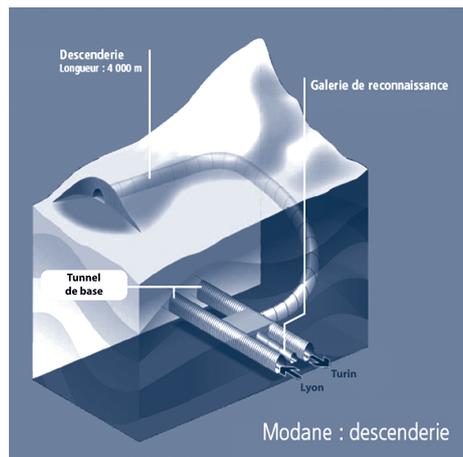
Les Verts divisés

Selon la sénatrice italienne verte Anna Donati, il faut abandonner tous les travaux routiers et taxer le trafic routier. Cependant la ligne ferroviaire existante peut accueillir un trafic de 20 MT, le double du trafic actuel, "ce qui suffirait à satisfaire la demande à l'horizon 2020". "C'est seulement après qu'il sera possible de voir si la ligne se sature et si une nouvelle ligne est nécessaire. Il est insensé d'insister aujourd'hui pour la construction d'un nouveau tunnel dévastateur et très coûteux et qui suscite une forte mobilisation hostile".

Réponse de Gérard Leras, président du groupe Vert au Conseil régional de Rhône-Alpes : "la ligne actuelle pourra accueillir entre 16 et 20 MT en 2008 : une nouvelle voie ferrée est nécessaire pour absorber les 51 MT qui transitent actuellement entre la France et l'Italie par voie terrestre, sans parler du trafic à venir. Le Gothard sera ouvert en 2016 sur un axe nord-sud, mais à des flux différents. Seule alternative au Lyon-Turin, prête à l'emploi : l'A51 jusqu'au Montgenèvre et de nouveaux tubes au Fréjus et au Mont Blanc".

Eurotunnel et Lyon-Turin

Eurotunnel peut être comparé au Lyon-Turin : liaison internationale, tunnel ferroviaire de 50 km mixte voyageurs et fret, coût total de 15 milliards d'euros. Le projet a été combattu par les milieux routiers, et critiqué en raison de prévisions de trafic bien trop optimistes puis d'un surcoût important lié au renforcement de la sécurité. Mais on dispose aujourd'hui d'une infrastructure performante utilisée par les TGV Paris-Londres (qui assurent 71% du marché train + avion et bientôt 80% quand la LGV anglaise sera terminée), et d'une grande réserve de capacité permettant de développer le fret ferroviaire.



Une alternative ?

A la fin des travaux en cours, la capacité de la ligne historique pourra difficilement dépasser 20 MT en raison de la croissance du trafic régional italien, de la mixité du trafic et des contraintes de sécurité (un TGV et un train de fret ne seront pas autorisés à se croiser dans les tunnels) : il sera alors difficile de reporter sur le rail plus du tiers du trafic routier actuel nord-alpin (25 MT), et a fortiori d'absorber le trafic nouveau et une partie du trafic littoral.

D'autre part une forte croissance du trafic sur la ligne historique impliquerait sa saturation au détriment du TER et augmenterait le bruit, les risques de pollution du lac du Bourget, longé par la ligne, et l'insécurité dans l'agglomération de Chambéry-Aix-les-Bains, traversée par la ligne, en cas d'accident impliquant des matières dangereuses.

On peut envisager une transformation plus profonde de la ligne historique, avec d'une part un doublement du tunnel de Modane, voire un tunnel de base plus court que le tunnel LTF, et d'autre part une traversée souterraine des agglomérations de Chambéry et Aix, et un renforcement de la ligne classique entre Aix et Ambérieu (avec un carénage le long du lac du Bourget). Mais ces aménagements, d'un coût important, offriraient une capacité et des performances inférieures à celle du projet RFF-LTF couplé au CFAL.

Points de vue variés en France

Les caractéristiques (gabarit, pentes, courbes) de la ligne historique, construite à l'époque de Cavour, sont telles qu'une réponse nouvelle, de type Eurotunnel, est nécessaire à un report modal massif.

L'aménagement du territoire européen exige qu'un axe Lisbonne-Kiev équilibre l'axe Rhin-Danube.

François Lépine, président de LTF

Le projet Lyon-Turin est l'occasion de revoir la politique des transports et d'introduire une redevance poids lourds, sa réalisation est urgente. Le chargement des camions sur l'autoroute ferroviaire doit se faire très en aval des Alpes, à Ambérieu où passent 70% des flux à destination de l'Italie.

CGT Rhône-Alpes

Le Lyon-Turin n'a d'intérêt que s'il est accompagné d'une politique incitative et contraignante pour que le report modal s'effectue réellement. La vraie solution est une redevance poids lourds pour limiter les flux de marchandises et les délocalisations.

ARSMB, Chamonix

Le Lyon Turin d'accord (ne sous-estimons pas son intérêt pour les voyageurs, la vitesse pouvant passer de 90 à 160 km/h en Maurienne), le sillon alpin d'abord (électrification de Grenoble-Montmélian, attendue depuis 1965, shunt à Montmélian évitant un rebroussement sur le trajet Grenoble-Italie).

ADTC Grenoble

C'est pour une réduction du volume des transports que nous devons militer. Laissons la fantasmagorie Lyon-Turin dans le vague et dans un futur indéterminé. A la pollution de l'air près, un TGV marchandises a les mêmes inconvénients qu'une autoroute.

Philippe Imbert, Mountain Wildernes

Plutôt que de réaliser un investissement aussi massif sur un seul itinéraire, il faut étudier sérieusement les gains à retirer d'investissements moins spectaculaires (ce qui emporte souvent la décision chez les ingénieurs et les politiques) mais mieux répartis sur l'ensemble du massif alpin.

François Lalande, Verts Grenoble

Il faut rejeter un tunnel de base, une LGV Lyon-Chambéry et un tunnel sous Chartreuse, d'un coût excessif qui amènera à différer l'entretien du réseau classique, et tirer le maximum de la ligne historique en portant certains tronçons à 3 ou 4 voies en Maurienne pour faciliter l'insertion des TER, en évitant Aix et Chambéry, et en perçant le tunnel sous Belledonne. Puis, si nécessaire, percer un nouveau tunnel de 25 km entre Modane et Oulx.

Michel Vandenbroucke, Lyon Tramway

Le point clé est l'instauration d'une taxation du transit routier, qui a la faveur de l'opinion. Elle ne pourra être acceptée par les transporteurs routiers que si elle est affectée au financement d'un projet fret, tel que le Lyon-Turin, qui leur sera utile (sécurité, fiabilité). Elle pourrait rapporter plus d'un milliard d'euros par an et éviter que le financement du Lyon-Turin n'assèche celui de l'extension nécessaire du réseau TGV et de la régénération urgente du réseau classique.

Si un petit pays, la Suisse, réussit (grâce à la RPLP et à la réduction de ses ambitions routières) à percer deux tunnels tout en modernisant son réseau ferré existant, deux grands pays, la France et l'Italie, aidés par l'Europe, peuvent en financer un seul !

Décider maintenant

On ne peut se contenter de penser à court ou moyen terme. Compte tenu des délais de réalisation du Lyon-Turin, et de l'enjeu écologique (nuisances, effet de serre), la France doit agir sans retard, après une dernière évaluation du projet, pour que la nouvelle liaison puisse jouer son rôle le plus tôt possible. Elle doit donc s'engager sur un financement du tronçon international (le reste suivra) pour que l'Union Européenne puisse s'engager à son tour, et mettre en place une politique volontariste et cohérente "à la suisse" indispensable au succès de l'opération.

Si le Lyon-Turin n'est pas confirmé rapidement, il risque de s'enliser, les crédits proposés par l'Union Européenne seront perdus, la redevance routière ne sera pas mise en place et il n'y aura pas davantage d'argent disponible pour le réseau ferré classique.

Phasage

Le tunnel de base et le tunnel de Chartreuse doivent être réalisés en première phase, et à deux tubes : ces tunnels sont trop longs pour pouvoir être exploités en alternance ; en cas de tube unique, une galerie de sécurité serait indispensable, et une construction en deux temps induirait des surcoûts.

Par contre le tunnel de Belledonne peut être reporté, de même que la LGV Lyon-Chambéry : dans un premier temps, les TGV peuvent utiliser l'itinéraire fret du Nord-Isère jusqu'à son raccordement avec la ligne existante Lyon-Chambéry ; à l'évidence, les LGV Ouest, Tours-Bordeaux ou PACA sont plus urgentes. D'autres infrastructures mixtes sont ou seront construites (ligne Perpignan-Figueras, contournement de Nîmes et Montpellier) et il n'est pas indispensable de faire rouler le TGV à 300 km/h entre Lyon et Chambéry.

Quel objectif ?

Avant de se positionner face à un projet technique aussi complexe, il faut se fixer un objectif clair. Le transfert du trafic routier de fret sur le rail doit concerner aussi bien les trafics existants (y compris par Vintimille) que les éventuels trafics nouveaux ; être massif, quasi-intégral, dans les zones montagneuses ; enfin se faire non seulement sur les traversées alpines mais aussi sur de longs itinéraires d'approche.

Seul cet objectif ambitieux peut justifier le coût du Lyon-Turin. Et seul le Lyon-Turin permet de l'atteindre.

La ligne historique modernisée n'est-elle pas suffisante ?

Si on adopte un objectif "zéro camion" (hors desserte locale) dans les vallées alpines, on peut difficilement écarter une nouvelle percée ferroviaire transalpine et une forte augmentation de la capacité des lignes affluentes, donc un nouvel itinéraire d'acheminement du fret depuis Ambérieu vers l'Italie, évitant Aix-les-Bains et Chambéry.

Pour la FNAUT, les problèmes environnementaux ne sont pas réhibitoires. Les impacts imposés aux riverains (déblais, bruit) doivent être reconnus au départ et traités, mais ils ne doivent pas occulter les effets bénéfiques, locaux et globaux, des transferts modaux rendus possibles par la liaison.

La ligne historique étant sinueuse et d'un profil difficile, l'intérêt d'un tunnel de base est multiple : durée réduite du trajet ; exploitation plus rationnelle donc moins coûteuse ; gabarit large permettant le passage des conteneurs maritimes ; nuisances sonores réduites sur une plus longue distance.

Un tunnel complémentaire plus modeste au Montgenèvre serait utile pour le trafic Marseille-Italie.

On objectera que le dispositif tunnel de base + tunnel de Chartreuse sera surdimensionné, d'autant que la croissance future du trafic de fret est manifestement surestimée par LTF. Mais on recherche un transfert massif du trafic routier. D'autre part, l'exploitation ferroviaire est difficile par nature, surtout en cas de mixité TGV-TER-fret du trafic : contrairement à la route, bidimensionnelle, le rail est unidimensionnel et ne peut fonctionner sans aléas que s'il dispose d'une réserve de capacité.

La mise en place du Lyon-Turin suffira-t-elle pour obtenir l'objectif visé ?

Non, un transfert modal massif exige un ensemble de mesures préparatoires et d'accompagnement.

- Dans un premier temps, il faut utiliser plus intensément le réseau existant,

ce qui suppose la modernisation en cours de la ligne historique (gabarit, signalisation et alimentation électrique), le report des TGV Paris-Genève sur la ligne du Haut Bugey, l'électrification et la remise à deux voies de la ligne et du sillon alpin. La ligne du Sud Léman n'est utile que pour les voyageurs.

- Une nette amélioration de la qualité du transport ferroviaire est également indispensable : l'interopérabilité entre réseaux (traction, signalisation) et la concurrence entre opérateurs peuvent y contribuer. Les grèves ne sont pas compatibles avec le transport du fret, les chargeurs exigeant légitimement une fiabilité poussée permettant un approvisionnement continu des usines et une distribution continue de la production.

- Le cabotage maritime (transport des conteneurs, merroutage) entre Espagne et Italie peut jouer un rôle utile, même s'il est encore difficile à chiffrer, et doit être encouragé par l'Etat.

L'amélioration nécessaire du système ferroviaire et du cabotage maritime ne suffira pas à provoquer automatiquement un transfert modal significatif (d'autant que la route dispose aujourd'hui d'une réserve de capacité non négligeable), elle doit être accompagnée d'une maîtrise du trafic routier.

- Tous les projets d'investissements routiers concurrents du rail doivent être éliminés : A48, rocade de Chambéry, deuxième tube du Fréjus, A 51 et son prolongement vers Briançon, tunnel routier de Montgenèvre, élargissement des autoroutes A43 et A7, ... faute de quoi on risque de déboucher sur un échec (comme avec le canal Seine-Nord qui sera concurrencé par l'A1 et l'A1 bis Amiens-Belgique récemment décidée).

- L'Etat doit aussi faire respecter la réglementation routière (vitesses, charges, temps de conduite, normes environnementales), la fraude largement pratiquée contribuant à diminuer les coûts routiers et à désavantager le rail face à la route (voir la pétition nationale initiée par la FNAUT).

- Une taxation doit être imposée au transport routier afin d'en augmenter le coût. Elle permettrait de freiner la croissance de la demande de transport et de faire disparaître une part des transports inutiles, de financer les investissements alternatifs à la route et d'en rentabiliser l'exploitation.

- Enfin l'impact négatif du transit routier est d'une telle gravité qu'il faudra peut-être, comme le souhaite le maire PS de Chambéry, Louis Besson, en venir à des mesures réglementaires coercitives pour en limiter le volume et l'interdire par les cols.

Le carnet du voyageur

Correspondances

Dans le Jura, le bus attend le TGV, mais le TGV n'attend pas le bus. Récemment, des travaux routiers ont retardé tous les bus. Un chauffeur, prévoyant d'arriver à la dernière minute en gare de Dole, a téléphoné pour prévenir la gare mais personne ne lui a répondu et les voyageurs ont vu le TGV partir sous leurs yeux. Cet épisode et quelques autres suggèrent que les aléas des correspondances train-bus et train-car sont souvent dus à des difficultés de communication entre exploitants.

Quand pourrions-nous arriver à Paris, Lyon ou Marseille avec un ticket de métro ou de RER compris dans le billet de train ? Quand l'intermodalité remplacera-t-elle la concurrence inscrite dans la culture des transporteurs ?

Danielle Pansu, APVFI, Lons le Saunier

En septembre 2005, la ligne Pontorson-Le Mont Saint Michel, exploitée par les Courriers Bretons pour le Conseil général de la Manche, a vu sa fréquence passer de 11 à 6 AR quotidiens. Conséquence pour les 36 trains TER Caen-Rennes desservant Pontorson chaque semaine : vers Le Mont, 16 trains sans correspondance, 15 trains avec une attente de 35 à 75 mn et 5 trains seulement avec une attente correcte inférieure à 20 mn. En sens inverse, 5 trains sans correspondance, 5 trains avec un délai trop réduit de 2 à 4 mn, 13 trains avec un délai de 29 à 34 mn, et 13 trains avec une correspondance correcte.

La fréquentation de la ligne Caen-Rennes a diminué au profit d'un passage systématique par Rennes (TGV + car exploité par les Courriers Bretons pour le Conseil régional de Bretagne, avec de bonnes correspondances et intégration tarifaire). Bel exemple de non-coordination des autorités organisatrices !

Guy Fontenelle, ADPCR

Une réaction de la CGT

Dans votre article "une grève inutile" (FNAUT Infos n°142), vous regrettez que les objectifs altruistes des cheminots grévistes aient vite été oubliés une fois obtenus certains "résultats catégoriels" : il faut cependant savoir apprécier la création de 200 emplois de contact avec les usagers dans les gares, la diminution des suppressions de postes de guichetiers, la suppression de 80% des ralentissements de trains, la relance de l'activité du fret SNCF, enfin l'arrêt des réductions de postes chez les agents de conduite.

Didier Le Reste, secrétaire général de la CGT-Cheminots

Un TVR peu fiable

La communauté urbaine de Nancy vient de décider de constituer un parc de réserve de 22 autobus en instance de réforme, afin de pouvoir parer un arrêt de l'exploitation du TVR pour cause de travaux ou "cas de force majeure". Cette précaution coûteuse en dit long sur la confiance qu'on peut avoir à Nancy dans la fiabilité du TVR.

Henri Martin, FNAUT Lorraine

Arnaques ferroviaires

- On comprend que RFF impose des péages pour les arrêts en gare sur les grandes lignes où ces arrêts pénalisent la fluidité du trafic, mais quelle est la justification économique de ces péages sur les petites lignes où seuls circulent des trains TER ?

- Non seulement la SNCF ne facture plus un voyage selon l'itinéraire le plus court mais elle saucissonne les parcours. Elle fait ainsi payer une prise en charge pour chaque tronçon et ne fait plus bénéficier le voyageur de la dégressivité des tarifs pour les longs parcours. Elle fait aussi payer l'information téléphonique qui a remplacé l'information écrite (panneaux horaires) que l'on trouvait dans les gares.

Bernard Poirrez, 90 Rougemont

Réservation obligatoire

La SNCF s'oriente vers une réservation obligatoire dans tous ses trains hors TER, avec l'alibi du confort et de la "préférence" des voyageurs. Mais cette pratique est contraignante, et même dissuasive dès que le voyageur doit improviser un déplacement : il faudrait que dans chaque train, une voiture ou partie de voiture de chaque classe soit accessible sans réservation.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou Ch

Les toilettes de Teoz

Souhaitant utiliser les toilettes de la voiture 17 d'un train Teoz Strasbourg-Paris en janvier dernier, je les ai trouvées fermées et j'ai dû parcourir le train jusqu'à la voiture 12 pour trouver des toilettes ouvertes, mais d'une propreté plus que douteuse. Une telle situation est vraiment lamentable.

Michel Derché, ASTUS, Strasbourg

Très grande voyageuse entre l'Alsace et Paris, et fervente du train, je suis aujourd'hui prisonnière et victime de Teoz. Tout est à revoir : les toilettes, les portes intérieures qui se coincent, la climatisation et l'éclairage défaillants, la restauration misérable, la réservation obligatoire trop rigide et le prix augmenté sans gain de temps en échange.

Dr Simone Gerber, Strasbourg

Le coin du cycliste

Sécurité à vélo

Selon une étude réalisée dans 8 pays européens pour la Commission Européenne en 1999 :

- le vélo dangereux en ville est une idée reçue tenace mais qui ne résiste pas à l'épreuve des faits ;
- l'insécurité subie par les cyclistes urbains est étroitement liée à la place accordée à l'automobile ;
- enfin plus la circulation cycliste est dense, plus les cyclistes sont en sécurité.

Cyclopolitain

Imaginé par deux étudiants lyonnais sur le modèle du pousse-pousse asiatique, le service Cyclopolitain est né en 2003. Il étend aujourd'hui sa présence au-delà de la presqu'île. La flotte comprend 10 tricycles à assistance électrique, les conducteurs sont des étudiants employés à temps partiel. Ce service a déjà été utilisé par 50 000 lyonnais, en majorité des personnes âgées. Le tarif est de 1 euro par kilomètre, un compteur de type taximètre est installé sur le guidon du tricycle.

Vélo d'Or

Ancien président du Mouvement de Défense de la Bicyclette, Laurent Lopez gère aujourd'hui un hôtel parisien : l'Hôtel du Nord, 47 rue Albert-Thomas, 75010 (tél 01 42 01 66 00). Lors d'un congrès des Villes Cyclables, il a obtenu un "vélo d'or" pour une initiative commerciale originale : il a mis dix vélos à la disposition de sa clientèle.

Vélo de nuit

D'après une étude de la Direction de la Sécurité Routière, 46% des tués à vélo ces dernières années l'ont été de nuit : bien des cyclistes pensent qu'il leur suffit de voir pour rouler la nuit, et ils négligent leur éclairage. D'où l'intérêt de la campagne de sensibilisation lancée chaque automne par la FUBicy : "cyclistes, brillez".

Le saviez-vous ?

Certains jours, on peut compter 7000 vélos en stationnement devant la gare ferroviaire d'Amsterdam.

La distance moyenne parcourue chaque année par un habitant est de 1019 km aux Pays-bas, 9658 km au Danemark, 327 km en Belgique, 168 km en Italie : la France est bien loin derrière ses voisins, avec 87 km.

Qu'il s'agisse de déplacements sur courte ou de longue distance, l'utilisation du vélo, comme celle de l'automobile, dépend fortement de l'offre de stationnement à destination.

Récompenses :

+2 points au GAM, association des gares routières de Marseille et Aix en Provence, qui a créé le service d'information CIAO. En téléphonant au 0 800 024 025 (0,22 euro la minute), le voyageur obtient tous les renseignements possibles sur les lignes d'autocar des Bouches-du-Rhône : réseau, horaires, desserte d'une localité donnée.

+3 points à Gilbert Meyer, maire UMP de Colmar : contre l'avis de la CCI, il veut reconverter l'aéroport de Colmar (110 hectares), surtout utilisé pour des activités sportives, en zone d'accueil pour les entreprises. Pour les déplacements professionnels, l'aéroport de Bâle est à 35 mn et celui de Strasbourg à 45.



L'association de Noisy-le-Sec pour la qualité de l'environnement s'oppose au prolongement du tramway T1 de Noisy à Val de Fontenay : "le tramway est dit écologique alors qu'il est polluant en amont puisque la fabrication des rails dégage autant de gaz carbonique que la consommation de gazole par les bus pendant dix ans (NDLR : un argument tiré du pamphlet de Michel Carmona, voir FNAUT Infos n°98). Devant les nuisances causées par le tramway, les classes moyennes et supérieures chercheront ailleurs des îlots de tranquillité, la mixité sociale actuelle en pâtira. Ce projet provoque depuis des années des débats sans fin et pourrait le climat social et relationnel de la ville".

L'association Bien Vivre à Noisy-le-Sec sans le tram ajoute sans rire : "Comment assurer la régularité du tramway alors que la ligne présente des pentes de 6% ? Devrons-nous augmenter nos impôts pour payer la consommation d'électricité du tramway ? Noisy est connue pour ses carrières, ses éboulements, ses glissements de terrain. Comment, avec le tramway, garantira-t-on la sécurité de nos habitations ?" Le tramway, un danger public!

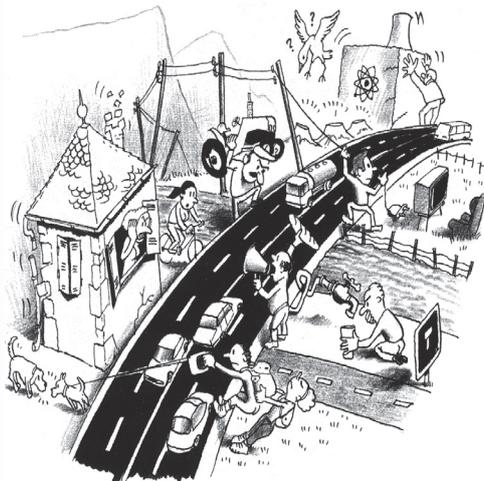
Yves Cortès, conseiller général de la Mayenne, n'aime pas le train : "on a construit des voies ferrées au 19ème siècle, époque où il n'y avait pas de voiture, mais le train est moins souple que la voiture. Il n'est pas responsable de vouloir rouvrir l'ancienne ligne Laval-Mayenne, qui est à voie unique : mieux vaut mettre de l'argent dans une RN 12 à 2x2 voies que dans la réhabilitation du train, il ne faut pas être passiste". Il faut surtout penser sans avoir l'oeil dans le rétroviseur.

● Bernard Rousseau, ancien président de France Nature Environnement : "nos élus semblent vivre sur une planète dix fois plus grande qu'elle ne l'est". Quand le PIB croît de 1%, l'espace occupé par l'homme croît de 2%.

● Marc Wiel, urbaniste consultant : "on parle improprement d'étalement urbain. Il faudrait plutôt parler d'éparpillement périurbain, et même de pulvérisation de l'habitat, tant il concerne des communes de plus en plus petites".

DINOSAURE

● Bernard Debré est député apparenté UMP du 16ème arrondissement de Paris et aimerait bien remplacer Bertrand Delanoë comme maire de Paris. Son programme est ambitieux (Le Parisien du 15-12-05) : "on ne peut plus circuler à Paris, personne n'est content. Les Verts veulent supprimer la voiture et étouffer les parisiens jusqu'au dégoût. Mais les parisiens doivent pouvoir circuler comme ils l'entendent. Il faut construire 20 parkings de 2000 places chacun, un par arrondissement".



DDE et SNCF

Fin 2005, les travaux de doublement de la RN 16 ont pris du retard. Explication : la SNCF a fait attendre ses livraisons de matériaux (granulats, bitume) destinés au chantier routier. Selon un responsable de la DDE de l'Oise, "nous avons choisi le transport par train pour éviter des norias de camions sur les routes, nous le regrettons vivement".

Vélos trop encombrants

Selon Bruno Bourg-Broc, maire de Châlons en Champagne, il est plus difficile de favoriser l'usage du vélo dans les villes moyennes que dans les grandes villes, car les rues y sont plus étroites. Pourtant, dans sa ville, les voitures arrivent à y passer facilement.

Exportations

L'automobile est le premier contributeur au commerce extérieur français : en 2004, elle a enregistré un excédent record de 12,7 milliards d'euros, devant l'agroalimentaire (8 milliards).

Quelle mobilité après le pétrole ?

L'après-pétrole, c'est le thème de la 13ème réunion du Club Mobilité du CERTU, qui se tiendra à Lyon le mardi 30 mai 2006. A ne pas manquer ! Renseignements et inscriptions auprès de Delphine Betka, tél. : 04 72 04 70 02, courriel : betka@entpe.fr

Goudron

10 hectares, c'est la superficie qui disparaît chaque jour sous le goudron : en 3 ans, l'Union Européenne perd l'équivalent d'une ville comme Paris.

Record

Chaque rame de tram strasbourgeois parcourt 60 000 km par an, un record de productivité du matériel tramway en France. La fréquentation du réseau urbain augmente de façon régulière : de 42 millions de voyageurs en 1994, elle est passée à 83 millions en 2004. Un strasbourgeois effectue en moyenne 185 voyages par an en transport collectif.

Péage urbain

A Stockholm, la circulation automobile aux heures de pointe a diminué de 30% depuis la mise en place, début janvier 2006, d'un péage urbain (1 à 2 euros suivant les heures). La formule est à l'essai jusqu'au 31 juillet, puis un référendum sera organisé auprès des habitants sur la poursuite de l'opération.

Précision

Les citations d'experts, fonctionnaires et responsables politiques ou syndicaux, parfois contradictoires entre elles, accompagnant nos articles (par exemple l'article sur la grève SNCF du 22-11-05, FNAUT Infos n°142), sont proposées au lecteur à titre d'information et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la FNAUT.

Rectificatif

La SNCF nous signale que son programme novateur "train + cheval" (FNAUT Infos n°143 daté du 1-04-06), qui a suscité un large intérêt parmi nos lecteurs, est abandonné en raison de l'hostilité des syndicats à l'embauche de personnel équestre hors statut.

Actions en régions

Aquitaine

- L'AUTRA regrette que la population et les élus du sud de la Gironde se mobilisent contre la LGV Bordeaux-Toulouse mais acceptent la construction de l'autoroute Pau-Langon voulue par la région bien que jugée déficitaire.
- L'association Les Droits du Piéton a participé à une réunion de la Communauté Urbaine de Bordeaux sur le développement durable : beaucoup de projets ambitieux ont été évoqués, mais l'incivisme et l'accessibilité sont considérés comme des problèmes hors sujet...

Bourgogne

- La FNAUT Bourgogne a obtenu, avec l'aide des quatre parlementaires nivernais, le maintien du train Corail Lyon-Nantes du dimanche après-midi que la SNCF avait décidé de supprimer alors que son taux de remplissage est supérieur à 80% et que des voyageurs n'y trouvent parfois pas de places assises.

Centre

- L'Association pour le développement du Transport collectif en Touraine (ADTT) se réjouit de voir le maire de Tours reconnaître enfin les avantages du tramway sur rails, comme ses voisins de Nantes, Orléans, Angers et Le Mans : "c'est le moins cher et celui qui dure le plus longtemps". L'association déplore cependant sa décision de ne réaliser qu'une demi-ligne (gare de Tours-Joué) dans un premier temps, mais selon le tracé le plus facile techniquement et non selon celui qui permettrait de desservir le plus d'habitants et d'activités (avenue de Grammont, où les bus disposent déjà de couloirs réservés). Eviter l'hypercentre ferait perdre à une desserte par tramway l'essentiel de son intérêt pour les usagers et pour l'hypercentre lui-même.

Transports et effet de serre

La FNAUT a rassemblé, dans un document de 32 pages, toutes ses réflexions sur la politique des transports et l'effet de serre. Après avoir montré les limites des avancées technologiques attendues d'ici 2050, elle présente un plaidoyer pour la recherche de transferts de trafic de la route et de l'avion vers les modes moins consommateurs en pétrole. Puis elle répond à une série d'objections techniques, économiques, sociales ou politiques souvent opposées à ses propositions.

Ce document peut être commandé au siège de la fédération au prix de 5 euros port compris (paiement en timbres si possible).

- L'ADTT a organisé une réunion publique avec la participation de Jean-Pierre Lapaire, ancien élu orléanais, sur "le tramway d'Orléans, retour d'expérience". Ce tramway est plébiscité à 95% par ses usagers.

● Jean-François Troin est intervenu dans la presse pour défendre le projet de LGV Tours-Bordeaux : "cette LGV discrète est nécessaire pour désaturer la ligne classique. Regardons plutôt ce qu'on nous prépare à bas bruit : un noeud autoroutier au coeur de la Touraine, un périphérique ouest de Tours qui servira au trafic international". C'est là qu'est le saccage.

Ile de France

- L'association MDB réclame davantage de places de stationnement pour les vélos à Paris. Elle regrette que la préfecture de police s'oppose à l'extension des contresens cyclables dans les rues à sens unique.

● L'AUT-Ile de France dénonce les Architectes des Bâtiments de France, des "gardiens de musée" qui s'opposent à une série d'aménagement utiles aux usagers des transports (abribus, couloirs réservés aux bus, passerelles) "alors que ces cerbères tolèrent les alignements de bagnoles et ont accepté sans sourciller d'horribles verrues telles que la tour Jussieu".

L'association souhaite que cessent les polémiques politiciennes stériles sur les couloirs de bus, dont la mise en place, initiée par la municipalité Tibéri en 1995, n'a rien d'une révolution : Paris ne fait que combler un retard monstre.

- L'AUT s'est opposée efficacement à la suppression, sans concertation, des strapontins dans certaines rames du RER B, inutilisés en heures de pointe mais bien utiles en heures creuses : la RATP a renoncé à son projet.

● L'AUT a donné un avis défavorable au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère : "son manque d'ambition est atterrant, il ignore le PDU adopté fin 2000, le dépassement systématique des normes pour plusieurs polluants est admis comme inéluctable près des grands axes routiers".

- L'AUT-Plaine Commune apprécie la progression du Mobilien en Seine Saint Denis, mais critique le projet Orbitale de la RATP (métro positionné entre le périphérique et l'A86) : "comme celui de Meteor, son coût hypothèquerait pendant 20 ans la réalisation d'autres projets urgents tels que le dédoublement de la ligne 13".

L'association déplore que l'adoption d'un schéma directeur cyclable de Saint Denis en 1996 n'ait été suivie d'aucun aménagement. Aujourd'hui, la mise en place d'un Plan Local des Déplacements sert de prétexte pour retarder encore les réalisations.

Pays de la Loire

- 400 voyageurs ont signé une pétition de la FNAUT adressée au Conseil régional protestant contre les retards et suppressions inopinées de services TER sur la ligne Nantes-Clisson.

● La FNAUT apprécie le lancement prochain par la région d'une étude sur la réouverture de la ligne Sablé-Château-Gontier, mais elle dénonce le projet de rocade sud de Château-Gontier qui emprunterait le tracé de cette ligne : "l'absence de vision globale est décevante, la ligne forme un tout de Sablé à Châteaubriant, un tronçon en cul-de-sac n'a pas d'avenir".

- La FNAUT et Tracés ont été reçues au ministère des Transports : les associations ont plaidé pour la remise en service de la ligne Laval-Mayenne, aujourd'hui souhaitée par de nombreux élus. Le ministère a proposé d'arrêter la procédure de fermeture pendant deux ans pour permettre à la région d'étudier une réouverture.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Toulon-Var-Déplacements a lancé une pétition pour l'accélération des travaux du tramway. L'association réclame des couloirs réservés et des priorités aux feux pour les bus, la définition d'un réseau cohérent de pistes cyclables et une mise en oeuvre programmée, une continuité cyclable est-ouest de l'agglomération étant prioritaire.

L'association a par ailleurs organisé une visite du tramway et des aménagements cyclables de Montpellier.

- La suppression du train Corail "Cévenol" étant envisagée par la SNCF, la FNAUT PACA a proposé son remplacement entre Marseille et Clermont-Ferrand par une relation TER trirégionale PACA - Languedoc-Roussillon - Auvergne exploitée avec des autorails AGC bimodes permettant un gain de temps. Un départ dans la matinée permettrait un aller-retour dans la journée avec la même rame, d'où un gain de productivité.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 144

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

Prix au numéro : 2 €

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

A51 : décision d'un autre âge

Lionel Jospin, lorsqu'il était premier ministre, n'a pas eu le courage de trancher entre les points de vue opposés de ses ministres sur la liaison Grenoble-Sisteron : celui de Jean-Claude Gayssot, partisan d'un aménagement quasi-autoroutier surdimensionné, et celui de Dominique Voynet, plus soucieuse de l'environnement et d'économie d'argent public, donc favorable à un aménagement léger des routes nationales accompagné d'une modernisation sérieuse de la voie ferrée Grenoble-Veynes-Marseille.

Le feuilleton interminable et ridicule de l'A51, qui a débuté il y a 20 ans, s'est donc poursuivi et a débouché en mars dernier sur la décision abracadabrantesque de Dominique Perben en faveur d'une autoroute passant à l'Est de Gap.

Il s'agit d'abord d'une mascarade politicienne, destinée à satisfaire les élus des Hautes Alpes : la solution retenue, de loin la plus délicate techniquement et la plus coûteuse, est en effet irréalisable financièrement, elle exigerait l'injection de 2 milliards d'euros d'argent public (le coût du TGV Ouest !) alors que les collectivités territoriales concernées refusent toute participation. Jamais on ne trouvera une telle somme pour améliorer l'accessibilité d'une petite ville de 40 000 habitants, Gap, et de quelques stations de ski des Hautes Alpes, tout le monde le sait !

Mais la décision du ministre présente un défaut fondamental d'ordre pédagogique, elle donne en effet des signaux déplorables à l'opinion.

- Elle ignore totalement les conclusions de la commission du débat public : améliorer la liaison dans des délais courts, avec un rééquilibrage vers le rail. Elle ne fait donc que renforcer le scepticisme ambiant face aux débats publics : "tout est décidé d'avance", ce qui n'est pas toujours vrai.

- Elle renforce ensuite la croyance, souvent démentie par l'expérience, dans les bienfaits automatiques du "désenclavement" routier.

- Alors que notre pays est lourdement endetté, et qu'on ne sait comment financer l'entretien du réseau ferré classique, elle laisse croire que tout est possible, comme par miracle, dès qu'il s'agit de la route.

- Enfin cette décision anachronique décrédibilise l'Etat quand il met en avant son objectif de protéger l'environnement et d'économiser le pétrole.

Jean Sivardière

Transports départementaux : autocar et transport à la demande

Depuis 1982, l'organisation des transports routiers non urbains de voyageurs est confiée aux départements, et on assiste à un renouveau du transport par autocar. Le matériel roulant a été modernisé, le transport à la demande s'est développé et la tarification a évolué favorablement. Mais les efforts sont très disparates d'un département à l'autre. Beaucoup reste à faire pour que l'autocar, en dehors des zones périurbaines et des grands axes interurbains, ne transporte pas que des captifs et devienne un concurrent de la voiture. Les rôles respectifs du train et de l'autocar doivent être harmonisés et, en attendant une réforme institutionnelle clarificatrice, la coordination entre régions et départements doit sérieusement progresser dans l'intérêt des usagers et des contribuables.



Une petite gare suisse près de Lucerne : le train va arriver. Un autocar, un minibus et un taxi attendent les voyageurs.

Le transport par autocar s'est vigoureusement développé quand le transport ferroviaire d'intérêt local a périclité entre les deux guerres mondiales. Puis il a connu une longue phase de déclin lié en partie à la désertification rurale. Il était alors souvent géré par de petites entreprises familiales auxquelles étaient reconnus des "droits patrimoniaux" et qui exploitaient aux risques et périls : pionnières au départ, elles ne virent pas venir l'explosion du rôle de l'automobile et n'adaptèrent ni leurs horaires, ni leurs itinéraires et leurs arrêts, ni leur information aux besoins des voyageurs, et donnèrent la priorité au transport scolaire ou d'entreprise.

En 1982, la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI, ou loi Fiterman) et les lois de décentralisation ont donné compétence aux départements pour gérer les transports interurbains de voyageurs par autocar à l'exclusion des services d'intérêt national ou régional

(voir FNAUT Infos n°139). Deux décennies plus tard, le renouveau des services d'autocar est clairement perceptible, mais on constate encore que le niveau d'ambition et d'implication des élus pour assurer le "droit au transport", garanti en principe par la LOTI, varie très fortement d'un département à l'autre, de l'Isère et du Calvados d'une part, à la Manche, à la Nièvre et à la Corse du Sud d'autre part (nous laissons ici de côté les transports scolaires).

Matériel roulant

Comme pour le transport ferroviaire régional, une première préoccupation des élus a été le renouvellement du matériel roulant, souvent dans un état affligeant de vétusté. L'image de marque de l'autocar a ainsi été renouvelée.

Il faut aujourd'hui aller plus loin et offrir au public un matériel plus adapté à la desserte rurale que l'autocar de grand tourisme souvent utilisé par les exploitants,

c'est-à-dire plus accessible grâce à un plancher plus bas, des marches escamotables et une plateforme pour les poussettes et les caddies. Il est aussi souhaitable d'aménager des quais aux principaux arrêts pour faciliter la montée et la descente des voyageurs.

Identification des réseaux

Une autre clé de la réussite est l'identification des réseaux départementaux, c'est-à-dire la possibilité de pouvoir repérer clairement les autocars, minicars et taxis collectifs comme des éléments d'un même réseau, grâce à une livrée commune malgré la multiplicité des exploitants (de petites entreprises peuvent coexister avec une régie départementale ou des filiales de grands groupes). Le Calvados et le Rhône fournissent de bons exemples de l'attention qui doit être également accordée à un aménagement visuel homogène des points d'arrêt, gare routière ou simple poteau portant un panneau horaire. Le nom du réseau doit lui-même être aisément mémorisable, par exemple Bus Verts (Calvados), TransIsère (Isère), Réseau 67 (Bas-Rhin).

Fréquences

La couverture géographique des territoires départementaux par les lignes régulières n'est pas toujours satisfaisante, et les vitesses sont faibles. Les lignes interdépartementales sont rares.

À noter que des services d'autocars sur autoroute ont été créés sur des itinéraires où le train n'est pas compétitif, par exemple Nice-Aix en Provence.

Le principal point faible des dessertes routières existantes est la fréquence. Il n'est pas rare qu'un seul aller-retour quotidien soit proposé, et à des heures peu commodes pour les actifs : la priorité est donnée aux scolaires. Dans les départements ruraux, le potentiel de clientèle adulte est jugé trop faible pour justifier une desserte plus étoffée.

Lignes régulières et transport à la demande

La principale nouveauté est l'apparition du transport à la demande (TAD) complétant les lignes régulières traditionnelles assurant des services quotidiens ou les seuls jours de marché. Il s'est développé (dès la fin des années 1970 en Aveyron) dans les cantons ruraux ou périurbains sous deux formes principales :

- des services à la demande, assurés par minicars, ayant des itinéraires, des arrêts et des horaires prédéfinis, et dits virtuels car, s'ils figurent bien sur les fiches horaires, ils ne sont activés que si au moins un

voyageur en fait la demande par téléphone auprès d'une centrale de réservation, au plus tard avant 16 ou 17h la veille du déplacement envisagé (on peut aussi appeler au dernier moment et avoir la chance d'apprendre que la ligne a été activée par un autre usager) ; de tels services peuvent exister en heure creuse sur des itinéraires desservis par des lignes régulières ;

- des services de taxi collectif fonctionnant sur réservation effectuée la veille du déplacement et selon le principe "itinéraire non défini, arrêt non défini" ; le transporteur organise son circuit en fonction des appels enregistrés, il prend en charge et ramène les usagers à leur domicile. Un tel service doit être géré par le département, plutôt que par un regroupement de communes. Le bon fonctionnement de la centrale de réservation est crucial. Le service peut évoluer, en cas de succès, vers une ligne virtuelle ou régulière.

Tarifification disparate

La tarification est, avec le transport à la demande, la deuxième innovation marquante. Il est cependant très difficile, aujourd'hui, de s'y retrouver dans le dédale des particularités tarifaires introduites par chaque autorité organisatrice départementale : les réductions pour les carnets, les abonnements, les enfants, les bénéficiaires du RMI-RMA et du minimum vieillesse, sans oublier la tarification SNCF valable pour les "autocars de substitution" circulant sur les itinéraires d'anciennes lignes ferroviaires. Seuls certains départements ont introduit le principe du trajet à tarif unique. Une balkanisation tarifaire analogue est observée en transport régional.

Information et promotion

Dans la plupart des départements, on peut trouver des fiches horaires et même un livret regroupant tous les services existants, quel qu'en soit l'exploitant. Les initiatives du Rhône sont exemplaires : outre un tel livret, il édite aussi sept guides de poche et propose un numéro de téléphone unique aux voyageurs, "allo transports publics 69".

Mais l'accès à l'information reste difficile : les gares SNCF ne diffusent pas toujours les horaires des autocars et, dans certaines gares routières, il n'y a pas de personnel pour renseigner les usagers.

Il faut faire connaître l'offre par des canaux variés (presse quotidienne régionale, journaux municipaux, radios locales, offices de tourisme. A l'image de celui que réalise la SNCF, le voyageur aimerait pouvoir disposer d'un CD Rom regroupant les informations fournies par tous les départements.

Des situations très contrastées

Les départements français sont très divers par leur superficie, leur géographie, leur population (désertification ou croissance démographique), leur structure urbaine, leur économie (rurale ou industrielle). Dans les départements ruraux, les lignes de cabotage entre villes prédominent. Dans les départements urbains, on trouve surtout des services périurbains autour des grandes villes : dans les Bouches du Rhône, le domaine de compétence du département est limité par la multiplicité des périmètres de transport urbain. Un département mixte typique est l'Isère.

En Meurthe et Moselle, 36 lignes régulières et 18 lignes de marché desservent 446 communes sur 570, elles sont complétées par du TAD.

Dans le Rhône, 61 lignes régulières et 49 lignes à la demande assurent un maillage parfait du département : toutes les communes sont desservies par au moins un aller et retour par jour en semaine, et un seul en fin de semaine et en période scolaire.

Les Pyrénées Atlantiques possèdent une grande variété de lignes : cadencées, traditionnelles, secondaires, de pays, touristiques et à la demande.

Le Calvados est doté de lignes régulières et de lignes ne fonctionnant qu'en période scolaire. Ces lignes convergent vers Caen, Bayeux et Lisieux. Des lignes express ont été créées sur des axes très fréquentés reliant Caen à Courseulles, Ouistreham et Honfleur-Le Havre, sur lesquels le car ne concurrence pas le train.

En Loire Atlantique, une politique globale de transport est recherchée. L'axe principal d'urbanisation Nantes-Saint Nazaire-Guérande-Le Croisic est desservi par 25 allers-retours quotidiens, les autres lignes convergent vers Nantes, Saint Nazaire et Châteaubriant.

Dans la Manche, 393 communes ne sont pas desservies par une ligne régulière, soit deux communes sur trois hors des périmètres urbains de Cherbourg, Saint Lô et Granville ; l'équipement des arrêts est sommaire et hétérogène ; aucun document d'information ne reprend l'ensemble des services ; les réductions tarifaires ne sont pas harmonisées ; il n'existe aucune coordination avec la SNCF et les réseaux urbains ; les fréquences sont faibles ; l'image de marque du réseau est inexistante. Un schéma départemental de transports est à l'étude depuis ... 1999. Un réseau armature doit se développer en cohérence avec le rail et être complété par du TAD de rabattement, mais seule la clientèle captive est visée.

Une alternative à la voiture ?

Longtemps oublié en France, alors qu'il a toujours été pris au sérieux chez nos voisins européens, l'autocar est un outil précieux d'aménagement du territoire et un maillon important de la chaîne de transport permettant d'accéder aux réseaux régional et national depuis les bourgs et petites villes. En Suisse et en Autriche, on peut vivre sans posséder de voiture : toute localité est desservie par un transport collectif.

Les conseils généraux se sont engagés dans le développement des services d'autocar, mais avec des ambitions encore limitées en dehors de quelques grands axes reliant entre elles des villes importantes : il s'agit davantage d'une politique sociale visant les clientèles captives (jeunes de moins de 18 ans, demandeurs d'emploi non motorisés, personnes handicapées et personnes âgées inaptes à la conduite) que d'une volonté d'offrir à l'ensemble de la population une véritable alternative à l'usage croissant du véhicule individuel.

Ce n'est pas ce type d'offre minimale qui peut inciter les habitants des communes rurales à prendre massivement le transport collectif : dépendre d'un ou deux allers et retours par jour est trop éloigné du niveau de souplesse offert par la voiture. Les cars postaux suisses, aux horaires cadencés et à la qualité de service proverbiale, ont déjà bien du mal à lutter contre elle...

Les conseils généraux (qui dépensent sans compter en travaux routiers inutiles) doivent voir plus grand aujourd'hui, et organiser des services réguliers cadencés entre villes, et des dessertes étoffées des pôles culturels, sportifs, de détente et touristiques. En effet le vieillissement de la population, la hausse du prix des carburants, l'installation de citadins dans des bourgs satellites des grandes villes, l'augmentation du nombre des exclus... élargissent la clientèle potentielle de l'autocar.

Pénurie d'autocar

La liaison par autocar Marseille-Aix est de qualité excellente, et celle de Marseille-Aubagne vient d'être rénovée. Mais la desserte par autocar reste déficiente dans bien des zones urbanisées. La gare de Sarnay (Var) est à 35 mn du centre-ville : une correspondance avec les trains est assurée par Littoral Cars ... trois fois par jour. Le reste du temps, il faut marcher. Vers 18h, regagnant la gare à pied, j'ai été doublé par six autocars et un minicar vides rentrant au dépôt, très proche de la gare.

Jean-Louis La Rosa

Saône et Loire

Le réseau (34 lignes régulières et 42 lignes de marché ou à la demande) a une structure en étoile autour de Chalon sur Saône, Mâcon, Le Creusot et Autun. Il est complété par 4 lignes interdépartementales : Autun-Château Chinon vers la Nièvre, Digoïn-Roanne vers le Rhône, Chalon-Lons le Saurier vers le Jura, enfin Chalon-Seurre et Chalon-Beaune vers la Côte d'Or. L'offre est peu attractive : les lignes sont souvent sinueuses, les horaires peu adaptés aux besoins des actifs. Un voyage nécessitant une correspondance est très difficile à organiser. Les réductions tarifaires sont très variées, il n'y a pas de tarif unique. La desserte des gares TGV de Montchanin (depuis Autun et par les transports urbains) et Mâcon est assurée, mais sans coordination horaire avec les TGV à Mâcon. Les correspondances car-TER sont pratiquement inexistantes, il n'y a pas de tarification intermodale. Le Conseil général privilégie le transport scolaire ; pour les autres lignes, il considère que la clientèle est insuffisante pour pouvoir étoffer les services. Un taxi a été substitué à certains autorails Autun-Avallon (ligne du Morvan).

Nièvre

La ligne la plus fréquentée du département est Nevers-Château-Chinon, avec seulement 10 voyageurs par service en moyenne.

Pour alimenter la ligne du Val de Nièvre (Prémery-Guérigny-Nevers), il suffirait de diminuer les tarifs (plus de 4 euros pour 20 km) et d'harmoniser les horaires avec ceux des trains à Nevers. La clientèle existe, y compris pour des trajets domicile-travail vers les administrations de Nevers ou l'hôpital, situé à 5 km du centre et volontairement sous-équipé en parkings. Mais le Conseil général s'en désintéresse.

Récemment, confronté à de sérieuses difficultés financières, sans la moindre concertation, il a voulu supprimer le service du matin, mais il a dû y renoncer face aux protestations des usagers et aux interventions publiques de la FNAUT. Ce souci d'économie ne l'empêche pas de dépenser sans compter pour aménager le circuit de formule 1 de Magny-Cours, un gouffre financier.

Les voiries d'accès à Nevers sont surchargées et la ville elle-même asphyxiée par l'automobile. La Communauté d'agglomération de Nevers étudie un plan de déplacements urbains qui veut rendre difficile la pénétration automobile et favoriser les bus et les vélos par la création de couloirs réservés, mais il n'y a aucune coordination entre cette institution et le Conseil général.

Mayenne

Depuis plusieurs années, le réseau départemental de la Mayenne était aisément identifiable par son logo "Pégase", un même poteau d'arrêt pour toutes les lignes, quel qu'en soit l'exploitant, et des fiches horaires bien conçues. Mais l'offre restait très médiocre.

Le nouveau schéma des transports collectifs est ambitieux (la FNAUT a contribué à cette ambition à travers ses interventions auprès des élus et des exploitants). Il combine des services réguliers et des services à la demande susceptibles de les alimenter par rabatement. Il offre une tarification attractive : le département a été découpé en deux zones, le billet est à 2 euros à l'intérieur de chaque zone, avec une réduction de 50% pour les jeunes de moins de 26 ans.

Les progrès sont incontestables : ainsi de nombreux équipements ruraux de loisirs (piscines, plans d'eau) inaccessibles sans voiture sont dorénavant desservis par TAD et mieux utilisés. Cependant de nombreux points sont perfectibles (une concertation régulière avec les associations a été instaurée).

- Les fréquences restent faibles, même sur la ligne Laval-Mayenne reliant les deux villes les plus importantes du département (respectivement 50000 et 13500 habitants) : la liaison est pratiquement inexistante le dimanche.

- A Laval, il n'y a pas de correspondances "quai à quai" entre autocars et transports urbains. Trop souvent, il faut marcher et traverser des rues en prenant des risques pour attraper un bus ; si on le rate, il faut attendre 20 minutes.

- Le réseau reste essentiellement centré sur Laval, avec un service vers Laval le matin et retour le soir. Par suite, il est très difficile d'aller d'une petite ville à une autre sans y passer la journée : il faudrait diamétraliser les services.

- Une fois parvenu à l'intérieur du périmètre de transport urbain, l'autocar va directement à la gare routière : cela oblige souvent l'usager à prendre un bus urbain pour revenir en arrière jusqu'à sa destination.

- Le réseau n'est pas maillé. Pour aller à Rennes, Angers ou Nantes, il est obligatoire de passer par Laval, d'où des pertes de temps et un coût plus élevé. Le TGV s'arrête à Laval, mais aussi à Vitry, inaccessible en autocar.

- Faute d'accord avec la Bretagne, la ligne Laval-Fougères (Ille et Vilaine) ne comporte aucun arrêt intermédiaire.

Ce dossier sur les dessertes départementales a été réalisé à partir des contributions de Gérard Bamet (Mayenne), Jean-Yves Colas (Manche), Jean-Yves Dareaud et Jacques Thévenin (Saône et Loire), Michel Oppein (Nièvre).

Outre les progrès en matière de couverture du territoire, d'amplitude horaire et de fréquences, d'accessibilité, d'information et de tarification, l'effort doit porter prioritairement sur une intégration plus systématique - positionnement des gares routières et des arrêts, horaires, tarifs - entre réseaux urbains, départementaux, régional et national de transport. Cette intégration (qui doit concerner aussi les transports scolaires) exige une collaboration entre autorités organisatrices, leur permettant aussi de valoriser leurs efforts financiers.

On en est parfois bien loin ! Ainsi la ligne d'autocar Aix-en-Provence - Salon-de-Provence, exploitée précédemment par la régie des Bouches du Rhône (RDT 13), est aujourd'hui, par la volonté de la Communauté du Pays d'Aix (CPA), scindée en deux lignes distinctes : Aix-Lambesc, située sur le territoire de la CPA, et Lambesc-Salon. Le voyageur de bout en bout doit emprunter deux autocars du même exploitant, la RDT 13, et acheter deux billets.

On observe aussi, trop souvent, des situations de concurrence entre services ferroviaires financés par les régions et services routiers financés par les départements : l'utilisateur n'y gagne rien et le contribuable paie deux fois.

- En 2005, le conseil général d'Ille et Vilaine a introduit, sans concertation avec le conseil régional de Bretagne, une tarification forfaitaire à 3 euros sur des services de cars qui concurrencent frontalement les trains TER circulant aux mêmes heures sur le même trajet.

- Quand le conseil général de Meurthe et Moselle a offert une tarification

routière très bon marché (ticket unique à 1,5 euro, 10 voyages pour 10 euros), la fréquentation a explosé (+64%) mais le TER a perdu des clients. Et cette initiative a entraîné une stupide rupture de charge sur la ligne routière Verdun-Metz (65 km), qui traverse trois départements : la Meuse, la Meurthe et Moselle (sur seulement 8 km !) et la Moselle (voir FNAUT Infos n°110).

- A l'inverse, le billet SNCF Quimper-Brest est accepté sur la ligne routière du Finistère qui relie ces deux villes par un autre itinéraire, ce qui offre un choix intéressant à l'utilisateur. En Loire Atlantique, sur l'axe Nantes-presqu'île guérandaise, un billet unique Métrocane donne accès aux transports urbains de Nantes, aux autocars départementaux et aux trains TER. Dans le Calvados et l'Isère, un même titre de transport permet d'utiliser le réseau départemental et les réseaux urbains.

Un cas d'école

Dans la baie du Mont Saint Michel, qui accueille 3 millions de visiteurs par an, les dessertes sont organisées, sans la moindre coordination, par deux régions, deux départements et la SNCF. Les dessertes routières prédominent. Chaque transporteur a sa propre tarification, aucune source d'information (livret ou site internet) ne récapitule l'ensemble des services offerts.

La région Bretagne exploite une ligne routière Rennes-Le Mont Saint Michel, en correspondance avec les TGV Paris-Bretagne à Rennes, à raison de 3 allers-retours quotidiens : la ville de Pontorson n'est pas desservie. Cette desserte routière confiée aux Courriers Bretons (groupe Kéolis, filiale de la SNCF) concurrence les trains TER de Basse Normandie qui circulent sur la ligne Caen-Rennes.

Le département de l'Ille et Vilaine a confié aux Courriers Bretons l'exploitation des liaisons Rennes-Pontorson, et Saint Malo-Pontorson-Fougères avec correspondances pour le Mont à Pontorson (il n'y a plus de relations directes Saint Malo-Le Mont depuis 2005).

Le département de la Manche a accordé aux Courriers Bretons l'exploitation de la ligne Pontorson-Le Mont, qui n'assure les correspondances qu'avec la moitié des TER de la ligne Caen-Rennes, ainsi que l'exploitation de relations Pontorson-Avranches.

Enfin la SNCF (Corail Intercités) assure périodiquement des relations par autocar entre Villedieu les Poêles et le Mont Saint Michel en correspondance avec les trains Paris-Granville, qui ne desservent ni Avranches, ni Pontorson.

Selon le géographe Pierre-Henri Emangard, co-auteur du livre "Des omnibus aux TER" (éditeur La Vie du Rail) : "l'autorail a, plus que le car, une capacité à favoriser le maintien des services de transports périurbains et touristiques. L'effet est semblable à l'effet tramway observé dans les agglomérations. Le poids physique et symbolique du transport public est nettement supérieur avec un site propre ferroviaire qu'avec un car en site banalisé".

Ce constat, qui a toujours été celui de la FNAUT (voir FNAUT Infos n°23), l'incite à préconiser une utilisation maximale du réseau ferré existant, des réouvertures de lignes, et la préservation d'emprises susceptibles de retrouver une utilité le jour où le prix du pétrole aura atteint un niveau dissuasif pour l'automobiliste.

Le train l'emporte en général sur le car en matière de sécurité, de vitesse et de régularité, de confort et de capacité à encaisser les pointes de trafic : il doit donc constituer l'ossature. Mais, bien évidemment, l'autocar est indispensable dans les zones dépourvues de voies ferrées. Plus souple que le train, il est particulièrement adapté aux courtes distances et aux flux faibles. Il est cependant soumis aux aléas de la circulation, intempéries et embouteillages.

Les créneaux respectifs du train et de l'autocar ne sont pas séparés de manière étanche. L'important est d'éviter toute concurrence entre trains et cars circulant sur des itinéraires parallèles.

Depuis quelques années, on a vu se développer des services routiers (minicar, taxi) assurant des liaisons entre bourgs et gares SNCF. Mais les exemples de mauvaise complémentarité entre train et autocar sont encore innombrables. Ainsi, pour aller de Grenoble à Nice sans détour par Marseille, il faut passer par Veynes et Digne. Mais, depuis la fermeture de la ligne Saint Auban-Digne, il faut emprunter un train et un autocar, ou deux trains et un autocar, puis un train, et les correspondances train-autocar sont aléatoires.

Un réseau modèle

La Suisse offre un exemple unique au monde de fonctionnement en réseau de tous les types de transports publics : transports urbains, trains, autocars postaux, bateaux et téléphériques. Les correspondances sont parfaitement organisées, et l'intégration des tarifs et de la billetterie est très poussée au sein des communautés tarifaires. Au lieu d'organiser de multiples colloques sur l'intermodalité, autorités organisatrices et exploitants collaborent avec le souci prioritaire de l'intérêt du voyageur.

BIEN DIT

● **Christian Babusiaux**, président de chambre à la Cour des Comptes : "la complexité des autorités organisatrices ne doit pas s'ajouter à la complexité des problèmes de transport".

● **Renaud Denoix de Saint Marc**, vice-président du Conseil d'Etat : "pour que l'action des collectivités territoriales soit vraiment efficace, il faut réfléchir aux conséquences de leur empilement : les communes, les groupements de communes, les départements, les régions, cela fait beaucoup".

● **Jean-Joseph Régent**, président du Conseil de développement de Nantes : "le citoyen exerce ses prérogatives dans le cadre du système commune-département-Etat, mais c'est désormais dans le tryptique intercommunalité-région-Europe que se prennent les grandes décisions qui engagent l'avenir".

Activités de la FNAUT

- Simone Bigorgne, Anne-Sophie Vincent et Marc Debrincat ont rencontré le médiateur de la SNCF, Bernard Cieuta.
- Jean-Paul Jacquot a rencontré Alain Fayard, inspecteur général de l'Équipement, au sujet de l'Eurovignette.
- Jean Sivardière est intervenu lors d'une réunion publique organisée à Chambéry par la CGT Rhône-Alpes sur le projet Lyon-Turin. Il a participé à un débat sur le Lyon Turin organisé par le magazine Lyon Capitale. Il est intervenu lors des états généraux du PS à Lyon sur le développement durable.
- La Charte des véloroutes et voies vertes, proposée par la FNAUT pour concilier la préservation du patrimoine ferroviaire et l'extension des voies destinées aux loisirs non motorisés (voir FNAUT Infos n°126), a été présentée par Jean Sivardière lors de l'assemblée générale de l'AF3V et signée par l'AF3V, la FUBicy, la FFCT et l'Union Touristique des Amis de la Nature.
- Daniel Mouranche et Régis Bergounhou ont élaboré la réponse de la FNAUT au ministère de l'Écologie sur le projet de simplification des enquêtes publiques.
- Régis Bergounhou et Marc Debrincat ont participé à la réunion annuelle entre les associations de consommateurs et la Commission Européenne.
- Marc Le Rochais a été auditionné pour le RAC, la FNAUT et FNE, par la commission "effet de serre" du Conseil Economique et Social.
- Jean Sivardière a rencontré Jacques Le Pape, conseiller technique de Thierry Breton, et Pierre Painault, de la direction du Trésor, au sujet de l'indemnisation des grands handicapés de la route.
- Olivier Louchard, animateur du RAC, et Jean Sivardière ont représenté la FNAUT au groupe de travail Transports de la MIES sur l'actualisation du Plan Climat.
- Lors de la dernière assemblée générale de la FNAUT, les participants ont pu dialoguer avec Odile Fagot, directrice de Corail-Intercités à la SNCF et Philippe Charlot, directeur des lignes interrégionales du grand bassin parisien nord.
- Jean Sivardière et Régis Bergounhou ont rencontré Loïc Hilaire, conseiller technique de Dominique Perben, au sujet du service minimum en cas de grève dans les transports collectifs urbains.

Urbanisme et déplacements

Divers textes sur ce thème publiés dans FNAUT Infos (origine et dangers de l'étalement urbain, intérêt d'une densification de la ville pour les transports et l'environnement) ont été rassemblés dans un recueil de 16 pages, qui peut être commandé au siège de la fédération au prix de 3 euros port compris (paiement en timbres si possible).

Actualité

SNCF : cercle vertueux ?

En présentant les résultats financiers de la SNCF pour 2005, Louis Gallois a vanté "l'excellente performance" de son entreprise. Or, même s'il est supérieur de 900 millions d'euros à celui de 2004, le bénéfice annoncé de 1,3 milliard d'euros ne signifie pas grand chose car il masque des réalités très contrastées.

Il faut tout d'abord en déduire les 805 millions résultant de la cession de participations dans Cegetel et la Société Hydro-électrique du Midi : les "bijoux de famille" ne se vendent qu'une fois.

La SNCF a bénéficié d'autre part de circonstances extérieures favorables : l'augmentation du prix des carburants routiers et les initiatives des régions (modernisation du matériel TER, tarifications incitatives) ont largement contribué à la croissance du trafic TER.

A l'inverse, la SNCF a dû encaisser deux fortes hausses : celle du montant des péages exigés par RFF, et celle de sa facture d'électricité, qui atteint dorénavant 550 millions d'euros par an.

Les efforts commerciaux indéniables de la SNCF lui ont permis de faire progresser de 3% le trafic TGV. Mais ses bons résultats financiers sont dus aussi à sa politique dans le secteur du fret, consistant à liquider les trafics non rentables - quitte à encombrer les routes de milliers de camions supplémentaires - ce qui lui permet de supprimer des gares, des lignes et du personnel.

Louis Gallois a donc affirmé un peu vite que la SNCF est aujourd'hui engagée dans un "cercle vertueux".

Les 25 ans du TGV

A l'occasion du 25ème anniversaire du TGV, la SNCF a rappelé tous les succès du TGV. Elle s'est cependant un peu vantée en affirmant qu'elle avait inventé les TGV province-province.

Cette idée remarquable a d'abord été avancée, dès la fin des années 70, par Jean Chouleur, un "polytechnicien qui avait des idées", théoricien visionnaire mais trop discret de l'intermodalité et co-fondateur de la FNAUT, décédé prématurément en 1994.

En 1983, j'avais présenté au conseil d'administration de la SNCF un document de réflexion sur le TGV reprenant l'hypothèse d'une interconnexion entre les LGV Sud-Est, Nord et Atlantique, et j'avais pu constater que cette idée novatrice était encore accueillie avec scepticisme : "on peut toujours s'amuser à tracer des traits sur une carte", m'avait répondu avec condescendance un directeur général adjoint de l'entreprise...

Jean Sivardière

Changement

Quand on n'a pas d'idées, on change les appellations et les sigles : la "Journée sans ma voiture" a été rebaptisée "Journée Bougez autrement", le Commissariat du Plan est devenu récemment le CAS (Conseil d'Analyse Stratégique) et la DATAR est maintenant la DIACT (Délégation à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires). Mais le changement s'arrête vraiment là.

Lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des territoires (CIACT) du 6 mars dernier, le gouvernement a décidé d'abonder de 500 millions d'euros sa contribution aux contrats de plan Etat-régions pour l'année 2006 : 300 millions pour la route et 200 pour l'ensemble des autres modes (transports d'Ile de France, rail, ports, fluvial et combiné). De 54%, la part de la route en 2006 passe à 56%.

Certes les crédits attribués aux autres modes progressent d'un facteur 3 par rapport aux années précédentes, mais cela signifie seulement que le montant des travaux prévus et leur taux d'engagement (43% contre 64% pour la route) étaient très faibles. En fin de contrats, le taux de réalisation des travaux devrait être de 82% pour la route et de 70% pour le rail.

2006 étant la dernière année des contrats de plan en cours, le gouvernement avait la possibilité de corriger les errements passés : une fois de plus, il a raté l'occasion de mettre ses choix financiers en accord avec ses déclarations exaspérantes sur le développement durable. L'effet de serre et le facteur 4, on verra plus tard ...

Bercy dévalise RFF

On se souvient que l'Etat, lors de la création de RFF en 1997 (loi Pons-Idrac), s'était engagé à désendetter le nouvel établissement public, comme cela avait été fait en Allemagne lors d'une séparation analogue entre infrastructure et exploitation ferroviaires.

Non seulement ce désendettement n'a jamais été effectué mais l'Etat, aujourd'hui désargenté, vient de s'emparer discrètement d'environ la moitié du patrimoine immobilier (hôtels, alentours de gares urbaines) accordé à RFF en 1997 et non encore vendu. Ces biens, estimés à 800 millions d'euros, pourront être rapidement vendus mais RFF ne sera indemnisé que de 150 millions alors que son endettement est supérieur à 25 milliards d'euros et que, sans parler de l'extension souhaitable du réseau TGV, ses besoins pour entretenir, régénérer et moderniser le réseau ferré classique sont criants comme le rapport Rivier l'a souligné récemment (voir FNAUT Infos n°141).

Le carnet du voyageur

Voyage scolaire

Professeur dans un collège de Coutances (Manche), Michel Lair a obtenu de pouvoir visiter, avec deux classes de 4ème, le même jour, Versailles et l'Assemblée Nationale. Il se rend donc à la gare de Coutances pour demander un billet collectif Coutances-Versailles via Lison et Paris Saint Lazare. Mais le guichetier n'en délivre plus : "adressez-vous à Rouen par téléphone".

Aussi dit, aussi fait. Notre professeur reçoit, trois jours plus tard, un fax en provenance d'Euralille lui proposant, faute de correspondance adaptée à Lison (alors qu'il existe un car TER Coutances-Lison à l'heure souhaitée à l'aller comme au retour), de partir de Lison en train. Contacté immédiatement par téléphone, le signataire du fax suggère de rechercher un autocariste privé pour le parcours Coutances-Lison, et explique que son système informatique ne peut pas délivrer de billet pour le trajet Versailles-Saint Lazare interne à l'île de France. En définitive, par simplicité, le voyage s'effectuera intégralement en autocar ...

Devant à tout prix maintenir son voyage, pivot de son projet pédagogique trimestriel, et soucieux de faire découvrir le train à ses élèves, le professeur aura perdu un temps considérable à discuter avec la SNCF et les autocaristes. La SNCF aura perdu 900 euros de recettes et le collège aura dû déboursier 300 euros de plus que prévu. Commentaire désabusé du professeur : "malgré les efforts des régions pour développer le TER, la SNCF centralise sa gestion et ne s'intéresse qu'au TGV".

Vélo et santé

Aux arguments du docteur Sylvain Emo en faveur de l'usage de la bicyclette (voir FNAUT Infos n°141), on peut ajouter celui-ci : quelques minutes à vélo suffisent pour avoir moins envie de fumer.

Francis Robin, 75 Paris

Bon conseil

Au cours d'un voyage, vous avez subi un préjudice, l'exploitant l'a reconnu mais tarde à vous envoyer le chèque promis. Téléphonnez au service clientèle, expliquez calmement votre problème et glissez dans la conversation que vous êtes journaliste chargé d'une rubrique consommation : le chèque vous parviendra dans les deux jours (d'après une histoire vraie impliquant la SNCF et publiée par le Canard Enchaîné).

Deux SNCF ?

Sur les fiches horaires TER Saint Etienne-Lyon et Grandes Lignes Le Puy-Saint-Etienne-Paris, le TGV de 9h20 ne figure pas. Est-ce de l'incompétence, ou une volonté délibérée de rendre incompréhensibles les documents édités ? Plus simplement, n'y a-t-il pas deux SNCF incapables de se coordonner ?

Gabriel Exbrayat, ADTLS

Accident de car

Les accidents d'autocar les plus graves surviennent quand l'autocar cherche à remplacer le train, et surtout le train de nuit.

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Intermodalité ?

Lors de la mise en service du TGV Strasbourg-Marseille, un service de taxi Lons le Saunier-Dole a été mis en place et l'APVFFJ a demandé la création d'un service en sens inverse. Ce service a été créé le 1er mars 2005, mais le public n'en a été informé par la presse que le 15 décembre.

Le vendredi 6 janvier, 60 élèves du lycée agricole de Dannemarie-sur-Crète attendent le TER Dijon-Besançon sur le quai de la gare de Dannemarie. Un autre usager du TER apprend, grâce à son téléphone portable, que le train a 15 mn de retard, il demande immédiatement à la gare de Besançon de faire attendre les cars en correspondance pour Pontarlier et Vesoul. Mais quand le train arrive à Besançon, les cars sont partis : les chauffeurs n'ont pu obtenir de leurs dirigeants (Monts Jura et Liveo) l'autorisation d'attendre quelques minutes. Réaction des jeunes : "vivement qu'on ait 18 ans et une bagnole".

François Jeannin, FNAUT Franche Comté

Le lundi 6 mars, je me suis rendu de Grenoble à Avignon pour participer à une réunion de la CNDP. Arrivé à la gare d'Avignon TGV avec 25 mn de retard, j'ai encore dû attendre la navette routière directe qui permet de gagner le centre ville d'Avignon en 15 mn : le bus précédent était parti à l'heure, mais vide. Pendant mes 25 mn d'attente, j'ai eu le choix entre les courants d'air de la gare et un mistral glacial à l'extérieur. J'ai constaté aussi que le point de départ du bus est invisible quand on sort de la gare. Le ticket coûte 1,10 euro mais la SNCF le fait payer 2,10 euros si on l'achète à la gare de départ. Au retour le soir, dans le TGV (en retard de 35 mn), j'ai appris, en feuilletant TGV Magazine, que les deux gares d'Avignon, TGV et Centre, ainsi que la navette urbaine qui les relie, viennent d'être certifiées...

Jean Sivardière

Le coin du cycliste

Le vélo en Europe ...

Sur les 180 km de voirie de l'agglomération de Genève, 70 sont aménagés pour les cyclistes. Mais l'utilisation du vélo, qui a augmenté de 137% depuis 1987, stagne aujourd'hui car les scooters envahissent l'espace réservé aux cyclistes au mépris de la sécurité.

A Eindhoven, ville néerlandaise de 200 000 habitants, 40% des employés municipaux viennent travailler en vélo.

En République Tchèque, on trouve 3 fois plus de vélos que de voitures. Près de 20 000 km de véloroutes sont à la disposition des cyclistes dans ce pays 7 fois moins étendu que la France. L'exploitant ferroviaire collabore activement au développement du cyclotourisme.

25% des collégiens belges allaient à l'école à vélo en 1991, mais 31% en 1999.

A Trondheim, ville vallonnée de Norvège, on a construit un remonte-pente pour les cyclistes. Dans certaines villes d'Europe (Graz en Autriche), on enseigne la pratique du vélo à l'école.

... et en France

Le vélo peut jouer un rôle comparable à celui des transports publics. En 1995, il assurait 28% des déplacements à Amsterdam, 26% à Copenhague et 30% à Ferrare. On en est loin en France.

D'après les chiffres 2000 du CERTU, le vélo assure 9% des déplacements à Strasbourg, 5% à Valenciennes et Grenoble. La dégringolade du vélo est stoppée dans les villes qui font des efforts d'équipement cyclable, mais les résultats obtenus en centre-ville et sur quelques axes particuliers parviennent au mieux à compenser les conséquences de l'étalement urbain : le vélo est peu présent en périphérie, où les distances à parcourir sont souvent longues. La place prépondérante de la voiture est un frein car elle joue contre la sécurité.

On ne se donne pas vraiment les moyens de lever le blocage culturel de la majorité des Français : le vélo reste essentiellement une pratique de loisir. Les élus l'utilisent rarement, et leurs efforts manquent de cohérence : réseaux fragmentés, carrefours dangereux, manque de parkings près des commerces et services, et dans les entreprises et l'habitat collectif.

A Nantes le vélo revient dans le centre, et on observe une volonté d'élargir les approches : plans de déplacement d'entreprise (en secteur public pour le moment), obligation de prévoir des locaux vélo dans les immeubles collectifs. Mais les contresens cyclables sont rares et les décisions récentes ne sont pas toutes favorables aux cyclistes.

Dominique Romann, FNAUT Nantes

Permis à points

Récompenses :

⊕ +5 points à l'entreprise Monoprix, qui parie sur le rail pour l'approvisionnement de ses 60 magasins parisiens. Dès 2007, 185 000 tonnes de marchandises par an arriveront aux portes de Paris (Villeneuve Saint Georges et Combs la Ville) par le rail. 50 camions roulant au GNV assureront l'acheminement jusqu'aux magasins.

⊕ +5 points au SMTC de l'agglomération grenobloise. Le réseau grenoblois est le réseau français le plus accessible aux handicapés : deux lignes de tram et 12 lignes de bus sur 23. 250 bus (80% du parc) sont accessibles, et 500 quais sur 966.

Punitions :

⊖ -5 points à Nicole Stamm, conseillère municipale Verte de Montpellier : comme le PS et l'UMP, elle a voté une subvention de 300 000 euros à Ryanair. Courageux, les autres conseillers Verts n'ont pas pris part au vote.

Chronique du développement durable

⊗ 600 cadres de la SNCF ont participé, en octobre 2005, à un séminaire de réflexion à Zürich. La plupart y sont allés en avion, selon La Vie du Rail. Un choix judicieux : le TGV, c'est vraiment nul, ça pollue et ça fait du bruit.

⊗ 10 hectares de forêt ont été rasés à l'ouest de l'aéroport francilien de Villacoublay, dans la vallée de la Bièvre, classée en juillet 2000 : il s'agit d'une mesure de sécurité liée à l'arrivée de nouveaux avions Airbus utilisés par la Présidence de la République.

Dinosaures

● Jan Krauze, chroniqueur au Monde. Il s'insurge contre les couloirs de bus qui "empoisonnent la vie des parisiens" et constituent "de petites cours de prison" (de petits murets séparateurs les protègent judicieusement de la circulation automobile). Il qualifie leur mise en place de "travaux d'Hercule". Il a sans doute confondu avec le tunnel sous la Manche.

● Bernard Debré, député apparenté UMP du 16^{ème} arrondissement de Paris et candidat à la mairie de Paris, a complété son programme (voir FNAUT Infos n°144) : 20 parkings de 2000 places chacun ne suffisant pas, il propose aussi de creuser "un réseau de voiries souterraines". Un projet déjà conçu et abandonné dans les années 80 en raison de son coût.

BETISIER

● **Elizabeth Morin**, ancienne présidente UMP de la région Poitou-Charentes : elle souhaite que le futur TGV Paris-Bordeaux desserve Poitiers par une gare excentrée proche d'un carrefour routier. Elle craint qu'une desserte par la gare centrale soit moins étoffée et déclare avec emphase : "si le maire de Poitiers néglige la dimension européenne du projet, nous serons bientôt ici dans un grand far-west".

Exemple à suivre

● **Guénolé Guittard**, étudiant en IUFM-Education Physique et Sportive, organisateur à Bordeaux de manifestations contre la diminution du budget EPS : "nous aurions pu faire brûler des palettes et des pneus ou bloquer des TGV. Nous sommes sportifs et responsables : nous avons préféré organiser un cortège à vélo par étapes jusqu'à Paris".



La voiture du futur

Parking pour deux

Selon un tribunal cantonal suisse, les propriétaires de deux voitures Smart (longueur 2,5 m) ne doivent payer qu'une seule place de parking si les deux voitures tiennent sur une seule place. Mais l'amende sera double si le temps de stationnement est dépassé.

Perle

"Les zones 30 passent à la vitesse supérieure" : c'est en ces termes que le Dauphiné Libéré a annoncé la décision de la Ville de Grenoble de créer deux nouvelles zones 30 après une période d'immobilisme, oubliant de préciser que la vitesse limite était inchangée.

Trains touristiques

Une carte de France des chemins de fer touristiques est éditée par l'Union des chemins de fer touristiques et des musées ferroviaires. Chèque de 4,5 euros à l'ordre de FACS-UNECTO, à adresser à CITEV, 38 place de la gare, BP 50, 30140 Anduze (voir aussi le site www.trains-fr.org).

Brèves

En Suisse

Seulement 14% des conducteurs suisses, soit 8% des adultes en âge de conduire, effectuent la moitié des kilomètres parcourus en voiture : une grande partie du réseau routier n'est donc construite et entretenue par les contribuables qu'au bénéfice d'une faible partie de la population (source : Association Transport et Environnement).

Deux roues à moteur

On trouve en France 2,4 millions de deux-roues à moteur, soit 8% du parc de véhicules particuliers. Il se vend chaque année 170 000 cyclomoteurs et scooters, et autant de motos.

D'après l'ADEME, ils polluent 6 fois moins qu'il y a 6 ans, mais ils restent trois fois plus polluants que les voitures.

Les deux-roues à moteur ne consomment que 1% de l'énergie utilisée par les transports individuels, mais ils émettent 10% du monoxyde de carbone et des hydrocarbures imbrûlés dont ces transports sont responsables.

Bonne éducation

Un service du Grand Londres (Transport for London's Safety and Citizenship) développe un programme d'éducation des enfants à l'usage des transports publics, bus et métro : pourquoi utiliser les transports publics, comment se repérer sur le réseau, comment se déplacer en confiance et en sécurité. 100 000 enfants seront ainsi sensibilisés au cours de l'année scolaire 2005-2006.

Manifestations

● Mont Saint Michel

L'ADPCR organise à Avranches (salle Ernest Le Noël), le samedi 17 juin de 10 à 17h30, un forum sur le thème "quels transports publics dans la baie du Mont Saint Michel ?"

Infos au 02 33 57 56 11.

● Notre Dame des Landes

L'ACIPA organise, le dimanche 25 juin, une "fresque humaine" contre le projet de nouvel "aéroport du Grand Ouest" prévu à Notre Dame des Landes.

Infos au 02 40 57 69 97.

Sujet de bac

Illustrer l'une de ces deux déclarations dans le domaine des transports :

● **Aldous Huxley** : les faits ne cessent pas d'exister parce qu'on les ignore.

● **Talleyrand** : quand c'est urgent, il est déjà trop tard.

Actions en régions

Basse Normandie

● L'ADPCR apprécie la prochaine régénération du tronçon Pontorson-Folligny de la ligne Caen-Rennes, dont les rails datent de 1911. Elle rappelle que le tronçon Dol-Pontorson est dans le même état et que les autorails AGC doivent le parcourir à 100 km/h alors que le tracé autorise une vitesse de 140 km/h, et attend une initiative de la région Bretagne.

L'association réclame aussi l'électrification de la ligne Caen-Rennes entre Saint Lô et Coutances (30 km, 7 millions d'euros, le coût de 2 km d'autoroute) et la création d'un train Corail direct Saint Lô-Paris.

● A l'occasion de l'élaboration du schéma régional des transports, Réseau Vert (www.rvbn.fr) a publié une note sur le transport ferroviaire du fret et propose à la région de s'impliquer dans diverses actions concrètes.

Bretagne

● L'association de promotion de la ligne Dol-Dinan-Lamballe demande au Conseil régional que l'arrivée du TGV à Saint Malo soit l'occasion de moderniser la ligne Dol-Lamballe et d'en redynamiser l'exploitation.

Franche Comté

● La FNAUT Franche Comté s'insurge contre les tarifs dissuasifs du TGV en périodes de pointe : des places sont toujours disponibles. L'association cite en exemple la politique suisse : les CFF arrivent à remplir tous leurs trains, même les plus rapides, sans supplément ou réservation obligatoire.

L'association critique la suppression progressive des "boutiques" SNCF qui fournissent renseignements et réservations : elle rappelle que tous les voyageurs n'ont pas accès à Internet.

Ile de France

● L'association Réseau Vert regrette que la municipalité de Paris n'ait retenu de son projet de "voie verte urbaine" qu'un tronçon expérimental au rabais qui ne sera d'ailleurs réalisé que pour moitié au cours de cette mandature. Elle demande son extension au canal Saint Martin.

● L'AUT Ile de France, qui regrette qu'aucun siège n'ait été prévu pour les usagers au conseil d'administration du STIF, a présenté son cahier de doléances : ponctualité sur les RER B et D, rénovation du matériel ferroviaire SNCF, priorité aux tangentes ferroviaires, ticket horaire multimodal, information en temps réel.

● L'AUT Ile de France estime que la propreté des gares franciliennes s'est améliorée mais que le confort et l'accessibilité laissent toujours à désirer. Elle demande que les services de cars de rabattement sur les gares soient renforcés et que les postes de police soient installés près des gares.

● L'AUT Ile de France a publié un cahier d'acteur dans le cadre d'un débat public sur le projet de prolongement du tramway T3 des Maréchaux.

Limousin

● 200 personnes ont emprunté le "train de la colère" Montluçon-Ussel, affrété avec le soutien du Coderaïl, pour réclamer la modernisation de la ligne. 11 millions d'euros sont nécessaires pour rétablir des conditions acceptables de circulation des trains (80 km/h), supprimer les ralentissements à 40 km/h : il faut actuellement 51 mn pour parcourir 25 km contre 25 au temps de la vapeur.

Picardie

● L'association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon regrette la "triple pénurie gérée par la SNCF : sillons, matériels, agents". Elle proteste contre les retards des trains et suppressions de services suite à des pannes de motrices, subis par les 40000 usagers quotidiens. La SNCF ne respectant pas ses engagements contractuels avec la région, l'association envisage de porter plainte. Elle rappelle par ailleurs l'intérêt d'une réouverture de la ligne Crépy-Compiègne et d'un raccordement de la ligne Paris-Laon à Roissy.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● La FNAUT PACA participe à la certification du métro de Marseille.

● Viva 06 et la FNAUT PACA ont publié un cahier d'acteur lors du débat public sur le projet de contournement autoroutier de Nice, en développant le thème "cessons d'appliquer les solutions d'hier aux problèmes de demain".

● Le GECP a obtenu la création d'un aller-retour Annot-Nice pour les déplacements domicile-travail des habitants de l'arrière-pays niçois. Suite à l'harmonisation des tarifs des services urbains et départementaux des Alpes maritimes (ticket unique à 1,30 euro), il déplore que les trains TER SNCF et CP aient été laissés à l'écart de cette démarche.

● La FNAUT-PACA, d'autres associations et l'intersyndicale des cheminots craignent la remise en cause d'investissements ferroviaires prévus au contrat de plan : elles ont demandé des garanties au préfet de région.

Rhône-Alpes

● L'ADTC de Grenoble a adressé à André Vallini, président du Conseil général de l'Isère, une lettre ouverte pour protester contre sa décision de mettre à l'étude une variante du projet de rocade nord particulièrement dangereuse pour l'environnement urbain, "digne des années Pompidou", et pour réclamer que les budgets disponibles soient consacrés en priorité aux alternatives à la route.

L'association critique les élus du Grésivaudan qui ont décidé sans concertation d'augmenter la capacité de l'autoroute A41 sous prétexte d'urgence, et qui lancent ensuite une vaste consultation à propos des transports collectifs...

● L'association Genevois-Faucigny des Usagers des Transports (AGFUT) dénonce "les insuffisances criantes du transport collectif malgré les discours officiels et l'impasse du tout routier". Elle critique la concurrence entre services ferroviaires et routiers. Elle a ouvert des points de rencontre avec les usagers à Annemasse et à La Roche sur Foron. L'association a été choquée par la décision du Conseil général de Haute Savoie de subventionner les abonnements autoroutiers des frontaliers travaillant à Genève suite aux augmentations de tarifs décidées par l'ATMB.

● L'association Les Droits du Piéton du Rhône est opposée à la montée dans les bus obligatoire par l'avant : allongement du temps de montée, difficulté pour les usagers avec poussettes ou à mobilité réduite. Elle soutient le développement du réseau cyclable et demande aux cyclistes de respecter les trottoirs. Elle déplore que les contrôles des vitesses des voitures et motos soient ponctuels et artisanaux et rappelle que 40% des blessés graves de la circulation du Grand Lyon sont des piétons ou des cyclistes.

● L'ACPAT dénonce le projet de liaison routière A40-Thonon (clone de l'A 400 Annemasse-Thonon autrefois condamnée par le Conseil d'Etat), illégalement tronçonné en deux projets partiels. Tant que le rail, voyageurs et fret, ne sera pas relancé en Haute Savoie, elle s'opposera à tout projet routier autre qu'un aménagement ponctuel de sécurité.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 145

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

Prix au numéro : 2 €

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

Déraillements et ralentissements

En février 2006, le train Corail Clermont-Ferrand - Béziers, a déraillé à proximité de Saint Flour, alors qu'il circulait à 70 km/h sur un tronçon de voie en tranchée. La locomotive et deux voitures ont quitté les rails pour aller s'appuyer contre un talus, deux des 44 passagers présents à bord ont été légèrement blessés. Si l'accident s'était produit sur un remblai, ses conséquences auraient pu être plus graves. Déjà, fin 2005, c'est le train Paris-Montluçon qui avait déraillé. Dans les deux cas, la vétusté de la voie et le manque d'entretien ont été à l'origine de l'accident.

Le récent rapport Rivier sur l'état du réseau ferré (voir FNAUT Infos n°141) n'est donc pas une élucubration de spécialistes en mal de sensationnel. Une régénération du réseau s'impose depuis longtemps. Mais l'Etat n'a rien fait : la modernisation de la ligne des Causses, débutée en 2000, a été interrompue en 2002. Il vient même, pour arriver à boucler son budget, de mettre la main sur une partie du patrimoine immobilier de RFF (voir FNAUT Infos n°145).

La SNCF est donc obligée, par précaution, de ralentir ses trains sur près de 1000 km de lignes régionales équipées d'antiques rails "à double champignon" ou même de rails plus modernes, comme Bourges-Ussel, faute de remplacement de traverses. Les autorails modernes achetés par les régions ne peuvent rouler à leur vitesse maximale.

Cette évolution provoque la colère de Jean-Paul Denanot, président PS de la région Limousin, qui menace de ne plus verser de péages à RFF si l'état des lignes parcourues par les trains TER ne s'améliore pas. Une colère justifiée : peut-on accepter, en effet, que les péages versés par les régions servent uniquement à l'entretien des lignes principales (classées UIC 1 à 6) alors que de nombreux TER ne les empruntent pas ? RFF se réfugie derrière les contraintes budgétaires, mais pratique une inacceptable péréquation à l'envers !

Les annonces récentes de Dominique Perben concernant la régénération du réseau classique ne doivent pas faire illusion : l'engagement de l'Etat est modeste et ne s'inscrit dans aucune perspective claire au-delà de 2010. "Après 2010, il faudra observer", a déclaré le ministre...

Jean-Louis Camus

Nouveaux rythmes et modes de vie : un droit à la mobilité ?

L'évolution des rythmes et modes de vie depuis une génération, et surtout une dizaine d'années, a engendré de nouveaux besoins de déplacements, très diffus dans le temps et dans l'espace, auxquels le transport collectif s'est insuffisamment adapté. Faut-il alors reconnaître un "droit à la mobilité" associé à un libre choix du mode de déplacement, et "innover" pour faciliter l'usage de l'automobile ? Pour la FNAUT, seul peut être revendiqué légitimement un droit au transport collectif et à la mobilité non-motorisée, c'est-à-dire la possibilité concrète de se déplacer sans être obligé d'acheter et de conduire une voiture. C'est pour mieux faire reconnaître ce droit qu'il faut mobiliser l'effort d'innovation.



Minibus de Saint-Nazaire (photo : P. Guevar)

Les évolutions de la vie sociale (structures familiales, horaires de travail, loisirs), l'éclatement du marché du travail et l'étalement urbain ont peu à peu modifié les besoins de déplacements.

Ainsi la réduction et l'assouplissement des horaires de travail entraînent une multiplication des déplacements de loisirs, un fractionnement des vacances, un élargissement de l'amplitude horaire des déplacements domicile-travail.

En 2003, 40 couples mariés sur 100 avaient divorcé, et de nombreux couples non mariés se séparent également. Dans deux cas sur trois, il s'agit de couples avec enfants ; gestion des gardes et droits de visite engendrent des déplacements à courte mais aussi à longue distance, compte tenu des changements résidentiels et/ou professionnels induits par la séparation.

Les besoins de déplacements se sont donc multipliés et diversifiés dans le temps et dans l'espace, les distances à parcourir

se sont allongées, les trajets s'enchaînent et s'improvisent de plus en plus, si bien qu'on observe un mouvement brownien perpétuel sur des territoires de plus en plus vastes.

Innover pour la mobilité ?

Toutes ces évolutions expliquent la place croissante de l'automobile, car le transport collectif existant répond mal aux besoins nouveaux même si les moyens techniques sont au point (par exemple, pour la desserte périurbaine, le TER et le parc relais, le tram-train, l'autocar, le minicar).

L'idée se répand même, entretenue avec insistance par le lobby routier, que le transport collectif classique est structurellement inadapté à ces besoins, que son coût est prohibitif, et qu'il faut donc rechercher des solutions "innovantes" pour assurer le "droit à la mobilité" de tous ceux qui se déplacent difficilement.

Ainsi François Ascher, président du conseil scientifique de l'Institut pour la Ville en Mouvement (créé et financé par PSA-Peugeot Citroën) affirme : "on observe une demande croissante d'automobile des individus, qui veulent vivre à la campagne et travailler en ville, devenir maîtres de leur espace et de leur temps. La voiture est l'outil qui leur permet le mieux d'acquiescer cette maîtrise, il est difficile de trouver des alternatives capables de provoquer un report modal significatif. On ne peut pas répondre aux besoins de mobilité uniquement par les transports collectifs".

Dans ce contexte, on en arrive à se soucier davantage de "management de la mobilité" que de "développement du transport collectif".

De nombreuses expérimentations ont déjà vu le jour en France - à l'initiative d'associations d'insertion, d'exploitants, de collectivités ou de centrales de mobilité - pour faciliter les déplacements diffus en transport collectif, en voiture, à vélo ou vélomoteur, ou à bicyclette.

Aujourd'hui, il s'agit moins d'inventer que de mesurer la portée réelle des innovations, d'en détecter les éventuels effets pervers, d'éliminer les gadgets et, à l'inverse, de généraliser les expériences réussies. Mais une telle réflexion est trop souvent laissée de côté (nous n'abordons pas ici les services spécialisés, réguliers ou occasionnels, destinés aux personnes les plus lourdement handicapées, dont l'utilité est évidente).

Des initiatives contrastées

Toutes les initiatives tendant à faciliter l'usage de la voiture, même si elles répondent aux meilleures intentions du monde (accès des jeunes à la formation et à l'emploi), ont un caractère pervers car elles retardent l'adoption de mesures de fond permettant à chacun de se passer de voiture, et elles facilitent l'habitat dans des zones peu denses et dépourvues de transport collectif.

- C'est le cas des **garages sociaux**, entreprises d'insertion permettant de réparer à bas prix une voiture, ou des coopératives de prêt ou de location de voitures ou motos à bon marché : même si le nombre de personnes ainsi dépannées (provisoirement) est faible, il est plus difficile ensuite de massifier la clientèle potentielle du transport collectif et de rentabiliser un transport collectif à la demande.

- Bien différent est le **taxi social** mis en place près de Metz par l'association Trans'Boulot 57, soutenue par le Conseil général de la Moselle. Ce taxi est destiné à tout bénéficiaire d'aide sociale ne disposant d'aucun moyen de locomotion pour se rendre à une formation ou un

travail. Chaque année, 150 personnes en bénéficient : la durée d'utilisation, pour un prix modique, est limitée à 3 mois.

- **Le covoiturage** (voir FNAUT Infos n°140) peut être encouragé, en particulier par des priorités de circulation sur les autoroutes urbaines, mais cette formule très rigide a un avenir limité et peut concurrencer le transport collectif.

- Si le covoiturage est une solution douteuse pour les déplacements répétitifs, qui relèvent d'abord du transport collectif, **l'auto-partage** est au contraire une excellente solution pour les déplacements occasionnels si la voiture s'impose : une voiture partagée remplace au moins 7 voitures particulières. Cette formule très prometteuse incite à n'utiliser la voiture que marginalement.

Selon un de nos lecteurs de Chambéry, Alain Caraco, "l'autopartage, ridiculement peu développé en France, est une bonne thérapie de désaccoutumance à la deuxième voiture si on habite en milieu peu dense, et à la voiture tout court si on habite en milieu dense".

- Evoquons pour mémoire **la voiture électrique banalisée** (l'éphémère Praxitèle à Saint Quentin en Yvelines, Liselec à La Rochelle), qui a fait l'objet de beaucoup d'agitation médiatique mais n'intéresse que 0,1% des habitants d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, selon une étude du PREDIT.

- Les **plans de déplacements d'entreprises** constituent une démarche très pédagogique qui favorise les changements de comportements et doit être encouragée par les pouvoirs publics.

- Il faut développer de même des **centrales de mobilité** (Besançon, Chambéry) qui fournissent des informations multimodales (horaires, itinéraires) et conseillent utilement le public.

Mobilisation pour le droit au transport

Les autorités organisatrices de transports doivent-elles se mobiliser pour promouvoir toutes les innovations ? Oui, mais avec prudence. Le souci d'innover pour satisfaire des besoins parfois marginaux ne doit pas masquer que le transport collectif traditionnel a devant lui un large champ de développement et d'adaptation aux besoins : c'est là qu'il faut agir en priorité.

Si la couverture géographique et horaire des aires urbaines était mieux assurée par le transport collectif (services de soirée et de nuit, liaisons entre banlieues, desserte de l'habitat et des zones d'activités périphériques), on parlerait un peu moins de "droit à la mobilité" et on percevrait mieux les niches où une véritable innovation technique ou organisationnelle est nécessaire pour favoriser une "mobilité durable".

Transport à la demande

Le transport à la demande (TAD) sous ses diverses formes est à développer, mais il ne doit pas se superposer à l'offre existante au risque de la concurrencer, il doit s'y intégrer soigneusement en la prolongeant dans le temps ou dans l'espace.

Très à la mode dans les colloques, le TAD est souvent présenté comme la solution miracle pour faciliter les déplacements dans les zones peu denses. Ainsi, dans le Cantal, le taxi permet typiquement à des personnes isolées géographiquement et non motorisées de se rendre à leur cheflieu de canton à l'occasion de foires ou de marchés, ou de rallier la ligne régulière la plus proche. Le "taxibus" du pays de Chaumont remporte un bon succès : il transporte 30 000 personnes par an, soit 80 par jour en moyenne.

Le TAD est indispensable pour la desserte des villages (voir FNAUT Infos n°145), et il réhabitue l'habitant rural à l'utilisation du transport collectif. Mais il faut bien voir qu'il n'intéresse qu'une faible partie de la population (un million de voyages seulement en 2004 selon la DATAR) : la desserte des gros bourgs et petites villes relève des lignes régulières d'autocar.

Jean-Louis La Rosa

Le covoiturage mode ou apprentissage ?

J'ai pratiqué le covoiturage pendant un an. Cette formule ne mérite pas le battage médiatique qu'on fait autour d'elle, on en parle dans tous les colloques comme d'une solution miracle. Elle est plus contraignante que le transport collectif, son créneau (comme celui du transport d'entreprise) se réduit avec la flexibilité croissante des horaires de travail et le développement de l'offre publique de transport collectif. Selon Bart Desmedt, un expert belge en mobilité, le covoiturage ne pourra jamais assurer plus de 5% des déplacements domicile-travail. D'autre part le risque de concurrence entre covoiturage et transport collectif n'est pas illusoire : dans la région de Bruxelles, 7% des covoitureurs sont d'anciens usagers du transport collectif.

Jean Sivardière

Le covoiturage implique des contraintes qui habituent ses utilisateurs à celles du transport collectif : horaires fixes, attentes. Et le jour où il ne peut être pratiqué faute de véhicule ou de chauffeur disponible, le report sur le mode collectif s'effectue plus facilement : le covoiturage, c'est la maternelle du transport collectif.

Patrice Loisel, ADTC-34

Innovation politique

L'innovation séduit les élus, avides de solutions miracles et souvent plus soucieux de leur image publique que de réelle amélioration des conditions de transport. L'expression "innovation" est elle-même galvaudée, elle désigne aussi bien de véritables nouveautés que des initiatives en place depuis des années dans les pays germaniques, du bricolage ou des bricoles destinées à amuser la galerie.

Trop de tapage médiatique entoure la moindre initiative. Si on modifie la livrée d'une flotte de bus, ou le nez d'un tramway, on convoque les journalistes. On se passionne pour le "tramway sans fil", alimenté par le sol ou par batteries, sous le prétexte louable d'esthétique et de meilleure acceptation du tramway, mais on tolère que les rues, et même les trottoirs, soient envahis de voitures.

On a surtout besoin d'innovation en matière de volonté politique de l'Etat, des parlementaires et des élus locaux.

- Il faut réduire la vitesse sur les autoroutes urbaines afin de fluidifier le trafic et de réduire les nuisances et les risques d'accidents, suivant le principe des "autoroutes apaisées".

- Autre innovation espérée depuis des années : la gestion du stationnement par les collectivités locales et la dépenalisation des amendes.

- Qu'attend-on pour taxer les parkings dans les entreprises privées, aspirateurs de voitures ? et pour légaliser le péage urbain afin d'en permettre l'expérimentation ?

- Habitat, activités, commerces, multiplexes, stades ne doivent pas être implantés en pleine nature, loin de tout transport public. Pour lutter contre l'étalement urbain, les effets pervers bien identifiés de nombreux dispositifs fiscaux peuvent être corrigés.

- On pourrait aussi "innover" en arrêtant de construire stupidement des gares nouvelles TGV en rase campagne (Meuse, Moselle) ou en périphérie des villes (Avignon et bientôt Besançon).

- Les centres de décision sur les transports, la voirie, le stationnement et l'urbanisme sont trop nombreux et leurs responsabilités enchevêtrées. Une simplification institutionnelle serait une véritable innovation !

Un bon exemple

Roland Ries, sénateur PS du Bas-Rhin et ancien maire de Strasbourg, a fait adopter par le Sénat une loi permettant dorénavant aux maires de réserver des places de parking sur voirie au bénéfice des autopartageurs, et aux autorités organisatrices de transports d'organiser des services d'autopartage.

L'innovation : une mode ?

Il y a quelques années, un universitaire pro-automobile dénonçait "la mode du tramway" (voir FNAUT Infos n°98) : il aurait mieux fait de dénoncer la mode de l'innovation. Bien entendu, recherche et expérimentation sont nécessaires. Mais faut-il qu'une "nouveauté" vienne sans cesse détourner l'attention des problèmes de fond et faire oublier les moyens éprouvés permettant d'assurer le droit au transport et de réduire la circulation routière ?

Ce rôle de diversion a longtemps été tenu par les gadgets des années 70 censés remplacer le tramway (Poma 2000, Aramis) ou, plus récemment, combler une lacune imaginaire entre bus et tramway, comme le TVR de Nancy et Caen qui a surtout servi à faire perdre du temps aux décideurs et de l'argent et aux contribuables : on a fini par découvrir que le bus pouvait être mis en site propre et doté d'un plancher bas et d'un guidage facilitant l'accostage aux arrêts, c'est le "bus à haut niveau de service" (BHNS). En avril dernier, l'Agence de l'Innovation Industrielle a décidé de financer le "Néoval" : mieux aurait valu aider les constructeurs à abaisser les coûts du tram classique ...

La panoplie des innovations s'est encore enrichie, se déplaçant du domaine des matériels à celui de l'exploitation. Aujourd'hui, toutes les techniques nécessaires pour mieux satisfaire le droit au transport et réduire l'usage de la voiture sont disponibles, qu'il s'agisse de transport collectif, de modes non motorisés ou d'intermodalité.

La démarche la plus utile consiste à copier ce qui marche bien chez nos voisins allemands ou suisses (cadencement des trains régionaux, tram-train, politique cyclable, code de la rue belge, auto-partage, urbanisme dense), ou en France. Comme le dit Gilles Boisvert, directeur de l'agence Ecomobilité de Chambéry, avec modestie et intelligence : "je n'invente pas, je copie".

C'est ce qu'ont fait les élus de Dole en confiant directement leur réseau à CarPostal, filiale à 100% de la Poste suisse (voir FNAUT Infos n°134), suivis par ceux d'Obernai et Haguenau en Alsace, puis ceux de Bourg-en-Bresse (et de Lons-le-Saunier pour une assistance technique).

Innover dans le détail

Bien d'autres initiatives techniques ou politiques, modestes ou plus décisives, pourraient constituer des innovations vraiment utiles en France.

Les exploitants de transport collectif doivent apprendre à corriger vite tous les "détails qui clochent" dans l'infor-

mation ou l'intermodalité, afin de se rapprocher de la "qualité suisse" et du niveau de souplesse, de confort et d'intimité offert par la voiture.

Aucun de ces détails n'est fondamental, mais leur accumulation est vite dissuasive pour l'usager occasionnel : les fiches horaires sont généralement incompréhensibles ; la signalétique est écrite en caractères trop petits ; de nombreuses correspondances possibles ne sont pas fléchées dans les gares et centres d'échanges ; pour passer d'un mode à l'autre, les voyageurs doivent faire des détours inutiles (pour des exemples, il suffit de se reporter au Carnet du Voyageur de FNAUT Infos).

A quand une simplification des horaires et de la tarification ? des distributeurs automatiques de billets plus faciles à utiliser ? l'abandon de l'obligation de monter dans les bus par la porte avant sous prétexte de lutte contre la fraude ? la suppression de la "musique" insipide diffusée dans certains bus, même pendant l'année Mozart ?

Bonnes pratiques et vrais besoins

Il faut créer systématiquement des couloirs réservés aux bus dès que ces derniers sont gênés par la circulation générale (la ville de Paris montre aujourd'hui l'exemple avec courage), et les faire respecter par les automobilistes et les motards (à Paris, beaucoup d'entre eux sont utilisés comme parkings par la police, voire par la RATP elle-même).

Le système Vélo'v (voir page 6) intéresse Paris et Marseille. Mais à quand la généralisation de l'accompagnement non-motorisé des enfants à l'école ou au collège (pédibus, vélobus), facile à mettre en oeuvre, efficace et d'un coût négligeable ? A quand la réinstallation de vélocistes dans les centres-villes ? Pour faire réparer son vélo, il faut souvent faire des kilomètres... en voiture.

En définitive, les décideurs doivent se préoccuper en priorité des besoins de base, on n'a pas besoin de tapis volants. L'innovation technique doit être très ciblée, répondre aux besoins exprimés par les usagers et leurs associations, ou les exploitants, et n'être introduite que lorsqu'elle est parfaitement au point.

Ce qui reste nécessaire aujourd'hui, c'est de faciliter l'usage du transport collectif. Les pratiques intermodales, en particulier, doivent être simplifiées, qu'il s'agisse d'information, de tarification et de billetterie. Un autre domaine où la recherche et l'expérimentation restent nécessaires est celui de la distribution des marchandises en ville.

L'analyse de quelques projets de grandes infrastructures montre à quel point, au lieu de concentrer les efforts financiers de la collectivité sur les infrastructures les plus utiles (Lyon-Turin, CFAL), les responsables politiques accumulent décisions irrationnelles, contradictions, gaspillages et rêveries.

A 51

Le tracé par l'Est de Gap, retenu par Dominique Perben pour cette autoroute alpine (voir FNAUT Infos n°144), est tellement aberrant sur le plan économique que la société des Autoroutes du Sud de la France a décidé de ne pas se porter candidate à son exploitation !

Effet pervers de la décision du ministre : "elle gèle toute alternative cohérente, notamment la recherche de solutions intermodales intelligentes".

Eric Brucker

CFAL

Reconnu d'intérêt européen, d'un coût global d'environ 1,5 milliard d'euros, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) par l'Est (voir FNAUT Infos n°104) consiste à relier le nœud d'Ambérieu aux deux lignes classiques de la vallée du Rhône : sa réalisation ferait disparaître l'un des trois goulets d'étranglement présents sur la magistrale Ecofret Luxembourg-Perpignan (le nœud ferroviaire lyonnais est identifié depuis 1999 comme le plus saturé du réseau RFF après l'Île de France).

En 2001, ce projet de CFAL, encore peu élaboré, a fait l'objet d'un débat public confus en même temps que celui de contournement autoroutier Ouest, et il a suscité une opposition virulente des riverains. En 2003, il a été découpé en deux sections nord et sud. La première a fait seule l'objet d'une étude préliminaire de tracé entre Ambérieu et Grenay, sur la ligne Lyon-Grenoble, validée par le ministre des Transports fin 2005 dans le cadre du projet Lyon-Turin.

Quand cette section sera construite, les trains de fret venant d'Ambérieu et à destination du Sud devront, une fois parvenus à Grenay, remonter vers Lyon en traversant les communes très densément peuplées de Saint Priest et Vénissieux. Des voies supplémentaires entre Grenay et Lyon, ainsi qu'un raccordement vers le sud à Saint Fons seront nécessaires : le coût de ces aménagements est sensiblement le même que celui d'une section sud du CFAL directe entre Grenay et les deux lignes de la vallée du Rhône !

Reporter la réalisation d'un CFAL intégral et performant, c'est ouvrir la porte aux investissements autoroutiers les plus

dangereux au moment où on parle de lutter contre la dépendance pétrolière et le réchauffement climatique : A48 Ambérieu-Bourgoin et élargissement de l'A7 au sud de Valence.

Gabriel Exbrayat

Canal Seine-Nord et A 24

Le canal Seine-Nord à grand gabarit (105 km entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, 7 écluses, 3 ponts-canaux, 4 plates-formes logistiques) sera soumis à enquête publique à la rentrée, pour une mise en service fin 2012. Son coût vient d'être réévalué par Voies Navigables de France de 2,5 milliards d'euros à 3,2 (avec des écluses simples) ou 3,7 (avec des écluses doubles). Les régions financeraient 25 à 30% du coût, le privé 10 à 20%, l'Etat et l'Europe le reste. La rentabilité du canal sera fortement affectée par l'autoroute A24 Amiens-Belgique (A1 bis) également programmée lors du CIADT du 18-12-2003 (voir FNAUT Infos n°122).

Canal ressuscité ?

L'association ALTRO veut détourner l'axe Lisbonne-Barcelone-Kiev par Limoges. Christian Estrosi, ministre de l'Aménagement du Territoire, est encore plus ambitieux : après avoir soutenu un projet éphémère de TGV Nice-Turin, il veut aujourd'hui "relier la mer du Nord aux Indes" par Vesoul (les Hollandais le font par la mer depuis le 16ème siècle) ! Relançant le projet abandonné il y a dix ans par le gouvernement Jospin sous la pression des Verts, il propose en effet un canal de Port sur Saône (près de Vesoul) à Montbéliard évitant la vallée du Doubs et se prolongeant jusqu'à Mulhouse par élargissement de l'actuel canal Freycinet.

Selon le ministre, le projet pourrait être assumé par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports qui, comme chacun sait, ne sait que faire de son argent. Raymond Forni, président PS du Conseil régional de Franche Comté, a fait savoir qu'il ne mettrait pas un sou dans cette "entreprise absurde" et Jean-Pierre Chevènement a déclaré qu'il valait mieux faire du ferroutage sur l'axe ferré parallèle, bientôt libéré du trafic voyageurs à longue distance grâce à la LGV Rhin-Rhône.

Pour Daniel Méthot, ancien militant anti-canal : "les matières premières et beaucoup de produits manufacturés arrivent dans les ports. Les fleuves sont des voies de pénétration efficaces, mais les canaux interbassins ne peuvent pas être des moyens d'échange très utiles". Quant à Claude Jullien, président de la FNAUT PACA, il observe que, sur l'axe rhodanien, le transport fluvial concurrence le rail et très peu la route.

La FNAUT s'est, de longue date, soigneusement démarquée de l'Association Logistique Transports Ouest (ALTRO) qui a proposé de créer une transversale Alpes-Atlantique TGV et fret entre Limoges et Lyon : son projet initial, d'un coût équivalent à celui du Lyon-Turin, comprenait des tunnels sous le Puy de Dôme, les monts du Forez et l'agglomération lyonnaise !

Alors qu'aujourd'hui les flux entre la façade atlantique (de Caen à Bayonne) et le sillon Saône-Rhône sont de volumes modestes et se répartissent naturellement sur les axes Nantes-Bourges-Lyon et Bayonne/Bordeaux-Narbonne, ALTRO propose naïvement de les rabattre sur "un barreau LGV de 400 km Limoges-Montluçon-Lyon" grâce à des antennes de Limoges vers Nantes (pour desservir l'aéroport de Notre Dame des Landes, ainsi cautionné) et Angoulême.

Autant dire que ce projet reste surdimensionné et ne verra jamais le jour. Sur un tel axe, il ne faut évidemment pas commencer par rechercher un saut technique justifié seulement s'il existe une perspective de basculement massif de trafic sur le rail, mais des améliorations progressives de l'existant.

Se présentant modestement comme une association menant "la plus importante réflexion sur l'aménagement du territoire jamais réalisée", ALTRO vante son projet avec grandiloquence : "un outil essentiel pour charpenter notre territoire dans le cadre européen et réunifier la France, coupée en deux par le Massif Central", "un projet qui répond aux interrogations des jeunes". La TAA "reliera l'Océan aux Alpes et à l'Europe centrale par un ouvrage comparable par ses effets aux canaux de Suez ou de Panama". "En optant pour la TAA, la région Auvergne a choisi l'ouverture en se situant sur un axe européen majeur et préfère être un carrefour sur l'axe est-ouest Lisbonne-Kiev qu'un cul-de-sac sur l'axe nord-sud".

Face aux réticences, l'association évoque "cette culture du non dans laquelle baigne le pays depuis 20 ans faute de projets mobilisateurs".

Par un lobbying destiné à séduire des élus dénués de sens critique et leur permettre d'apparaître comme des visionnaires tout en négligeant les problèmes immédiats, ALTRO a obtenu le soutien financier de plusieurs régions (Auvergne, Rhône-Alpes qui "sans la TAA, sera privée d'un point cardinal"), départements et agglomérations (Poitiers), et a lancé une "pré-étude fonctionnelle". Au lieu de conforter un rêve irréaliste, les élus feraient mieux de pousser plus activement l'électrification de la ligne Lyon-Nantes, autrement moins coûteuse et plus efficace, et l'interconnexion TGV sud en Ile de France.

Il est regrettable que les buffets disparaissent peu à peu des gares, en particulier des gares moyennes : Saintes, Coutras, Chatellerault. Ce sont pourtant des pôles d'attraction ferroviaires et ils rendent des services au niveau local.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

L'association Transport 2000-Dole travaille avec la SNCF et la ville de Dole pour que le buffet de la gare soit rouvert et que les voyageurs, qui en ont besoin, ne soient pas pénalisés.

Jeannine Jarlaud, Transport 2000 Dole

Dessertes TGV

Les Espagnols n'ont pas la culture "gare des betteraves". Ou bien l'AVE (TGV espagnol) dessert directement la gare centrale, réaménagée, comme à Cordoue. Ou bien la LGV contourne la ville avec deux raccordements amont et aval : les trains desservent la ville à la gare ancienne ou la contournent, c'est le cas à Lerida (118 000 habitants), la gare ancienne a même été remplacée par la gare nouvelle de Delicias, plus proche du centre-ville : elle fournit un exemple spectaculaire de pôle multimodal rassemblant toutes les catégories de trains, les bus urbains et une flotte de taxis.

En France, on peut déplorer la desserte actuelle de Montélimar (31 000 habitants) et Arles (51 000), et celle à venir de Commercy (6 300) et Toul (17 000). Cependant le problème n'est pas de desservir toutes les villes par le TGV sans rupture de charge, mais d'assurer, comme en Espagne, une excellente coordination entre TGV et TER.

Henri Martin, AUT Lorraine

Poisson d'avril ?

Samedi 1er avril à la gare de l'Est : le train Paris-Bâle de 17h12 vient d'être affiché, tardivement et sans mention des arrêts habituels de Troyes et Chaumont. Sur le quai, le contrôleur, assailli de questions, confirme la suppression exceptionnelle de ces arrêts, en raison paraît-il de travaux sur la ligne. Pourquoi ces travaux, sans doute prévus de longue date, obligent-ils la SNCF à supprimer des arrêts en gare ? Aucune explication n'est fournie. "Prenez le suivant, à 18h32". Le suivant, exceptionnellement, s'arrête à Troyes (j'ai de la chance) au lieu de Culmont-Chalindrey. Quelle désinvolture vis-à-vis du client de la part de la SNCF, qui se veut "entreprise ferroviaire de référence en Europe en matière de service public" !

François Grosjean, association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle

Lyon-Turin

Fin 2005, la Commission Européenne a demandé à un groupe d'experts indépendants d'évaluer la cohérence du projet Lyon-Turin. Le rapport, publié fin avril 2006, confirme tout d'abord la pertinence des mesures prévues, en particulier dans le Val de Suse, pour maîtriser les risques environnementaux (présence d'amiante et de radon, évacuation des déblais). Il approuve le choix de créer une ligne nouvelle plutôt que de moderniser la ligne existante de Modane, soumise à des contraintes fortes (tracé, profil, gabarit, environnement, systèmes d'électrification) et de capacité maximale 17-19 millions de tonnes par an (et moins si les mesures de sécurité étaient renforcées) : une capacité insuffisante pour qu'elle puisse capter le trafic routier littoral (Vintimille) qui croît très vite, et le trafic routier du Fréjus et du Mont Blanc, surtout si on y interdit le passage des matières dangereuses. Cependant les moyens de provoquer un transfert modal massif ne sont toujours pas décidés.

Le projet Lyon-Turin doit s'appuyer sur une volonté forte de report massif du trafic routier sur le rail, sinon il est sans grande justification. Dans le prolongement du tunnel sous la Manche, il peut s'insérer dans un axe européen de ferroutage Londres-Milan.

Gérard Guyon, ingénieur-conseil

Le projet de deux lignes nouvelles, TGV et fret, entre Lyon et le sillon alpin, est dispendieux et plombe le projet. Concentrons nos efforts sur l'itinéraire fret et le tunnel de base transfrontalier.

Yves Boutry, AUT Ile de France

Le consultant Antoine Veil affirme : "il faut que nos élus cessent de rêver au Lyon-Turin, on ne pourra jamais le financer, c'est une escroquerie". Comment fait donc la Suisse ? On peut trouver un financement spécifique pour le Lyon-Turin et aussi, dès aujourd'hui, pour les infrastructures existantes sous-utilisées : une redevance sur le camionnage est parfaitement justifiée par les coûts externes qu'il occasionne.

François Grosjean

Le scepticisme de certains milieux environnementalistes, qui peut aller jusqu'à l'hostilité, est étonnant. Pour une fois que voit le jour un grand projet susceptible de provoquer des basculements de trafics de la route sur le rail comparables au basculement du trafic aérien sur le TGV, ils font la fine bouche : le projet est surdimensionné, trop cher ; il faut attendre, la ligne existante est bien suffisante ; il ne faut pas encourager la croissance des trafics mais au contraire l'enrayer. Oui, mais comment ?

Jean Sivardière

Questions à LTF

Pourquoi un tunnel de base ?

L'actuel tunnel de Modane débute à 1050 m d'altitude et culmine à 1300 m. Le tunnel de base partira à 550 m et culminera à 750 m (pente maximale 1,2%). Sur une ligne de plaine, il suffit d'une motrice pour tracter un train de 1600 tonnes ; sur la ligne historique, il en faut 3, ce qui coûte cher et implique d'arrêter le train pour les manœuvres.

Pourquoi un tunnel aussi long ?

LTF a envisagé un tunnel de base partant de Saint Martin de la Porte côté français, plus court (40 km) que le tunnel retenu (53 km) : presque aussi coûteux, il ne permettrait pas de s'affranchir des fortes rampes (3,3%) présentes sur la ligne classique juste en amont de Saint Jean de Maurienne.

Le tunnel de base sera-t-il phasé ?

Il a été envisagé de construire un premier tube, puis le second. Mais, pour des raisons de sécurité et de facilité d'exploitation, il est préférable de disposer de la capacité maximale dès l'ouverture de l'ouvrage. Un tube unique coûterait 70% du coût total ; le phasage permettrait d'étaler la dépense mais augmenterait le coût total et prolongerait la durée du chantier.

Quel sera le gabarit du tunnel ?

De B+ dans le tunnel actuel après les travaux en cours, le gabarit passera à C+ : les plus gros camions (largeur 2,60 m, hauteur 4,20 m) pourront emprunter l'autoroute ferroviaire. Les plate-formes de chargement seront implantées à l'est de Lyon et à l'est de Turin.

La mixité de l'ouvrage va-t-elle réduire sa capacité ?

La vitesse des différents trains a été optimisée pour obtenir une capacité maximale : 120 km/h pour les trains de fret, 220 km/h pour les TGV (respectivement 60 à 90 et 90 à 110 sur la ligne historique : sur le tronçon international, les voyageurs gagneront 43 mn). La gare souterraine de Modane disposera de 4 voies, elle facilitera la gestion du trafic.

Quand les travaux vont-ils débuter ?

500 millions d'euros ont déjà été engagés, 350 personnes travaillent en 3*8, 7 jours sur 7, pour la construction de la descenderie de Modane.

Incohérence

L'ARSMB, Réagir en Maurienne, l'ACAC 73 (association anti-contournement autoroutier de Chambéry) et la FNAUT ont dénoncé fermement la décision des ministres français et italien des Transports d'équiper le tunnel routier du Fréjus d'une "galerie de sécurité" de 8 m de diamètre (2,8 m au Gothard), plus large que le tunnel du Mont Blanc (7 m) et qui pourra être aisément transformée en voie de circulation le jour où le tube unique sera saturé. Une décision qui décrédibilise le projet Lyon-Turin.

Interventions de la FNAUT

Comme l'a judicieusement remarqué l'Association des usagers des Transports en Ille et Vilaine (AUTIV), le décret du 9 juillet 2003 a rendu obligatoire le port de la ceinture dans les autocars mis en service après le 1er janvier 2003, sauf pour les personnes dont la morphologie y est inadaptée, personnes de forte corpulence et femmes enceintes, qui ne sont donc pas protégées en cas d'accident. Or, en Allemagne et au Royaume-Uni, on trouve des ceintures à enrouleur utilisables par tous les usagers : l'AUTIV demande que l'utilisation de telles ceintures soit généralisée en France.

D'autre part, lors de sorties scolaires, un adulte responsable de la sécurité doit attacher lui-même les enfants s'ils n'ont pas acquis l'autonomie nécessaire à la manipulation de la ceinture. En cas d'accident ou d'incendie, le délai de libération des enfants est trop long : l'adulte responsable devrait disposer d'un système de libération centralisé, pouvant être instantanément déclenché.

La FNAUT a appuyé ces deux suggestions de l'AUTIV auprès de Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière, dont nous attendons la réponse.

Par ailleurs, le ministre des Finances Thierry Breton a fini par répondre à notre lettre concernant l'indemnisation des grands handicapés de la route (voir FNAUT Infos n°137). Le ministre a admis le bien-fondé de certaines revendications de l'AFVAC, que nous soutenions, et en tiendra compte lors d'une réforme en préparation.

MAL DIT

● **Alain Marleix**, député UMP du Cantal, accumule les bêtises sur la sécurité routière : il n'accepte les radars automatiques "que dans les secteurs accidentogènes, pas dans les lignes droites où on ne déplore aucune victime" (NDLR : les accidents les plus graves sont observés précisément dans les lignes droites) ; il veut bien qu'on sanctionne les gros buveurs, mais "de là à traduire un conducteur en correctionnelle pour un verre de trop, non, on va créer une psychose et empêcher les gens de se réunir en famille pour une communion" ; il approuve l'abandon par Dominique Perben de la visite médicale obligatoire pour les personnes âgées.

● **Philippe de Villiers**, président du MPF, est hostile à la loi Evin qui limite la publicité pour l'alcool. Selon cet irresponsable : "empêcher les Français de boire un coup de pinard, c'est les empêcher de vivre". Et parfois, aussi, de tuer ou de mourir sur la route.

Le volant ou l'hospice ?

La Ligue Contre la Violence Routière se dit "ni autophile, ni autophobe". Mais le côté autophile l'emporte nettement chez sa porte-parole (voir aussi FNAUT Infos n°131).

"Certains réclament qu'après un certain âge, les visites médicales soient obligatoires et le permis de conduire suspendu à des critères de santé. Or pour une personne âgée, qui habite souvent loin d'un centre-ville, c'est la vie sociale tout entière qui est tributaire du permis : aller au centre commercial, recevoir des soins, rejoindre son club de loisirs, rendre visite à ses enfants.

La fin de la conduite signe la fin de l'autonomie et avance le début de la dépendance, entraînant dépression et dégradation de la santé. La population vieillissant, cette question de la dépendance ira croissant, son coût aussi. Le permis des personnes âgées n'est pas intouchable, mais les conséquences d'un retrait sont lourdes pour la personne concernée, pour son entourage et pour la société tout entière : maison de retraite, hospitalisation précoce, aide à la personne, allocations diverses."

Ces propos d'automobiliste oublient que des vies humaines sont en jeu et ignorent le rôle possible du transport public, d'ailleurs plus convivial que la voiture en solo. Les conseils généraux devraient-ils offrir une voiture à tous les seniors non motorisés pour leur éviter de sombrer dans la "dépression" ?

Écoutons plutôt Christian Proust, conseiller général MDC de Belfort : "**Le transport à la demande constitue pour les personnes âgées un outil de maintien à domicile et une manière de lutter contre leur solitude et leur exclusion**".

La LCVR propose de suivre l'exemple de la Suède et d'élargir les routes départementales à deux voies pour les transformer en routes à 3 voies (2 + 1 séparées par une glissière, en alternance tous les 2 km) afin de les rendre moins dangereuses. Une excellente solution pour accélérer le trafic, exclure les cyclistes et empêcher les piétons et la faune de traverser les routes ! Et curieusement, alors qu'elle s'inquiète du coût social supposé de la démotorisation des personnes âgées, la LCVR ne se pose aucune question sur le coût d'une telle opération : quelques radars automatiques fixes ou mobiles seraient autrement moins coûteux, vite rentabilisés et plus efficaces !

La LCVR est mieux inspirée quand elle fait expérimenter des enregistreurs de conduite automobile (boîtes noires) par quelques-uns de ses militants : un tel dispositif permet au conducteur d'analyser après coup son comportement au volant, et de le corriger si nécessaire.

Le système de location de vélos dénommé Vélo'v a été mis en place en 2005 à Lyon et Villeurbanne. 2000 vélos sont disponibles dans 175 stations.

50 000 habitants sont abonnés, 55% d'entre eux ont moins de 30 ans, 59% sont des hommes, 34% sont des cadres ou membres de professions libérales et 32% des étudiants. Ils effectuent entre 10 000 et 20 000 déplacements par jour en semaine suivant la météo, et la moitié le dimanche. En semaine, 64% des déplacements sont du type domicile-travail, 9% sont des déplacements domicile-étude. La durée moyenne d'un déplacement est de 17 mn (la première demi-heure de location est gratuite, l'heure suivante coûte un euro), la distance moyenne parcourue est de 2,6 km. Il y a très peu de déplacements en boucle, dans lesquels le vélo loué est ramené à la station de départ, ce qui induit une circulation de camions ravitailleurs entre les stations.

Selon une enquête réalisée en octobre 2005, sur 100 déplacements effectués par Vélo'v, 4 l'auraient été en vélo personnel si Vélo'v n'existait pas, 37 à pied, 51 en transport collectif et 7 en voiture.

Le système Vélo'v est très bien conçu techniquement et commercialement, son succès n'a rien de mystérieux. Vélo'v élargit le rayon d'action du piéton. Il rend le vélo de location plus accessible qu'un vélo personnel qu'on ne possède pas toujours, qu'il est difficile de garer à son domicile et à destination, et qu'il faut obligatoirement réutiliser sur le trajet de retour.

Sur les courtes et moyennes distances, Vélo'v concurrence le transport collectif souvent plus lent faute de couloirs réservés ou parce qu'il impose une correspondance. Mais l'effet est faible (7500 déplacements quotidiens sont perdus par le transport collectif sur un total quotidien de 1 360 000 dans l'agglomération lyonnaise) et libère de la place pour de nouveaux usagers.

Le principal enseignement de cette innovation réussie est que Vélo'v mord encore peu sur la voiture : 100 déplacements par jour en moins, c'est marginal. En ce sens, le maire de Lyon fait sourire quand il vante "une révolution" : réduire la circulation automobile exige des investissements et une volonté politique d'une autre ampleur.

A court terme, Vélo'v permet cependant aux élus de faire oublier qu'ils respectent bien mal diverses préconisations de l'excellent PDU lyonnais, en particulier en matière de priorités de circulation aux transports collectifs de surface ou de limitation du nombre des parkings dans le centre-ville.

Récompenses :

+2 points à Pascal Priou, secrétaire du syndicat UNSA Loire-Atlantique de la Fonction publique. Les fonctionnaires de l'Etat ne pouvant bénéficier d'une aide pour leur abonnement aux transports collectifs dans le cadre de l'accord conclu entre les entreprises et la Communauté urbaine de Nantes, il a demandé au gouvernement de faire disparaître cette anomalie.

+3 points à Thalys. Dès juin 2004, l'exploitant ferroviaire a signé un accord avec les autorités de la région d'Aix la Chapelle : dorénavant le billet de train donne aux voyageurs le droit d'utiliser le réseau de transport public urbain à leur arrivée.

Punitions :

-5 points à la ville d'Echirolles (Isère). Après avoir obtenu un Vélo d'Or du Comité de promotion du vélo en 2003 pour les qualités de son PDU, elle a chassé les cyclistes de 6 artères importantes pour faciliter la circulation des voitures : les cyclistes doivent dorénavant se contenter d'aménagements mixtes vélos-piétons inadaptés.

Bêtisier

Claude Goasgen, conseiller UMP de Paris et ex-candidat à la succession de Bertrand Delanoë : "le développement durable est une simple formule idéologique utilisée par des responsables d'extrême gauche en mal de slogan". Jacques Chirac, Nicolas Hulot et Dominique de Villepin sont les plus connus de ces gauchistes irresponsables.

Rémy Prud'homme, professeur émérite à Paris XII, et Pierre Kopp, professeur à Paris I, dans un "rapport scientifique" (sic) sur la politique de la mairie de Paris : "les automobilistes conduits à abandonner leur véhicule sont, par construction, moins heureux qu'auparavant".

Roger Mahoudeau, président de la CCI de Touraine : "irriguée dorénavant par l'A28 et bientôt par l'A85, la Touraine pourra jouer le rôle que la géographie lui a assigné : celui de grand carrefour européen, de la Scandinavie à la péninsule ibérique, de la façade atlantique à l'Italie".

FNAUT Infos 2005

Les numéros 131 à 140 de FNAUT Infos (année 2005) peuvent être consultés et téléchargés gratuitement en version pdf sur le site internet de la FNAUT : www.fnaut.asso.fr.

● **Hubert Haenel**, sénateur UMP du Bas-Rhin. Il dénonce "les ultralibéraux et les archaïques, qui font preuve de méconnaissance et d'a priori idéologiques", et ajoute : "la continuité dans la politique ferroviaire, nous l'avons mais, hélas, c'est dans l'inaction" (Le Rail).

● **François Bellanger**, patron de Transit Consulting : "hier, le ringard prenait le train. Aujourd'hui le ringard est l'automobiliste coincé dans les bouchons".

DINOSAURE

● **José Manuel Barroso**, président de la Commission Européenne. Comme Georges Frêche, président de la région Languedoc-Roussillon, il roule dans un 4x4 qui émet 265 g de CO2 par kilomètre. Agir pour l'Environnement et le Réseau Action Climat lui ont décerné le prix Tuvalu de l'acteur politique le plus inefficace en matière de lutte contre le réchauffement climatique (voir FNAUT Infos n°140 et 142).



Frime

La firme Colin Dowse commercialise une bombe à boue qui permet de salir artificiellement son 4x4 : astucieux pour épater ses voisins.

L'Institut du Tout-Terrain, implanté au sud de Rennes, accueille les fiers baroudeurs des boulevards pour des stages de conduite sur des chemins cabossés.

Canal abandonné

En avril dernier, quelques années après le canton de Genève, le canton de Vaud a officiellement abandonné le projet de canal Rhin-Rhône à travers la Suisse, qui devait en particulier relier le lac Léman au lac de Neuchâtel.

Trains touristiques

Les 23 trains touristiques de la SNCF (TER réguliers, trains animés ou événementiels) sont décrits sur le site : www.trainstouristiques-TER.com

Pneu coûteux

Le tramway sur pneus de Caen (TVR de Bombardier) transporte 42 000 voyageurs quotidiens. Cependant, selon un audit des comptes de Viacités, syndicat mixte des transports de l'agglomération caennaise, il a coûté 234 millions d'euros au lieu des 171 prévus, soit un surcoût de 37%. Les élus songent quand même au TVR pour équiper la deuxième ligne de tramway : "le TVR est toujours sur les rails", selon la presse locale.

En Norvège

Les passagers aériens sont invités à payer une taxe volontaire pour compenser le rejet de CO2 que provoque leur déplacement. Cette taxe est de 100 couronnes (12,8 euros) pour un aller-retour sur une ligne intérieure, 125 pour un vol Oslo-Bruxelles et 500 pour un vol Oslo-Pékin. Elle couvre le coût de la réduction d'un volume équivalent de CO2 dans un pays du Sud où on développe des projets d'énergie propre.

En Espagne

L'Espagne va consacrer 250 milliards d'euros à ses infrastructures de transports sur la période 2005-2020, dont 50 fournis par le secteur privé et 150 par l'Etat. 6000 km de LGV et 6000 km d'autoroutes seront construits, tout le réseau ferré existant sera mis à l'écartement européen. Le rail absorbera 43% des crédits, la route 25%, les transports urbains 13%, les ports 9% et les aéroports 6%. La capacité des ports augmentera de 75%, celle des aéroports de 88%. 150 000 emplois seront créés.

Rail et progrès

Selon l'Illustrateur de 1865, qui commentait la mise en service du viaduc ferroviaire de Morlaix et, du même coup, de la liaison ferroviaire Paris-Brest (effectuée en 13h30), "la Bretagne entre ainsi dans le concert de la civilisation".

La "ceinture dorée du Finistère" pouvait alors approvisionner les marchés parisiens en légumes (500 wagons par jour). Depuis le début des années 80, ce trafic a massivement basculé sur la route.

Comique lyonnais

Fin 2006, les 10000 usagers quotidiens attendus sur le tramway LEA (Est de Lyon) vont découvrir, en arrivant au terminus de la Part-Dieu, que les métros, tramways et bus sont à 300 mètres de là. Pas grave, selon Bernard Rivalta, président PS du SYTRAL et coresponsable de cette aberration avec le maire de Lyon : "la marche est excellente pour la santé".

Actions en régions

Alsace

● La FNAUT-Alsace et Alsace Nature ont obtenu du Conseil d'Etat l'annulation du retranchement d'un tronçon international (pont de Beinheim) de la ligne Haguenau-Rastatt, susceptible de réutilisation. Commentaire des associations : "le baril de pétrole valait 15 dollars lors de la décision de RFF, 30 lors de la saisie du tribunal administratif et 75 aujourd'hui".

● L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzerl, qui a obtenu la sauvegarde définitive et la modernisation de la ligne, se concentre aujourd'hui sur le rabattement de trafic touristique et la réouverture de la liaison Colmar-Fribourg.

● L'association Florirail a manifesté contre la dépose de voies de garage et d'évitement sur le site du Heissenstein et à l'ancienne gare fret de Guebwiller. Elle s'inquiète du manque d'intérêt de la région pour la réouverture de la ligne Mulhouse-Guebwiller.

● L'association Piétons 67 s'insurge contre la trop faible place laissée aux cheminements piétonniers dans les nouveaux aménagements de Strasbourg, parfois à peine 80 cm de largeur en raison de l'implantation de bandes cyclables sur les trottoirs et non sur la chaussée automobile.

● L'ASTUS est satisfaite des mesures tarifaires prises par la Compagnie des Transports Strasbourgeois pour fidéliser les abonnés, étudiants en particulier.

Aquitaine

● Le CRELOC et la CREFCO, son homologue espagnole, intensifient leur action pour la réouverture de la ligne Pau-Saragosse, appuyée par les gros industriels de Saragosse et actée il y a six ans dans une convention signée par les chefs d'Etat français et espagnol. Une première phase de cette opération ayant été chiffrée à 90 millions d'euros par le cabinet indépendant Claraco, les associations s'étonnent du chiffre extravagant de 800 millions avancé en 2004 par le ministre des Transports. Elles dénoncent l'hypocrisie des politiques qui promettent une TCP (Traversée Centrale des Pyrénées) à 7 milliards d'euros (au moins...), projet considéré comme non prioritaire par Bruxelles et alibi chimérique pour ne rien faire.

(<http://intermodalite.com/creloc>)

● Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail a obtenu de la région une étude sur la réouverture de la ligne Blaye-Saint mariens qui donne un accès direct à Bordeaux. L'étude a souligné le déficit de transport collectif vers Bordeaux, qui accentue la situation

difficile de l'emploi. Le collectif a mené une enquête complémentaire auprès des établissements scolaires et hospitaliers et de 500 usagers potentiels.

Centre

● Le collectif tramway de l'agglomération d'Orléans (FNAUT, LCVR et associations locales) se mobilise contre le projet de deuxième ligne de tramway : "un tracé aberrant, véritable défi au bon sens". Il réclame un tracé direct en site propre intégral vers Chécy reprenant celui de la voie ferrée Orléans-Châteauneuf.

Champagne-Ardenne

● L'Association des Piétons et Usagers des Transports de Reims demande une avancée systématique des trottoirs au droit des passages protégés et l'allongement des temps de traversée des piétons, des quais hauts aux arrêts de bus, la priorité systématique des bus aux carrefours, une ligne de rocade nord. Elle apprécie la construction d'une halte ferroviaire entre les gares de Reims-Centre et Reims-TGV proche des facultés et connectée au futur tramway, et la mise à l'étude d'une liaison ferroviaire Reims-Châlons-Troyes.

L'association s'inquiète aussi du remplacement prochain de 14 liaisons quotidiennes Corail entre Reims et Paris par 9 liaisons TGV, et du niveau des hausses de tarifs envisagées par la SNCF.

Haute Normandie

● La FNAUT régionale et l'AVUC ont organisé un débat public sur l'avenir du rail à Dieppe : modernisation des infrastructures, adaptation des services aux besoins, développement du tourisme et du fret et, en priorité, une refonte des horaires des TER Rouen-Dieppe cohérente avec le cadencement des relations Paris-Le Havre.

Languedoc-Roussillon

● Dans le cadre du débat VRAL, l'ADTC 34 a présenté son projet de cadencement des TER sur l'arc languedocien, de Cerbère à Pont Saint Esprit, que la prochaine mise en service du viaduc de Nîmes-Courbessac pourrait faciliter en dégageant des sillons. Cette proposition a été partiellement reprise par le président de la région pour la section Lunel-Sète.

● L'ADTC 34 se félicite de l'avis défavorable donné par la commission d'enquête au doublement de l'A9, "fuite en avant qui ne fait que reporter la saturation routière" : la création d'une route roulante Luxembourg-Perpignan et l'extension de l'offre TER peuvent la désengorger. Elle

dénonce les propositions des Verts (élargissement de l'A9 avec mur antibruit) et de l'UMP (doublement de l'A9 par le nord de Montpellier).

Lorraine

● L'Association des Usagers TER de la ligne Conflans-Verdun-Châlons est intervenue à nouveau auprès des divers décideurs pour réclamer la réouverture, côté Reims, du raccordement ferroviaire de Saint Hilaire au Temple qui permettrait un accès direct aux deux gares de Reims par la ligne de Verdun. Elle a suscité une vingtaine de délibérations de municipalités concernées en faveur du projet, et obtenu le soutien de plusieurs offices de tourisme.

● La FNAUT Lorraine dénonce la forte hausse des tarifs, jusqu'à 15%, qui a suivi le remplacement des rames Corail Paris-Metz par des rames TGV sans réduction des temps de trajet.

● La FNAUT Lorraine a organisé une journée de formation sur le fonctionnement des comités de lignes ; des représentants de la SNCF-TER et du Conseil régional de Lorraine y ont participé. A partir des propositions recueillies, une charte pour un fonctionnement efficace d'un comité de ligne a été élaborée.

Rhône-Alpes

● L'association Lyon-Métro-transports Publics, dorénavant présidée par Maurice Abeille, estime nécessaires la création d'une autorité organisatrice des transports élargie, permettant d'harmoniser les transports et leurs tarifs sur toute l'aire urbaine lyonnaise, et la recherche de nouveaux moyens de financement.

Satisfaite de la décision de prolonger le métro à Oullins, elle demande une extension jusqu'aux hôpitaux sud pour y créer un centre multimodal, un développement des liaisons périurbaines, une liaison entre l'est et l'ouest lyonnais, et des mesures évitant un réseau à deux vitesses, les lignes fortes se développant au détriment du réseau de bus. La montée par l'avant dans les bus doit faire l'objet d'une expérimentation avant sa généralisation.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 146

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

Prix au numéro : 2 €

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

15ème congrès de la FNAUT Besançon, les 28 et 29 octobre 2006

Depuis sa création, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son prochain congrès, le 25ème, aura lieu à Besançon les samedi 28 et dimanche 29 octobre 2006, il sera organisé par la FNAUT-Franche Comté.

Le programme se déroulera du samedi 9h30 au dimanche 13h. Il comprendra :

- la discussion d'un texte évaluant les politiques suivies depuis deux ans par le gouvernement et les collectivités territoriales ("motion générale") ;
- un débat avec les décideurs politiques (des représentants de l'agglomération de Besançon, du département, de la région et du ministère des Transports ont été invités) ;
- des ateliers sur les méthodes d'action des associations ;
- l'attribution de nos prix traditionnels (feu vert et feu rouge, ex-prix Orange et prix Citron) ;
- des visites touristiques (le vendredi après-midi veille du congrès, et le dimanche après-midi).

Membres de la FNAUT et lecteurs de FNAUT Infos, vous êtes invités à participer nombreux à ce congrès.

Afin d'en faciliter l'organisation matérielle (accueil des participants, déplacements en ville, hébergement, restauration, visites), renvoyez la fiche de préinscription ci-dessous au siège de la FNAUT (32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris ; fax : 01 43 35 14 06 ; courriel : secretariat@fnaut.org), par retour ou au plus tard le 15 septembre.

Une réponse rapide facilitera le travail des organisateurs.

Un dossier préparatoire (contenant le programme du congrès, un projet de motion générale et des informations pratiques) et une fiche d'inscription définitive au congrès vous seront adressés fin septembre.

Vous pouvez dès maintenant nous adresser des suggestions pour la motion générale et pour les prix "feu vert" et "feu rouge", en les motivant de manière précise. Merci de votre collaboration.

**Fiche de préinscription au 15^e congrès de la FNAUT
Besançon, les 28 et 29 octobre 2006**

Nom et prénom : _____

Adresse complète : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Téléphone : _____ Fax : _____

Adresse électronique : _____

*bulletin à renvoyer avant le 15 septembre à : FNAUT, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
ou par fax au 01 43 35 14 06*

4x4 ou facteur 4 ?

En avril et juin derniers, deux rapports sur l'effet de serre ont été publiés. Le premier, "changement climatique, le défi majeur", est issu des travaux d'une mission d'information de l'Assemblée Nationale animée par le député PS Jean-Yves Le Déaut et la députée UMP Nathalie Kosciusko-Morizet (la FNAUT a été auditionnée). Le second a été publié par le groupe "facteur 4" piloté par les ministères de l'Industrie et de l'Ecologie et présidé par Christian de Boissieu (la FNAUT en était membre).

Les deux rapports soulignent avec insistance le rôle crucial du secteur des transports dans l'aggravation très perceptible du réchauffement climatique :

- d'une part nos émissions de CO2 liées à ce secteur ont augmenté de 53% depuis 1990 pour atteindre aujourd'hui 27% du total (21% seulement en 1990) ;

- d'autre part le pétrole est une forme très optimisée de fourniture de l'énergie (facilité de production, de transport et de stockage, haut pouvoir calorifique), donc très difficilement remplaçable.

Pour répondre au défi du changement climatique (réduire nos émissions de gaz à effet de serre d'un facteur 4 d'ici 2050) comme à celui de la disparition prochaine du pétrole bon marché, un bouleversement rapide de la politique des transports serait nécessaire. Les deux rapports avancent des idées intelligentes et parfois originales.

Ainsi la mission de l'Assemblée Nationale envisage une amélioration des performances des moteurs et des carburants, mais elle indique que "cette perspective focalise souvent à l'excès l'attention des décideurs". Elle recommande l'instauration d'une fiscalité sur le carbone et l'affectation de centimes de la TIPP aux transports publics et au fret ferroviaire (mais sans augmentation de la TIPP..) ou encore la possibilité juridique de mettre en place des péages urbains. Elle va même jusqu'à refuser le doublement des autoroutes nord-sud, mais rien n'est dit sur l'étalement urbain.

Ces travaux sont utiles, ils permettent aux experts et aux associations d'exprimer leurs inquiétudes. Malheureusement leurs conclusions n'influencent guère les décisions concrètes du gouvernement et des élus : les intérêts du secteur routier (4x4 et bientôt 44 tonnes) l'emportent encore sur le facteur 4.

Jean Sivardière

Les déplacements dans les agglomérations moyennes

En janvier dernier, à l'Assemblée Nationale, la FNAUT, le GART et la Fédération des Maires des Villes Moyennes (FMVM) organisaient un colloque sur un thème rarement abordé : les déplacements dans les agglomérations de taille moyenne. Une enquête réalisée par la FNAUT a montré que le tout-automobile sévit dans ces agglomérations comme dans les plus grandes, avec des conséquences tout aussi nocives, et sans que les décideurs politiques réagissent avec la vigueur nécessaire. Mais les moyens utilisés pour réduire le trafic automobile dans les grandes agglomérations sont-ils vraiment adaptés ? Faut-il au contraire innover pour prendre en compte les spécificités des agglomérations moyennes ?



Photo : Marc Debrincat

Les agglomérations moyennes ont une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants, elles regroupent au total plus de 12 millions d'habitants, soit environ un français sur cinq. Pourtant les conditions de déplacements dans ces agglomérations sont peu connues et rarement au centre des débats.

Pendant longtemps, la circulation automobile s'y est heurtée à peu d'obstacles et les nuisances observées y ont été considérées comme faibles ou tolérables. Mais, avec la hausse du taux de motorisation et une extension très rapide des zones périurbaines, la situation s'y est peu à peu dégradée : un trafic automobile envahissant y pose aujourd'hui des problèmes environnementaux et sociaux comparables à ceux rencontrés dans les grandes agglomérations, au point que 98 agglomérations moyennes ont établi un plan de déplacements urbains "volontaire", c'est-à-dire non imposé par la loi sur l'air (cette démarche n'est obligatoire qu'à partir de 100 000 habitants). A vrai

dire, ces PDU volontaires sont de qualités très diverses et certains d'entre eux n'ont pas été mis en œuvre.

Congestion

Afin de mieux comprendre les déplacements dans les agglomérations moyennes, la FNAUT a enquêté dans une vingtaine d'entre elles, rassemblant de 15 000 à 80 000 habitants : Albertville, Aurillac, Auxerre, Bayeux, Bellegarde, Bourg-en-Bresse, Châlons-en-Champagne, Chartres, Château-Thierry, Dole, Laval, Lisieux, Lons-le-Saunier, Le Puy, Mayenne, Roanne, Rodez, Vannes, Vesoul. Ces villes diffèrent par l'histoire, la géographie, la démographie, l'économie... mais, d'une manière générale, on y constate que :

- la voirie est congestionnée aux heures de pointe, les accidents sont nombreux, le cadre de vie est dégradé par le bruit et la pollution de l'air, les modes non motorisés et les bus sont asphyxiés par la voiture ;

■ ■ ■ Agglomérations moyennes

- les réseaux de transport collectif sont souvent squelettiques ; les horaires sont calqués sur ceux de la clientèle scolaire ; les services sont rares après 19 heures et en week-end ; on se préoccupe bien peu des piétons et des cyclistes ; l'offre de stationnement est souvent pléthorique ; enfin rien n'est fait pour enrayer une périurbanisation véritablement "galopante".

Spécificités

Lors du colloque, Pierre-Henri Emangard, géographe urbaniste, a démontré de manière remarquable que les agglomérations moyennes sont tout à fait comparables aux plus grandes.

- Il n'y a pas de corrélation entre le nombre d'habitants et la densité : celle-ci ne diminue pas avec la taille de la ville. Bordeaux a une densité faible (1500 habitants/km²), la densité est double à Arles, Laval ou La Roche sur Yon.

- Il en est de même de la polarisation, c'est-à-dire de la concentration des activités dans les centres ou, à l'inverse, de la dépolarisation, c'est-à-dire de la dispersion des emplois et de l'émergence de pôles commerciaux aux sorties de la ville-centre.

- Enfin une périurbanisation anarchique touche toutes les villes, même les moins peuplées : Digne, Mende, Aurillac, Rodez, Auch, Foix, Chaumont. Elle atteint même Morez, une ville de 10 000 habitants située dans le Haut Jura !

D'après ce qui précède, l'originalité des agglomérations moyennes par rapport aux plus grandes tient seulement au fait que la surface qu'elles occupent, en gros proportionnelle au nombre d'habitants, est plus réduite.

Les handicaps du transport collectif

Dans les villes moyennes, même denses, le transport collectif souffre de nombreux handicaps, surtout sensibles dans les villes de moins de 50 000 habitants.

- Plus la ville est petite, plus les flux de déplacements sont faibles en valeur absolue. Or le transport collectif est surtout apte à traiter les flux massifs justifiant des itinéraires directs et des fréquences élevées.

- Plus la ville est petite, plus les distances à parcourir dans la vie quotidienne sont courtes. Cette particularité avantage la marche et le vélo et défavorise le transport collectif ; celui-ci offre un gain de temps faible en valeur absolue tout en imposant des contraintes d'usage et, du même coup, il dispose d'une clientèle potentielle réduite.

- A degré de polarisation identique, la voiture est plus facile à utiliser : la gestion de la voirie et les difficultés de stationnement sont plus faibles que dans les grandes villes car les flux sont moins intenses et l'espace disponible pour le stationnement gratuit à proximité immédiate du centre est plus abondant. C'est une autre cause d'affaiblissement du transport collectif.

- En pratique, le transport collectif, toujours assuré par autobus, n'est utilisé que par les populations captives, scolaires et personnes non motorisées, et ne concurrence absolument pas la voiture. Le phénomène est renforcé par le fait que le transport collectif est uniquement considéré comme un service social, ce qui justifie des itinéraires contournés, permettant de ne laisser aucun quartier à l'écart mais dissuasifs pour la clientèle qui dispose d'un vélo ou surtout d'une voiture.

Un scepticisme injustifié

Les handicaps évidents du transport collectif dans les agglomérations moyennes et ses coûts d'exploitation considérés comme "prohibitifs" sont souvent utilisés par leurs élus pour excuser son sous-développement et baisser les bras devant l'invasion automobile. Ou bien ils se réfugient derrière la "nécessité" d'innover avant d'agir. Ce faisant, ils oublient quelques réalités incontournables :

- Les nuisances de la voiture dans les agglomérations moyennes sont devenues insupportables, et la contribution de ces agglomérations en gaspillages de pétrole et en émissions de gaz à effet de serre ne peut plus être négligée.

- Malgré ses handicaps, le transport collectif dispose d'un avantage décisif : l'autobus suffit, on n'a pas besoin de tramway ou de métro !

Quant au vélo, il peut jouer un rôle déterminant, en raison de la faible longueur des distances à parcourir, sans exiger des investissements démesurés.

- Dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, les moyens utilisés dans les grandes agglomérations pour y réduire la pression automobile sont directement transposables.

- C'est seulement dans les agglomérations plus petites, souvent isolées dans un tissu rural de très faible densité, qu'ils doivent être affinés, qu'il faut faire du "sur-mesure". Mais en Suisse, en Autriche ou en Allemagne, les déplacements dans les agglomérations moyennes sont bien maîtrisés. Il n'y a donc rien à inventer, il suffit de copier avec modestie. En France même, les initiatives prises dans diverses villes, par exemple le transport à la demande, ont montré qu'une politique alternative au tout automobile n'est pas une utopie.

Quelques exemples

Lons-le-Saunier (Jura) fournit un exemple typique de petite ville où on ne rencontre pas de problème majeur. La congestion est encore faible et limitée à des créneaux horaires étroits, le stationnement central est assez facile. Les bus sont rares et peu utilisés, mais le réseau est en cours de rénovation avec introduction de transport à la demande.

La situation est voisine à Bellegarde (Ain) : les 4 lignes de bus sont utilisées seulement par les scolaires et les personnes âgées se rendant au marché. La voirie n'est congestionnée qu'aux heures de pointe, quand les travailleurs frontaliers reviennent de Suisse. Le stationnement est aisé sauf les jours de marché.

A Albertville (Savoie), les choses se passent moins bien : la circulation automobile croît et le transport collectif est absent. Pas de garage à vélos à la gare SNCF, pourtant récemment rénovée.

A Lisieux (Calvados), le maire est un ancien responsable d'une association de cyclotouristes, mais il ne s'intéresse pas aux cyclistes urbains.

A Mayenne (Mayenne), la congestion de la voirie est forte et le stationnement difficile, mais la municipalité a réagi énergiquement : un bus, gratuit, circule... l'après-midi seulement !

A Château-Thierry (Aisne), les embouteillages sont très prononcés en heures de pointe. Le réseau de bus fonctionne correctement mais la desserte est squelettique en dehors du centre-ville. Un très bon PDU a été établi en 2002 mais il n'a pas été appliqué.

Passons à des agglomérations plus importantes, de l'ordre de 50 000 habitants. Dole (Jura) est un exemple de ville où les difficultés n'ont pas été ignorées : la circulation est fluide depuis l'ouverture d'une rocade routière, le stationnement est facile en entrée de ville, le centre est dense et largement piétonnisé. Le réseau de transport collectif s'améliore rapidement depuis qu'il a été confié à l'opérateur CarPostal.

A Bourg-en-Bresse (Ain), la voirie est peu congestionnée et le réseau de bus est bien développé. Mais la municipalité cherche à anticiper et a lancé une réflexion prometteuse de type PDU.

A Auxerre (Yonne), le réseau de bus offre 7 lignes diamétrales mais les bus sont vides aux heures creuses. Les fréquences sont très faibles même aux heures de pointe, les bus sont alors coincés dans les embouteillages car il n'existe aucun couloir réservé et, si on habite à 1500 m du centre, il est plus rapide d'y aller à pied qu'en bus.

A Aurillac (Cantal), un parc relais et une navette vers le centre fréquente et gratuite (réservée aux automobilistes !) ont été créés, mais un parking de 200 places a été implanté dans le centre.

Un colloque instructif

Au Puy (Haute Loire), l'hégémonie de la voiture est encore plus marquée. La voirie est très embouteillée, même aux heures creuses, le stationnement est très difficile, le réseau de bus est embryonnaire, il n'existe aucun aménagement cyclable. Un excellent PDU, envisageant même d'exploiter le réseau ferré local, a été mis au point en 2002, mais on attend encore sa mise en œuvre.

Venons-en enfin à des agglomérations d'environ 80 000 habitants. A Chartres (Eure et Loir), la situation est convenable : on y trouve un bon réseau urbain et des efforts intéressants ont été faits pour les piétons et les cyclistes, la congestion de la voirie est limitée.

A Vannes (Morbihan), la situation est médiocre : une seule ligne, nord-sud, du réseau urbain fonctionne correctement avec des fréquences adaptées aux heures de pointe ; le service est très allégé les samedis et à peu près inexistant les dimanches et jours fériés. Les embouteillages sont nombreux et le stationnement sur les trottoirs souvent étroits est très répandu.

A Châlons-en-Champagne (Marne), la circulation est dense, il faut une heure le soir pour traverser la ville. Le réseau de bus dessert bien la ville centre mais seulement certaines communes périphériques, et les services départementaux interurbains sont déficients. Sur 9 lignes, 3 offrent des fréquences correctes ; les horaires des autres ne conviennent qu'aux scolaires et aux employés des administrations. Aucun service après 20h. Le vélo est ignoré. Le centre est piétonnier, le stationnement de surface a été réduit, rendu payant et il est aujourd'hui mieux contrôlé. Sans être laxiste, la politique de la municipalité est très frileuse.

A Laval (Mayenne), le réseau de bus est correct mais sa fréquentation stagne depuis 10 ans malgré l'extension du périmètre de transport urbain. Il n'y a pas de pôle intermodal. Un beau plan vélo n'existe que sur le papier. L'offre de parking central est pléthorique, à tel point que le parking de 120 places situé à côté de la gare n'est pas saturé, ce qui n'empêche pas la municipalité de vouloir construire un nouveau parking de 435 places sous le parvis...

Roanne (Loire) sera notre dernier exemple, décourageant. Depuis le retour de la droite au pouvoir, on assiste à une véritable régression. La municipalité de la ville-centre multiplie les parkings, le plan de circulation a été modifié pour faciliter la pénétration des voitures dans la ville, des couloirs réservés aux bus ont été rendus à la circulation automobile. Le budget des transports collectifs de l'agglomération a été réduit : des achats de véhicules neufs ont été reportés, l'offre kilométrique a été fortement diminuée, des postes de conducteurs ont été supprimés.

Une part croissante de la population habite en dehors des agglomérations (c'est le cas de 35% des ménages dont au moins un conjoint travaille dans une agglomération) et de plus en plus loin : jusqu'à 50 km du centre de Nantes, et à 15 km du centre d'une ville de 20 000 habitants de la façade atlantique.

En Allemagne et en Autriche, on trouve des villes de 100-120 000 habitants équipées d'un réseau ou d'une ligne de tramway. Mais en France, on en reste à la technique du bus classique, standard ou articulé.

Pierre-Henri Emangard

Les habitants des agglomérations moyennes ont des revenus inférieurs à ceux des grandes agglomérations, et leur taux de motorisation est supérieur. Ils utilisent le transport collectif deux fois moins que ceux des grandes agglomérations dépourvues de TCSP et cinq fois moins que ceux des grandes agglomérations qui en sont équipées. Leur fournir une alternative à la voiture est donc un objectif social important.

Dans les agglomérations moyennes comme dans les grandes, le versement transport (VT) des entreprises représente la moitié des ressources globales des autorités organisatrices de transports. La grande différence est que ces autorités consacrent en moyenne sur leur budget propre (hors VT) 19 euros par an et par habitant dans les agglomérations moyennes, 29 euros dans les grandes agglomérations dépourvues de TCSP et 96 euros dans les grandes agglomérations équipées d'un TCSP.

En raison de l'étalement urbain, il est important que les réseaux urbains, départementaux et régionaux soient bien coordonnés. La difficulté est que les départements et les régions n'ont pas de ressource analogue au VT.

Chantal Duchêne, directrice du GART

Dans les villes moyennes, sans tramway ou métro, le transport ne peut structurer l'espace. Il est plutôt un moyen d'accompagner une planification de la ville décidée par ailleurs.

Depuis dix ans, la fréquentation du transport collectif augmente dans les grandes agglomérations mais, dans les agglomérations moyennes, elle diminue et le taux de couverture est passé de 46% à 32% en moyenne : c'est un vrai problème économique.

Michel Cornil, président de l'UTP

La notion de densité ne concerne pas que l'habitat. 100 m² de logement génèrent quelques déplacements par jour, 100 m² d'activité en génèrent quelques dizaines et 100 m² de commerce en gé-

nèrent quelques centaines. Quand une ville moyenne disperse en périphérie un centre universitaire, un centre hospitalier et une zone d'activité, il est très difficile ensuite d'exploiter le transport public à un coût acceptable par la collectivité. Il faut développer autour des axes existants de transport collectif, et atteindre une densité suffisante pour justifier un transport collectif.

Serge Morin, vice-président de la communauté d'agglomération de Lorient

Le marché des transports est difficile dans les villes moyennes. Keolis y exploite 40 réseaux et les solutions ne sont pas transposables d'une ville à l'autre : il faut comprendre comment fonctionnent les territoires dans l'espace et dans le temps, rechercher des solutions innovantes et faire du sur-mesure.

Michel Laramée, directeur développement de Keolis

A Chaumont, le réseau est dense (8 lignes) et fonctionne correctement depuis longtemps : l'essentiel se joue sur les déplacements entre la ville et l'univers rural. Nous avons mis en place un transport à la demande (taxibus) et encourageons le covoiturage pour les déplacements domicile-travail et pour les loisirs des personnes âgées.

Jean-Claude Daniel, maire de Chaumont

Moins les gens sont riches, plus ils s'éloignent du centre car le foncier y est moins cher. Mais les problèmes arrivent vite : transport des enfants, coût de la multimotorisation.

JF Malbranq, vice-président de la communauté d'agglomération d'Arras

Notre communauté d'agglomération est loin de recouvrir le périmètre du bassin de vie de Rodez. Il en résulte des incohérences et des conflits avec les territoires environnants : il est grand temps que le législateur mette de l'ordre dans cet imbroglio.

Nous avons créé quatre parcs relais et des navettes (payantes) vers le centre. Nous souhaitons utiliser le Y ferroviaire qui irrigue notre agglomération, mais nos négociations avec la SNCF et la région n'ont pas abouti.

Marc Censi, président de la communauté d'agglomération du grand Rodez

Dans les petites agglomérations comme dans les grandes, le développement du transport collectif est essentiel pour améliorer la qualité de vie et embellir la ville donc renforcer l'attractivité économique, diminuer les risques de fracture sociale et lutter contre l'effet de serre.

Michel Destot, président du GART

Un plaidoyer très volontariste

La FNAUT, le GART et la FMVM ont adopté un plaidoyer commun très volontariste en faveur d'une politique de mobilité durable dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants qui, en définitive, s'attarde peu sur les "spécificités" de ces agglomérations.

Ce plaidoyer rappelle sans ambiguïté "les effets nocifs de l'usage non maîtrisé de la voiture sur le développement économique et social et l'environnement". Il affirme que le transport collectif ne doit pas concerner que les captifs, et que les services de bus doivent bénéficier de bonnes conditions de circulation, de fréquences élevées et de toutes les initiatives commerciales déjà validées dans les grandes villes. Les rôles du partage de la voirie, du transport à la demande, du taxi, du vélo, du covoiturage, de l'intermodalité, de la maîtrise du stationnement et de la politique d'urbanisme sont évoqués. Une intégration de l'offre locale de transport dans celles des départements, des régions et de l'Etat est souhaitée. Enfin le plaidoyer insiste sur la nécessité d'un soutien technique et financier de l'Etat.

Les bonnes intentions ainsi affichées par les deux associations d'élus sont encourageantes. On trouvera ci-dessous quelques commentaires de la FNAUT.

Le vélo

Les agglomérations moyennes sont un terrain idéal pour jouer la carte du vélo dès lors que leur topographie, ce qui est souvent le cas, n'y fait pas obstacle. Les distances à parcourir y sont faibles, un plus grand nombre de déplacements quotidiens est à la portée du cycliste non sportif. Le partage de la voirie est assez facile à effectuer car les flux automobiles sont modérés. Enfin, comme dans les grandes agglomérations, les outils nécessaires sont bien au point, efficaces, peu coûteux et peuvent être mis en place rapidement.

Le véritable obstacle n'est pas technique, mais psychologique. Les élus ont toujours un sourire au coin des lèvres quand on leur parle du vélo, à commencer par Bruno Bourg-Broc, président de la FMVM, qui affirmait (en clôturant le colloque...) que la circulation des cy-

clistes est plus difficile dans les villes moyennes que dans les grandes car les rues, paraît-il, y sont plus étroites ! Celle des 4x4 y est pourtant aussi facile.

Le transport collectif

Il faut bien sûr développer le transport collectif pour répondre aux besoins non satisfaits des scolaires, des jeunes non motorisés, des personnes âgées ou handicapées. Cela exige, surtout dans les plus petites agglomérations, la mise en place de transport à la demande.

Mais, en s'en tenant trop souvent à cette perspective sociale, on ne résoud pas le problème environnemental lié à la place exagérée de la voiture : à Chaumont, le "taxibus" absorbe 30 000 déplacements automobiles par an, c'est un beau succès mais la réduction des nuisances (80 déplacements automobiles en moins par jour) est marginale.

Le transport collectif doit attirer l'ensemble de la population. Mais "se contenter" de l'autobus n'interdit pas de voir grand. Comme dans les grandes agglomérations, il faut une meilleure couverture géographique du territoire urbain, des priorités de circulation, des horaires étoffés, des services corrects en soirée et les week-ends, du matériel confortable et accessible.

La voiture

Une offre renouvelée de transport collectif et des aménagements piétons et cyclables de qualité ne suffiront pas à décourager l'usage de la voiture. Comme dans les grandes agglomérations, il faut accompagner ces initiatives de diverses mesures qui en assurent le succès : intermodalité entre l'autobus et l'autocar, le train, la voiture (parcs relais) et même le vélo ; promotion du covoiturage et surtout de l'autopartage.

Mais le point clé, comme dans les grandes agglomérations, est la maîtrise du stationnement dans les centres : il faut arrêter d'y construire des parkings.

Cette cohérence est indispensable pour que le public accepte une politique de maîtrise de la voiture. Elle est aussi une condition du succès économique du transport collectif : si celui-ci coûte cher aux collectivités locales, c'est aussi parce qu'il est peu utilisé ; et s'il est peu utilisé, c'est parce qu'on encourage sans cesse l'usage de la voiture.

Il faut enfin, mais la difficulté est d'une autre ampleur, s'attaquer au mouvement de périurbanisation : c'est là qu'il faut innover et expérimenter, car les solutions urbanistiques, fiscales, institutionnelles, sont difficiles à concevoir et surtout à mettre en œuvre.

Entretien du réseau ferré

L'éditorial de FNAUT Infos n°146 a suscité deux réactions complémentaires du ministre des Transports et de RFF.

Suite au rapport Rivier et aux propositions élaborées par RFF et la SNCF, le gouvernement a arrêté, le 22 mai dernier, un plan pluriannuel 2006-2010 de renouvellement du réseau ferré national : il fallait stopper le déclin de la maintenance du réseau observé depuis le début des années 80 et inverser durablement la décroissance du linéaire de voie renouvelée chaque année.

En 2005, 900 millions d'euros ont été consacrés au renouvellement du réseau. En 5 ans, plus de 1800 millions d'euros supplémentaires seront mobilisés : 110 millions dès 2006 (70 par l'Etat, 40 par RFF et la SNCF), 260 en 2007 (138 par l'Etat, 122 par RFF et la SNCF), 400 en 2008, 500 en 2009 et 600 en 2010. Un tel effort ne peut être considéré comme modeste !

Ce plan devrait permettre de supprimer les ralentissements les plus pénalisants, de moderniser le réseau, d'assurer sa pérennité sans fermeture de lignes, et d'utiliser les nouveaux matériels au maximum de leurs capacités.

Il a vocation à être poursuivi et amplifié au delà de 2010 au vu du bilan qui en sera tiré. Certaines opérations sur des lignes de desserte fine du territoire pourraient être inscrites dans les contrats de projets Etat-régions 2007-2013 afin d'en accélérer la réalisation.

*Dominique Perben,
ministre des Transports*

Selon FNAUT Infos, RFF pratique, à travers ses péages, "une inacceptable péréquation à l'envers". Il n'en est rien : RFF effectue une péréquation des coûts d'entretien et d'exploitation du réseau en faveur des lignes les moins circulées, la péréquation est bien à l'endroit !

En effet, les lignes principales, classées UIC 1 à 6, représentent 55% de la longueur totale du réseau, mais c'est aussi sur ces lignes que circulent majoritairement les TER (soit 75% des trains-km TER) et c'est donc aussi sur ces lignes qu'est perçu l'essentiel des péages, même pour les TER (83%). Sur les autres lignes (UIC 7 à 9) parcourues par les TER, RFF ne perçoit donc que 17% des péages TER, soit environ 75 millions d'euros, qui représentent la grande majorité des recettes sur ces lignes. Mais il y dépense chaque année près de 400 millions d'euros. Ce sont donc les recettes des lignes principales qui servent à entretenir les lignes les moins circulées.

*Jean-Louis Rohou,
secrétaire général de RFF*

Actes du colloque

Les actes du colloque FNAUT-GART-FMVM sur les déplacements dans les agglomérations moyennes seront consultables et téléchargeables fin septembre sur le site internet de la FNAUT. Une version imprimée pourra être demandée au siège de la FNAUT au prix de 12 euros port compris.

Petits excès de vitesse

La sécurité routière a spectaculairement progressé depuis 2002 puisque, grâce à la fermeté souhaitée par Jacques Chirac, le nombre des morts (dans les 6 jours suivant l'accident, suivant la méthode statistique employée jusqu'à la fin 2005) est passé de 8000 à 5000 environ. Cependant les résultats restent fragiles, puisque le nombre des tués a augmenté de 5,4% en avril 2006.

Dans ces conditions, comme l'ont rappelé récemment la FNAUT et l'AFVAC, tout allègement des sanctions infligées aux automobilistes pour des excès de vitesse serait incohérent et antipédagogique car la vitesse reste la première cause de mortalité routière : il ne pourrait qu'induire un relâchement des comportements et brouiller les messages de prudence diffusés par ailleurs.

Les limitations de vitesse n'ayant pas été décidées au hasard, cette exigence vaut pour les petits excès de vitesse comme pour les grands. Les premiers peuvent sembler anodins, mais ils sont très nombreux et chacun d'eux peut, avec une probabilité non négligeable, provoquer un drame. Ils doivent donc être sanctionnés sans complaisance, surtout en milieu urbain, d'autant que l'automobiliste bénéficie d'une marge de tolérance "technique" de 5 km/h si la vitesse limite est inférieure à 100 km/h et de 5% si elle est supérieure.

Bien dit

● Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière : "longtemps on a privilégié des routes qui permettaient des débits élevés et des vitesses rapides. Aujourd'hui on réfléchit aux moyens de casser la vitesse, d'ôter l'impression, souvent fautive, de sécurité qui conduit à rouler trop vite".

● Hervé Mariton, député UMP de la Drôme : "pour réduire la mortalité des jeunes sur la route, de nouvelles pistes sont à explorer d'urgence, comme les transports alternatifs à l'automobile. Les collectivités locales pourraient mettre en place des navettes vers les lieux fréquentés par les jeunes".

Mal dit

● Le professeur Claude Got, spécialiste d'accidentologie, ne peut s'empêcher de défendre la voiture malgré tous les malheurs qu'elle provoque : "défendons la liberté de circuler, mais de façon citoyenne" (Le Monde, 24-02-06). Une ville autodrome, c'est une ville citoyenne ? Et pourquoi vouloir défendre la liberté de circuler, est-elle donc menacée comme l'affirme l'Automobile-club ?

Le débat organisé de mars à juillet 2006 par la Commission Nationale du Débat Public sur les transports dans la Vallée du Rhône et sur l'Arc Languedocien (VRAL) avait pour originalité de ne pas porter sur un projet précis d'infrastructure mais sur la problématique générale des transports : offre et demande de transport, prévisions de trafic, aménagement du territoire, enjeux environnementaux locaux et globaux.

Risque de saturation

Le ministère de l'Équipement a en effet mis en avant un risque sérieux de saturation des infrastructures routières même si on suppose réalistes en 2020 tous les projets décidés par le Comité Interministériel d'Aménagement et de développement du Territoire du 18-12-2003 (voir FNAUT Infos n°122 et encadré ci-dessous).

Le ministère a alors présenté toute une panoplie d'options envisageables pour éviter la saturation annoncée, mais il prévoit que le baril de pétrole coûtera 60 dollars en... 2025 !!!

1. Optimisation de l'usage des infrastructures routières existantes (régulation des vitesses, interdiction de doubler pour les camions, modulation des péages, régulation des accès aux autoroutes, incitation au covoiturage).

2. Développement des alternatives ferroviaires, fluviales et maritimes à la route : intensification de l'offre TGV, cadencement des TER, allongement des trains de fret de 750 à 1000 mètres, extension du transport combiné rail-route, mise en place d'autoroutes ferroviaires et maritimes, modernisation de la flotte fluviale, navettes fluviales de conteneurs, nouvelles infrastructures (contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, ligne mixte Montpellier-Perpignan, contournement ferroviaire est de Lyon, canal Saône-Moselle).

3. Augmentation de la capacité routière sur l'axe Lyon-Perpignan : élargissement de l'A7 entre Valence et Orange et de l'A9 entre Nîmes et Narbonne en deux fois 3+2 voies ; autoroute Valence-Béziers en piémont des Cévennes, "permettant aux agglomérations de Nîmes et Montpellier de se développer vers le nord" ; aménagement conséquent des routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9.

4. Progrès des technologies routières (véhicules propres, logistique).

5. Maîtrise de la mobilité routière (réduction des vitesses, péage poids lourds sur les routes nationales).

6. Etalement des migrations saisonnières, maîtrise de la mobilité par des mesures de planification territoriale.

Mais en pratique, le débat s'est focalisé sur le choix inévitable : faut-il, ou non, élargir l'A7 et l'A9, ou créer une autoroute à travers l'Ardèche ?

Les mythes de la route

Plusieurs militants de la FNAUT, Eric Boisseau, Gabriel Exbrayat, Claude Jullien, Edmond Luca, Jean Sivardière, Bernard Thierry... sont intervenus lors des réunions publiques du débat VRAL et ont publié des cahiers d'acteurs. Le cahier de la FNAUT a dénoncé les nombreux mythes des transports :

- le mythe de la croissance indéfinie du trafic routier, simple extrapolation des tendances passées ;

- le mythe de la fluidité de la circulation (il suffit d'élargir les routes) ;

- le mythe de l'enclavement (sans autoroute, pas de prospérité) ;

- le mythe du désenclavement (il ignore les effets territoriaux pervers des autoroutes : aspiration des petites villes par les grandes, étalement urbain) ;

- le mythe des vases non communicants (d'après le lobby routier, les transferts de la route vers les autres modes sont impossibles, tant la route est souple, rapide et adaptée à l'économie moderne) ;

- le mythe de la route rentable (il suffit d'ignorer ses coûts externes, c'est alors le rail qui est un gouffre financier) ;

- le mythe de la technologie (le véhicule routier propre existe déjà ; et grâce aux biocarburants et à l'hydrogène, on arrivera bien à remplacer le pétrole et à enrayer l'effet de serre).

La FNAUT a insisté sur la puissance sous-estimée des alternatives à la route (cadencement des TER, transports urbains, autoroute ferroviaire), dès lors que sont mis en place les infrastructures et les mesures tarifaires nécessaires aux évolutions des comportements : LGV Montpellier-Perpignan, contournement de Lyon (CFAL), écoredevance sur le transport routier.

Les décisions du CIADT

Raccordements de l'A9 à l'A75 à Béziers et à Montpellier, A51 Grenoble-Sisteron, traversée Nord-Sud de Grenoble, A432 à l'Est de Lyon, A45 Lyon-Saint-Etienne, élargissements ponctuels de l'A7, de l'A8 et de l'A9, barreau Fos-Salon, contournement Ouest de Lyon, barreau Cadarache-Saint Maximin, contournements de Montpellier, d'Aix en Provence et d'Arles, liaison Est-Ouest évitant la traversée d'Avignon, liaison Lyon-Balagny (A89-A6), A48 Ambérieu-Bourgoin et raccordement A48-A49 au droit de Voiron, barreau A51-Digne, raccordement amélioré A49-A7 au Sud-Est de Valence.

Service prévisible garanti

La prévention des grèves dans les transports publics par un accord d'alarme sociale est actuellement peu efficace. Si elle fonctionne correctement à la RATP, son impact est plus limité à la SNCF, et aucun accord n'a été encore signé dans les réseaux urbains. De plus, cette procédure ne peut par définition concerner les grèves liées à la politique générale des pouvoirs publics.

La notion de service prévisible garanti en cas de grève a davantage progressé. Elle a été imposée à la SNCF et à la RATP par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) avant son récent transfert à la région, qui ne l'a pas remis en cause : en cas de grève, la SNCF doit s'efforcer de faire circuler un train sur 3 et la RATP un service sur 2. En Alsace, un service minimum prévisible a été mis en place par une convention entre la région et la SNCF : 4 niveaux de service TER ont été définis pour les jours de grève (le niveau A, le moins élevé, assure les déplacements domicile-travail matin et soir depuis ou vers Strasbourg, Colmar, Mulhouse et les principales villes moyennes sièges d'établissements scolaires) ; la SNCF doit annoncer à l'avance le niveau qu'elle pense pouvoir assurer, et respecter sa prévision. Dans les deux régions, un système de bonus-malus incite les entreprises à respecter leurs obligations contractuelles. Enfin, en cas de grève nationale, la SNCF donne dorénavant des informations précises et fiables sur les trains maintenus.

Ces progrès sont appréciés des voyageurs, mais sont encore éloignés de leurs exigences légitimes.

Lors de son arrivée au ministère des Transports, Dominique Perben s'est engagé, à la suite de son prédécesseur Gilles de Robien, à limiter l'impact des grèves sur les usagers. Voulant éviter que le Parlement n'adopte une législation imposant un service minimum en cas de grève, démarche dont l'efficacité n'est pas démontrée et à laquelle la FNAUT n'est pas favorable, le ministre souhaite la généralisation du service prévisible garanti et, suivant les recommandations du rapport Mandelkern (FNAUT Infos n°127), il cherche à impliquer davantage les régions, départements et agglomérations par une charte. Pour la FNAUT, cette initiative intéressante qu'elle a approuvée doit être l'occasion de mettre en place systématiquement les instances de concertation entre décideurs et usagers prévues par la loi SRU et, par ailleurs, de prévoir, en cas de grève, des compensations commerciales pour les usagers abonnés.

Jean Sivardière

Convention internationale pour la protection des voyageurs ferroviaires

Le 1er juillet est entrée en vigueur la COTIF, Convention de l'Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires, qui regroupe 42 Etats dont tous les Etats de l'Union Européenne sauf l'Estonie (voir www.otif.org). Elle comporte des "règles uniformes concernant les Contrats de transports Internationaux de Voyageurs - CIV".

La COTIF remplace une convention datant de 1980 par un protocole adopté à Vilnius en 1999, qui pouvait entrer en vigueur quand les deux tiers des Etats membres l'auraient ratifié, ce qui est aujourd'hui chose faite avec la ratification de la Turquie. La France a adopté ce protocole par la loi du 2 mars 2006 et l'a notifié, de telle sorte qu'elle peut l'appliquer depuis le 1er juillet.

La nouvelle convention était nécessaire du fait, en particulier, que les voyageurs d'un train international pouvaient se trouver confrontés à des renvois de responsabilité entre les différentes compagnies de chemin de fer et entre les pays traversés. Elle répond à cette situation, et définit par ailleurs un cadre juridique général concernant le contrat résultant de la délivrance d'un billet, les dommages à la personne, les retards et annulations de trains, les conditions de transport des bagages (à main et enregistrés), les devoirs et responsabilités des voyageurs. Elle se fait plus précise pour fixer les limites supérieures de dédommagement.

Une proposition analogue existe au niveau de l'Union Européenne. Elle intègre les principales dispositions des CIV mais les complète pour une meilleure information et protection du voyageur. Un accord sur cette proposition s'est fait en Conseil des Ministres, finalisé par les experts le 9 janvier 2006. Le Parlement Européen devrait revenir sur certaines dispositions lors d'une deuxième lecture, demandant en particulier que le texte s'applique non seulement aux trains internationaux, mais également aux trains nationaux. Une procédure de conciliation sera peut-être nécessaire, de telle sorte que le règlement ne pourra pas entrer en vigueur avant l'hiver 2007.

La FNAUT, ainsi que la Fédération Européenne des Voyageurs, dont la FNAUT est membre, ont fait savoir que certaines dispositions de ce projet de règlement étaient insuffisantes, en particulier pour l'information donnée sur les horaires et les prix, et pour les conditions de dédommagement.

Jean-Paul Jacquot

Le carnet du voyageur

Train complet

Voulant aller d'Aurillac à Lyon le samedi 18 février et arriver dans l'après-midi, j'ai voulu emprunter le train de 9h53 pour Paris puis un train en correspondance à Clermont-Ferrand pour Lyon. Mais dès le lundi 6, le train était complet en seconde classe ! Combien de clients la SNCF a-t-elle perdu faute d'avoir songé à rajouter des voitures ? Faut-il dorénavant réserver six mois à l'avance comme pour un voyage aérien en classe économique ? Mon voyage en voiture a été pénible : il neigeait et le chassé-croisé des vacanciers m'a bloqué plus d'une demi-heure dans le tunnel routier du Lioran.

Denis Wenisch, AUT Auvergne

Horaire SNCF garanti ?

Voyageant de Strasbourg à Paris le 26 mai, j'ai dû changer de train à Bar-le-Duc en raison d'une défaillance de locomotive. Je suis arrivé avec 1h15 de retard, mais je n'ai eu droit à aucun dédommagement au motif que le train Metz-Paris dans lequel je suis monté à Bar-le-Duc n'était lui-même en retard que de 15 m.

Michel Derché, ASTUS Strasbourg

Mépris du voyageur

Le lundi de Pentecôte, jour non férié depuis 2005, est dorénavant classé "dimanches et fêtes" par la SNCF. De Bernay, on ne peut arriver à Paris avant 10h03 ce jour-là et il faut en repartir à 17h29 ou 19h40. A moins de prendre un jour de congé, s'il en reste après les grèves à répétition de la SNCF.

Martine Portzert, présidente de l'association des usagers de la gare de Bernay

La souplesse du TGV

Un groupe de Haute Savoie et de Suisse romande se rendant à Paris pour un salon professionnel a malencontreusement raté le TGV Genève-Paris de 17h49. Il a donc emprunté le TGV de 19h23 mais a dû acquitter un supplément de 15 euros par personne... alors que ce train était peu occupé.

Jean Favre, ADTC Chambéry

Rectificatif

La différence de prix (voir FNAUT Infos n°145) entre le ticket de bus Avignon TGV-Avignon centre (1,10 euro) et le ticket associé à un billet TGV (2,10 euros) est justifiée : le premier est valable pour un trajet, le second est valable toute la journée sur les bus TCRA du Grand Avignon. Bravo à la SNCF pour cette bonne idée.

Jean Gonella, FNAUT PACA

Récompenses :

+3 point au Journal de Saône-et-Loire. Dans son édition du 27 avril 2006, il titre en une "Carburants en hausse, prenez le bus" et qualifie le bus d'alternative "évidente". Il déplore les relations déplorables entre Mâcon et Le Creusot par car (pas de ligne directe en période scolaire) ou par train.

+3 points à Odile Saugues, députée PS du Puy de Dôme : elle a présenté trois amendements proposés par la FNAUT et relatifs aux procédures de fermetures et déclassements de voies ferrées (avis conforme de la région, nécessité d'une enquête publique, obligation pour RFF de motiver ses décisions). Ces amendements ont été repoussés par la majorité.

Punitions :

-5 points à François Hollande, premier secrétaire du PS. Selon lui, "de bonnes choses ont été faites entre 1997 et 2002" en matière de fiscalité. Il cite comme exemple "la suppression de la vignette automobile" imposée par Laurent Fabius (Le Monde du 19 mai 2006). Sans commentaires.

Chronique du développement durable

Jean-Jacques Lasserre, président UDF du Conseil général des Pyrénées Atlantiques : "les projets d'autoroute Pau-Bordeaux et d'axe routier Pau-Canfranc permettent au conseil général d'affirmer sa responsabilité d'équiper le département pour les décennies à venir et de construire un patrimoine que les générations d'aujourd'hui seront fières de transmettre à celles qui les suivront". Peut-on vraiment être fier de l'état pitoyable dans lequel nous aurons transmis notre pays à nos enfants ?

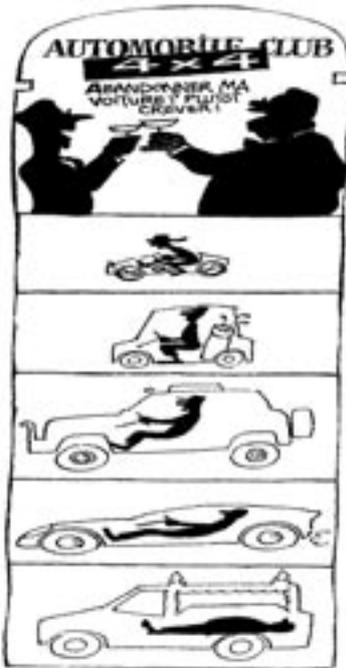
Luc Alphand, ancien champion de ski reconverti dans l'automobile, s'enthousiasme pour le Dakar : "il faut piloter à travers les arbres en prenant de gros risques, je suis passé très près mais je ne suis pas rentré dedans, c'est sympa". C'était en 2005. En 2006, il a percuté un arbre : sympa ?

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Un collectif antinucléaire, qui préconise en particulier les économies d'énergie, a organisé récemment une grande manifestation à Cherbourg. Son site internet précisait les conditions d'accès : par la route (une carte montrait l'A13, l'A84 et la N13) ; par le train et l'avion depuis Paris. Pas un mot sur la ligne Caen-Rennes.

⊕ **Jean-Marc Blanchecotte**, chef du service de l'Architecture et du Patrimoine à Paris : "la création des couloirs bus matérialisés par des séparateurs coûte cher et altère le paysage parisien. Isoler les voitures, les piétons et les cyclistes empêche peut-être le dialogue entre les parisiens". Des bagnoles plein les rues, ça n'altère pas le paysage et n'empêche pas le dialogue entre les parisiens ?

⊕ **Philippe Leroy**, président UMP du Conseil général de la Moselle (Le Républicain Lorrain du 16 juin 2006) : "en dépit des apparences, construire une gare TGV à Vandières serait une erreur grotesque". Il dénonce "l'idéologie rail-rail" des partisans de cette gare, "qui font de l'automobile leur bouc émissaire". Cet élu a la mémoire courte : il a oublié qu'il a signé, le 7 novembre 2000, un protocole additionnel à la convention de financement du TGV Est, selon lequel la faisabilité technique de la gare et sa pertinence pour l'aménagement du territoire ont été démontrées.



Animaux dangereux

En juin 2005, un avion qui effectuait la liaison Bruxelles-Vienne a dû atterrir d'urgence, peu après son décollage, parce qu'un chat qui voyageait en cabine avec une passagère s'était échappé de son panier et s'était introduit dans le cockpit, où il avait attaqué le pilote. Ce dernier a alors demandé un atterrissage par précaution à Bruxelles-National où l'avion, qui avait décollé à 12h58, est revenu à 13h20. Les 57 passagers sont repartis à 15h27. Une enquête doit déterminer comment l'animal a pu pénétrer dans le cockpit.

Les trains italiens sont en retard, mais ils connaissent aussi des problèmes d'hygiène. Des voyageurs ont été récemment attaqués par des puces, et une voyageuse a failli s'asseoir sur un rat endormi sur un siège de 2ème classe (La Tribune, 15-11-2005).

Economie d'espace

Une rame de tramway peut transporter 250 personnes, elle remplace donc environ 200 voitures (en considérant que le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,25 personnes), ce qui correspond à une file de 1,2 km.

Réchauffement

Le réchauffement de la Terre atteint le permafrost superficiel des régions arctiques, qui recouvre une surface équivalente à celle de l'Europe. En Alaska, sa fonte entraîne des affaissements des sols et déstabilise les arbres, les bâtiments, les routes et les pipelines. En Sibérie, elle provoque le glissement de collines gelées ; des installations industrielles ont déjà été endommagées.

Rassemblement national contre le tout-autoroutier

Organisé par France Nature Environnement avec le soutien de la FNAUT, du Réseau Action Climat, d'ITE et d'autres associations nationales de défense de l'environnement, un rassemblement est organisé le samedi 16 septembre à Valence (26) contre l'extension du réseau autoroutier et pour la mise en œuvre d'une politique écologique des transports. Rendez-vous à 9h à la gare de Valence-ville, marche jusqu'au parc de Lorient de Montéléger. 12h-16h : prises de parole, stands. Informations disponibles auprès d'Anne Parlange : tél. 04 76 34 89 63 ou 06 08 76 31 42 coordination.vral@fne.asso.fr

Comment interpréter la loi sur l'air ?

On s'interroge souvent sur la signification exacte de la loi sur l'air (loi Lepage), qui a institué les PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et stipule que les PDU ont pour obligation "la diminution de la circulation automobile".

Le Tribunal Administratif de Toulouse a annulé le PDU de Toulouse en 2004 au motif que la loi sur l'air doit être interprétée ainsi :

"le législateur a imposé aux auteurs des PDU de prévoir une diminution quantitative du trafic automobile ; en l'absence dans le texte législatif et dans les travaux préparatoires de toute indication tendant à ce que cette diminution soit comprise comme un simple ralentissement de la hausse du trafic automobile en cas de croissance économique ou démographique, les auteurs du plan doivent rechercher, quelles que soient les hypothèses qu'ils envisagent, une diminution effective dudit trafic".

Xavier Braud

Actions en régions

Bourgogne

- La FNAUT-Bourgogne demande que la ligne d'autocar Chalon-sur-Saône-Cluny-Mâcon, gérée par le département de Saône et Loire, assure de meilleures correspondances avec les trains à Chalon, Mâcon TGV et Mâcon ville, les délais étant aujourd'hui dissuasifs. Plus généralement, elle souhaite une refonte des dessertes départementales dissociant transport scolaire et service régulier de voyageurs utilisable pour les déplacements domicile-travail, les lignes pouvant assurer des correspondances avec les trains TER, Corail ou TGV étant intégrées dans le système TER (information et billetterie).
- L'association Rail Vaux d'Yonne réclame l'amélioration des services Corbigny-Clamecy-Auxerre-Paris : vente de billets à la gare de Corbigny, relation quotidienne directe Corbigny-Paris, modernisation du matériel roulant, coordination des trains et autocars départementaux à Clamecy, meilleure information des usagers.

Ile de France

- L'AUT Ile de France, l'ASPCRF et le COPEF s'opposent à toute aliénation, même présentée comme temporaire et réversible, de l'emprise de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris. Ces associations demandent une étude approfondie de la réhabilitation de la Petite Ceinture par des experts internationaux indépendants de toute pression locale, et l'organisation d'un débat public sur son avenir.
- L'AUT Ile de France constate que, sur 51 projets de transport collectif inscrits au contrat de plan Etat-région, seuls 9 sont en service et 8 en cours de travaux. 100 lignes urbaines de bus devaient être améliorées selon le PDU (programme Mobilien) : à peine 10 l'ont été, parfois partiellement. L'AUT se réjouit cependant des prochaines mises en service du tramway T3 et du tram-train Aulnay-Bondy.

Pays de la Loire

- La FNAUT-Pays de la Loire a remis au Conseil régional une proposition de cadencement des services TER sur plusieurs axes du réseau.
- La FNAUT-Mayenne critique Jacques Auxiette, président PS de la région, qui finance les aménagements de 3 itinéraires routiers vers Nantes, pourtant peu fréquentés. Elle dénonce l'absence de choix, malgré la rareté de l'argent public : d'un côté un saupoudrage inefficace sur la route, de l'autre des promesses de réouvertures de lignes ferroviaires.

- Le collectif transport de Nantes, dont font partie la FNAUT et l'ANDE, demande que le développement des trains de banlieue et trams-trains s'accompagne d'une densification de l'habitat et des activités autour des pôles desservis.
- A l'occasion de la Semaine du Développement Durable, la FNAUT Pays de la Loire a organisé une grande exposition sur les transports dans la galerie marchande d'un centre commercial de Nantes.
- Préconisée très activement depuis dix ans par l'AUT-Vendée, association animée par Jean Moreau, le projet de réouverture de la ligne Fontenay-Niort a été adopté par la région et devrait donc se concrétiser.
- 5000 personnes ont participé le 24 juin à une manifestation d'opposition au projet ruineux, néfaste et inutile d'aéroport de Notre Dame des Landes et aux projets routiers associés, organisée par l'ACIPA. Une grande fresque humaine "AEROPORT NON" a été dessinée dans un champ par les manifestants.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- La FNAUT PACA critique le projet de modernisation de la voie ferrée Aix-Marseille : doublement d'un tiers de la voie seulement, sans distinction entre les parties urbaine et périurbaine du tracé, et implantation d'un terminus partiel mal situé à Saint Antoine. L'association avait proposé la modernisation des 15 km du tronçon Marseille-Septèmes et son exploitation en tram-train.
- L'Association des Voyageurs du Moyen Var réclame de nouveaux TER des Arcs vers Toulon et vers Cannes, et en particulier la conversion de circulations haut-le-pied en circulations commerciales : elle a obtenu une nouvelle relation matinale vers Toulon. Elle demande la réouverture de l'antenne les Arcs-Druguignan pour un tram-train, la navette routière étant peu utilisée et le parking étant devenu trop petit. Elle demande aussi la réouverture des lignes Carnoules-Gardanne et Aix-Rognac pour donner un accès au Haut Var vers Aix-ville et Aix-TGV, et la création d'une desserte TGV du port de Toulon pour les croisiéristes.
- Constatant que le Conseil général des Alpes Maritimes et l'Etat sont "décidés à consacrer les sommes nécessaires pour améliorer la RN 202 Nice-Digne", le GECP souhaite que la ligne Nice-Digne (Chemins de fer de Provence-CP) bénéficie de la même volonté politique. L'association déplore la rupture de correspondances train CP-car SNCF à Digne et espère que la situation évoluera quand la région PACA, qui va devenir autorité organisatrice des CP, pilotera à la fois les services TER SNCF et les CP.

Activités de la FNAUT

- La FNAUT est intervenue auprès de la commission d'enquête publique sur la partie internationale de la liaison Lyon-Turin, elle a donné un avis favorable tout en soulignant le manque de volonté politique accompagnant le projet technique (voir FNAUT Infos n°144).
- Les 13-15 juin, la FNAUT a tenu un stand pour présenter ses activités lors du Salon Européen de la Mobilité organisé à Paris Expo par le GART et l'UTP.
- FNE et la FNAUT ont apporté leur soutien aux manifestations contre les autoroutes organisées en juin en Alsace et dans le sud-ouest par diverses associations locales.
- Jean Sivardière a participé au jury des trophées de l'Innovation organisé par le GART et l'UTP. Il a exposé les besoins des usagers lors du congrès ITS sur l'innovation dans les transports, organisé à Saint Brieuc par le Conseil général des Côtes d'Armor. Il s'est entretenu avec Bruno Gazeau, délégué général de l'UTP ; Olivier Jacob, conseiller technique du ministre de l'Aménagement du territoire Christian Estrosi ; Jacques Ricard, directeur, puis François Lépine, président de Lyon-Turin Ferroviaire.
- Jean Sivardière, Régis Bergounhou et François Jeannin ont rencontré Daniel Bursaux, directeur adjoint du cabinet de Dominique Perben, et Lionel Rimoux, conseiller technique.

15^e congrès de la FNAUT Besançon, 28-29 octobre

Si vous souhaitez participer à ce congrès, faites-le savoir au siège de la FNAUT (tél. 01 43 35 35 77, fax 01 43 35 14 06, contact@fnaut.org). Vous faciliteriez ainsi le travail des organisateurs.

Vous recevrez alors, fin septembre, un dossier présentant le congrès, des informations pratiques et une fiche d'inscription définitive.

- Jean Sivardière est intervenu lors de la présentation, au ministère de l'Ecologie, du rapport du groupe interministériel Facteur 4 sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et lors de la présentation, au ministère des Transports, de la charte, signée par la FNAUT, et du guide pour la prévisibilité du service public de transport en période de grève. Il est intervenu lors d'un colloque sur les transports organisé à Avignon par les Verts et lors d'un débat organisé à Lyon par les Verts sur le Lyon-Turin.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n° 147

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

Prix au numéro : 2 €

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

Une régression consternante

En septembre 2001, la Commission Européenne publiait un Livre Blanc sur "la politique des transports, l'heure des choix", une initiative qui témoignait d'une évolution encourageante des esprits en préconisant enfin un rééquilibrage des trafics en faveur des modes écologiquement vertueux (voir FNAUT Infos n°100).

Cinq ans plus tard, ce rééquilibrage ne s'est pas produit. La congestion et la pollution routières ont augmenté, et l'insécurité (41 600 tués et 1,7 million de blessés dans l'Union en 2005) n'a guère régressé (sauf en France). Une telle évolution n'a, à vrai dire, rien d'étonnant puisque les recommandations du Livre Blanc n'ont jamais été mises en œuvre : les crédits indispensables au réseau ferroviaire n'ont jamais été dégagés, et aucune fiscalité européenne des transports n'a vu le jour. D'autre part deux défis majeurs se sont précisés :

- le prix du pétrole a triplé, on est passé manifestement d'une crise conjoncturelle de l'offre à un emballement structurel inquiétant de la demande ;
- des signes d'accélération du réchauffement climatique sont apparus.

On attendait donc que la Commission renforce les orientations de son Livre Blanc. Elle vient au contraire de proposer une nouvelle politique qui constitue un véritable retour en arrière, et elle avoue ouvertement son impuissance à contenir les effets nocifs des transports dans les années à venir.

Abandonnant toute idée de découplage entre la croissance de l'économie et celle de la mobilité, la Commission n'envisage aucune taxation renforcée de la route, secteur jugé essentiel à la vitalité de l'économie, et donne la priorité aux nouvelles technologies permettant d'optimiser l'usage des routes ou de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Les déclarations rassurantes du commissaire aux Transports Jacques Barrot ne peuvent masquer la réalité : la seule libéralisation du rail ne remplacera jamais un niveau élevé d'investissements et un assainissement des conditions de concurrence avec la route.

La Commission est irresponsable : elle estime que le rôle de la route et de l'avion vont continuer à croître d'ici 2020, les émissions de gaz à effet de serre des transports augmentant de 30%.

Jean-Paul Jacquot

La FNAUT au service des usagers et de l'environnement

La FNAUT est à la fois une association de consommateurs-usagers des transports et une association de défense de l'environnement. Cette double vocation l'amène à promouvoir une politique des transports susceptible d'améliorer le fonctionnement de l'économie, la cohésion sociale, le cadre de vie, les grands équilibres écologiques et les finances publiques. Nous faisons ici le point sur ses activités : actualisation de sa doctrine, défense des voyageurs (médiation), actions juridiques, enquêtes, études, rencontres avec les décideurs politiques-techniciens-exploitants, participation à des groupes de travail, colloques et débats publics, organisation de colloques, publications et interventions dans les medias.



Photo : Marc Debrincat

Depuis deux ans, la FNAUT a sérieusement renforcé sa représentativité en recueillant l'adhésion d'associations très variées. Citons par exemple le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP), l'ACIPA, association nantaise qui combat avec vigueur le projet absurde d'aéroport de Notre Dame des Landes, ou encore l'association grenobloise Alpes Auto-Partage. La FNAUT rassemble aujourd'hui plus de 40 000 adhérents (sur la FNAUT, voir aussi FNAUT Infos n°89 et 119).

Une doctrine actualisée

Le Conseil national de la FNAUT, dont les membres ont des préoccupations et des sensibilités politiques variées, est notre "parlement" : il est chargé d'actualiser une doctrine qui n'est pas figée et doit, tout en restant fidèle à ses principes fondateurs, être adaptée à l'évolution du contexte politique (libéralisation, décentralisation), éco-

nomique (pouvoir d'achat, prix du pétrole), social (transformation des rythmes et modes de vie) ou écologique (climat). Son rôle est aussi de réagir à l'actualité (décisions du gouvernement ou de l'Union Européenne, grands projets d'infrastructures, publication de rapports d'experts ou de parlementaires, gestion des grèves dans les transports).

Les débats du Conseil national se déroulent dans un esprit d'écoute et de dialogue. Parfois laborieux (mais les sujets abordés sont souvent difficiles), ils débouchent sur des positions qui font l'objet d'un quasi-consensus.

Défense des usagers

La FNAUT a pour vocation première de défendre les usagers : piétons ; cyclistes ; usagers des transports collectifs urbains, ferroviaires, routiers ; personnes handicapées ; et même automobilistes "intermodaux" combinant l'usage de la voiture et d'un transport collectif.

Elle est donc amenée, avec ses associations, à accumuler les observations de terrain sur les conditions de déplacement des différents types d'usagers et à les transmettre aux exploitants, municipalités et autorités organisatrices de transports.

La FNAUT nationale et ses fédérations ou représentants régionaux participent en particulier aux réunions régulières entre la SNCF et les associations de consommateurs.

D'autre part, en tant qu'association agréée de consommateurs, la FNAUT est habilitée à transmettre aux médiateurs de la SNCF et de la RATP les dossiers des voyageurs dont les litiges n'ont pas pu être résolus à l'amiable avec les services commerciaux de ces deux entreprises.

Enquêtes et études

La FNAUT a été amenée récemment à réaliser diverses enquêtes : sur la perception des politiques urbaines, à l'occasion d'un colloque du CERTU sur les villes mythiques (FNAUT Infos n°136) ; sur la semaine du transport public (n°134) ; sur les trains TEOZ (n°138) ; sur la qualité des transports départementaux (n°145) ; sur les déplacements dans les villes moyennes (n°147).

La FNAUT réalise aussi des études avec l'aide de ses associations. C'est ainsi que notre vice-président Daniel Courivault a produit récemment, à la demande du ministère des Transports, une étude approfondie sur le fonctionnement des instances de concertation relatives aux trains TER. Jean-Louis La Rosa vient de terminer la rédaction d'un "cahier de doléances" des usagers des transports urbains destiné à l'Union des Transports Publics. Un travail analogue est en cours pour les usagers de l'autocar, il intéresse la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (autocaristes). D'autres études, en cours ou en projet, portent sur la certification des services de transport

collectif, les performances du rail sur les lignes ferroviaires transversales, la tarification sociale des transports urbains.

Suite au rapport Mathieu-Pavaux sur la concurrence avion-TGV (voir FNAUT Infos n°120), financé par l'ADEME, la FNAUT fait actuellement réaliser d'autres expertises : sur le transport aérien, ou encore sur l'évolution comparée du prix de l'essence et du ticket de bus. Nos demandes d'évaluations des gares TGV (par la Cour des Comptes) et du projet Lyon-Turin (par le Conseil d'Analyse Stratégique) ont malheureusement été refusées, comme si ces sujets ne soulevaient aucun problème...

Lobbying

Pour défendre ses thèses, la FNAUT exploite systématiquement les possibilités qui lui sont offertes :

- rencontres avec les décideurs (ministres et membres des cabinets ; parlementaires ; responsables de la SNCF, de RFF, du GART, de l'UTP) ;
- participation à des groupes de travail mis en place par le gouvernement (groupe "facteur 4") ou les administrations (ministères de l'Équipement et de l'Écologie, Commissariat du Plan) ;
- représentation dans divers conseils (Conseils Nationaux de la Consommation, des Transports, de l'Air, de la Sécurité Routière) ;
- auditions par des commissions parlementaires ou des organismes officiels (Conseil d'Analyse Économique) ;
- interventions dans des colloques ;
- participation aux débats organisés par la Commission Nationale du Débat Public (interventions publiques, publication de cahiers d'acteurs).

La FNAUT organise aussi des colloques, seule ou en partenariat avec d'autres organismes (CERTU, GART) : densification urbaine, péage urbain, déplacements dans les villes moyennes.

Elle publie régulièrement son bulletin mensuel FNAUT Infos et des recueils d'articles sur des thèmes particuliers. Elle intervient dans les médias (réactions à l'actualité, tribunes libres) et présente des conférences et des stands dans diverses manifestations.

La FNAUT s'efforce enfin d'aider ses associations présentes sur le terrain en Ile de France et en province. Mais c'est d'abord grâce à leur action que, par exemple, plusieurs projets de tramway ont pu être lancés et que plusieurs lignes ferroviaires condamnées à la disparition ont été sauvegardées et relancées, par exemple : Nice-Digne, Cannes-Grasse, Tours-Chinon, Caen-Rennes, Nantes-Pornic et Colmar-Metzeral.

Des idées novatrices

Depuis sa création en 1978, la FNAUT a souvent émis ou soutenu des idées originales qu'on qualifierait aujourd'hui de "novatrices".

● Dès sa création, reprenant les propositions de ses associations fondatrices, elle a mis en avant le rôle possible et souhaitable de la bicyclette et du tramway en ville. Elle a remis en cause explicitement la place excessive de la voiture en milieu urbain, et défini ce qu'on appelle aujourd'hui une politique intermodale des déplacements.

● Elle a toujours défendu l'idée que les transports collectifs devaient être rendus accessibles à tous, et que la création de services spécialisés aux personnes handicapées ne devait pas faire oublier la nécessité de cette adaptation.

● Dès la fin des années 70, son vice-président Jean Chouleur proposait une interconnexion des lignes à grande vitesse en région parisienne. Le projet retenu ne diffère de cette proposition initiale que par le détail de son tracé.

● La FNAUT, dès la mise en service de la LGV Paris-Lyon, a dénoncé la conception absurde des gares nouvelles déconnectées du réseau classique.

● Par des actions juridiques, la FNAUT a entrepris de sauvegarder le patrimoine constitué par les lignes fermées à tout trafic et susceptibles de réutilisation le jour où le prix élevé du pétrole rendra le rail indispensable sur des liaisons où il n'est pas pertinent économiquement aujourd'hui (voir page 4).

● Parfois incomprise, la FNAUT dénonce depuis longtemps la manie très française de l'innovation dans le secteur des transports et les gadgets inutiles (tramway sur pneu), alors qu'il suffit souvent de copier chez nos voisins des techniques éprouvées.

● La FNAUT a une approche originale du problème de la sécurité routière, qui ne peut être isolé de la politique générale des transports et doit être traité dans l'optique d'une réduction du rôle de l'automobile et du camion : le développement des transports collectifs et du transport ferroviaire ou fluvial du fret contribue à la sécurité en réduisant le volume du trafic routier.

● La FNAUT a toujours demandé, en bonne élève d'Alfred Sauvy, que chaque mode de transport paie l'ensemble de ses coûts. Elle préconise ainsi le péage urbain, la taxation du trafic routier de fret et la taxation de l'avion dès qu'il concurrence le train.

● De longue date, la FNAUT a dénoncé la construction du réseau autoroutier et ses effets pervers sur l'aménagement du territoire, et l'extension dangereuse de la périurbanisation.

Groupe "Facteur 4"

La recommandation n°8 ci-dessous a été proposée par la FNAUT et acceptée.

Porter l'effort financier en priorité sur les transports urbains, la bicyclette, le rail et la voie d'eau. Réduire les vitesses sur autoroutes et voies rapides. Rétablir la vignette automobile avec un contenu écologique fort. Légaliser le péage urbain et la possibilité de taxer les parkings des entreprises. Imposer une écoredevance sur le transport routier de fret selon le modèle suisse. Taxer le kérosène. Combattre et structurer l'étalement urbain en corrigeant les effets pervers de la fiscalité.

● Une gare-aéroport

A la gare d'Aix-TGV, on construit un parking silo de 1120 places supplémentaires (16 millions d'euros). La FNAUT PACA a donc eu raison de soutenir le projet d'une gare TGV au nord de Marseille car elle répond à un besoin, et d'en préconiser l'implantation au croisement de la LGV avec la ligne Aix-Rognac, qui pouvait être rouverte pour en assurer une desserte TER.

● TGV Lyon-Nantes

La région Centre a repris une suggestion émise par la FNAUT au début des années 90 par Gérard Gautier et Jacques Michaux (FNAUT Pays de la Loire) et réexposée lors de notre colloque sur les lignes interrégionales à Lyon en 1999 : basculer les relations TGV Nantes-Lyon sur la transversale Nantes-Nevers-Montchanin (voir FNAUT-Infos n°101).

● Militant actif

Gérard Gautier est intervenu à Orléans pour soutenir le collectif Tramway animé par la FNAUT, puis à Avranches lors d'un forum organisé par l'ADPCR : il a présenté deux idées avancées avec succès par la FNAUT Pays de la Loire, la réactivation de la ligne Nantes-Pornic et le projet de tram-train Nantes-Châteaubriant.

● Mont Saint Michel

L'ADPCR a édité un dossier exhaustif sur les possibilités de dessertes ferroviaire ou routière du Mont Saint Michel, sous forme d'un CD Rom disponible au prix de 5 euros, port compris, auprès de l'ADPCR, BP 330, 50010 Saint Lô cedex, tél. 02 33 57 56 11.

● Carpates

Bien que défendue par Corinne Lepage, l'association des riverains de la ligne des Carpates, opposée à sa réouverture par RFF, a été déboutée par le Conseil d'Etat. La FNAUT avait déposé un mémoire appuyant le projet de RFF.

● Sécurité ferroviaire

L'audit de sécurité de la SNCF réunit, quatre fois par an, des spécialistes de la SNCF et des représentants des usagers. La matinée est consacrée à un exposé sur la gestion de la sécurité et à une visite technique, l'après-midi à l'examen des accidents et incidents survenus sur le réseau au cours du trimestre écoulé (causes d'origine technique ou humaine, mesures prises ou à prendre pour éviter leur renouvellement).

La FNAUT est membre de cette instance depuis sa création il y a 15 ans. Elle est ainsi parfaitement informée et peut faire remonter les informations et suggestions reçues des usagers.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

La FNAUT défend les usagers des transports et l'environnement selon une ligne directrice pragmatique, sans arrière-pensée partisane, définie lors de sa création en 1978 et actualisée de manière régulière par son Conseil national.

L'ouverture prochaine d'une longue période d'élections, au cours de laquelle elle interviendra auprès des différents candidats, est l'occasion de rappeler que la FNAUT préservera cette indépendance politique, maintenue avec rigueur et largement reconnue de ses interlocuteurs et partenaires.

Quelle que soit la couleur du gouvernement en place, la FNAUT se garde de toute opinion a priori sur son action. Si elle porte un jugement sur une décision ou un projet, c'est au coup par coup, en fonction de son appréciation des intérêts des usagers et de la collectivité.

C'est ainsi qu'elle a sévèrement critiqué l'inertie du gouvernement Jospin en matière de sécurité routière, combattu son projet aberrant de troisième aéroport parisien, et dénoncé l'invention de la TIPP flottante et la suppression démagogique de la vignette automobile. Elle a par contre apprécié ses efforts financiers importants en faveur des transports urbains et ferroviaires.

Elle a désapprouvé la suppression irresponsable, par le gouvernement Raffarin, des subventions de l'Etat aux transports collectifs urbains et à la mise en oeuvre des PDU, et critiqué la manière dont la décentralisation a été poursuivie. Elle s'insurge aujourd'hui contre la relance des investissements routiers, que symbolise la décision abracadabrantesque concernant l'A51. Mais elle applaudit une politique courageuse qui a permis, en 4 ans, de réduire fortement la mortalité routière.

La répartition des prix Orange et Citron attribués par la FNAUT depuis son deuxième congrès, tenu à Lille en 1980, confirme que ses louanges sont distribuées, comme ses critiques, sans tenir compte des attaches partisans des "candidats". Sur 26 prix Orange, 13 ont été décernés à des élus ou ministres de droite et autant à des élus ou ministres de gauche. Les 20 prix Citron ont été moins "équitablement" répartis : 13 pour la droite et 7 pour la gauche. Mais l'écart s'est réduit depuis 1992 : 8 prix pour la droite et 6 pour la gauche.

Au terme de ce tour d'horizon, il serait bien aventureux de prétendre que la FNAUT n'est pas indépendante.

Jean Sivardière

Une entreprise privée ayant déposé les dénominations "prix orange" et "prix citron", la FNAUT décernera dorénavant des "tickets verts" et des "tickets rouges".

La FNAUT a toujours affirmé que le rail doit constituer l'ossature des transports collectifs interurbains et jouer un rôle primordial dans le transport du fret. Estimant que notre pays avait les moyens financiers de maintenir et de développer toutes les composantes du rail, elle a donc été amenée à la fois à soutenir l'extension du réseau TGV et à combattre la volonté de l'Etat de contracter le réseau ferré classique en élaguant les lignes dites "secondaires".

La FNAUT ne réclame pas pour autant qu'on couvre la France de lignes à grande vitesse (elle est ainsi opposée au projet aventureux de barreau Poitiers-Limoges), ou qu'on desserve chaque village par le train quand l'autocar est l'outil adapté.

Cette position cohérente et réaliste n'est pas toujours comprise au sein du mouvement associatif : le président d'une coordination d'associations hostiles au projet Lyon-Turin traitait récemment les militants de la FNAUT de "forcenés du rail" !

Rappelons pour mémoire notre conflit avec l'association ALTRO qui préconise des investissements ferroviaires démesurés entre Lyon et la façade atlantique malgré la faiblesse des trafics actuels et prévisibles, et considère comme bien trop timides les propositions de la FNAUT. A l'inverse, nous nous opposons à CIPRA-France sur le thème du projet Lyon-Turin, que cette association refuse de considérer comme prioritaire tout en dénonçant les projets routiers concurrents.

Mais, le plus souvent, nous nous opposons à des associations locales de type NIMBY (not in my backyard = pas de ça chez moi) qui veulent renvoyer des nuisances, routières ou ferroviaires, chez le voisin ou refusent des équipements d'intérêt général évident, en particulier celles qui refusent la création, l'utilisation plus intensive ou la réutilisation d'infrastructures ferroviaires. Nous estimons que leur action est légitime quand il s'agit pour elles d'obtenir des protections phoniques ou des aménagements paysagers, mais constatons qu'elles s'égarent dans des arguments irrecevables.

Exemple typique : l'association des riverains de la ligne Bourg-Bellegarde (ligne des Carpates) que RFF veut réutiliser pour y faire passer le TGV Paris-Genève. Elle affirme contre tout bon sens que les gains de temps (une demi-heure !) et la rentabilité (excellente) du projet sont "illusoire" en raison de la concurrence des compagnies aériennes à bas coût, et elle trouve même des arguments dans le dernier livre de Christian Gerondeau !

Le service médiation de la FNAUT

Notre service conseille et oriente les voyageurs, traite les litiges selon les procédures officielles de médiation (préparation, transmission et suivi des dossiers), informe les journalistes sur les droits des voyageurs et fait connaître les activités de la FNAUT. Début 2006, il a participé à deux émissions Conso-mag, sur l'horaire garanti de la SNCF et sur la sécurité aérienne.

La médiation est une procédure facile, rapide et peu onéreuse permettant de régler à l'amiable, sans encombrer la justice, un litige avec un transporteur après échec d'une réclamation auprès d'un service clientèle. Il semble que les services clientèle de la RATP gèrent les réclamations de manière plus rapide et efficace que ceux de la SNCF, pourtant regroupés aujourd'hui à Arras (Service Relations Clients, 62973 Arras cedex 9).

En 2005, notre service a traité 747 dossiers concernant des litiges, dont 534 avec la SNCF et la RATP (les autres concernaient diverses compagnies aériennes). 232 dossiers ont été transmis au médiateur de la SNCF, et 4 seulement au médiateur de la RATP.

L'année 2005 a été marquée, à la SNCF, par les graves dysfonctionnements du service Grand Voyageur. Les billets commandés par Internet, notamment les Prem's qui ne sont

ni échangeables ni remboursables, donnent aussi lieu à des conflits. Cependant les saisines du médiateur portent le plus souvent sur des demandes d'annulation de conventions.

Les décisions du médiateur SNCF sont majoritairement favorables (46%) ou partiellement favorables (34%) aux voyageurs, soit un taux global de succès de 80%, et même 87% (52% + 35%) pour les dossiers préparés par la FNAUT, qui écarte systématiquement les dossiers n'ayant aucune chance d'aboutir.

Le médiateur RATP a été peu sollicité, il ne traitait en effet que les litiges liés à certaines conventions : suite à une intervention de la FNAUT, son domaine de compétence a été élargi en février 2006 à tous les litiges relatifs à l'exécution du contrat de transport et au fonctionnement du réseau.

164 litiges aériens ont été traités au premier semestre 2005. Depuis juillet 2005, notre service ne traite plus ces litiges, cette activité est dorénavant assumée par la Direction Générale de l'Aviation Civile, Bureau de la Facilitation et des Clients du Transport Aérien, 55 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15, tél. 01 58 09 39 79.

Anne-Sophie Vincent,
courriel : mediation@fnaut.org

Sauvegarde du patrimoine ferroviaire

La démarche contentieuse menée par la FNAUT et plusieurs de ses associations (voir FNAUT Infos n°109, 114, 119, 123, 126, 128, 139) contre des fermetures, retranchements et déclassements de lignes n'est pas systématique : elle est soigneusement ciblée sur des axes présentant un potentiel de trafic non négligeable. Ainsi, en 2006, un seul décret de retranchement sur 8 a été attaqué.

Cette démarche est complétée par des actions contre des refus de communication de documents administratifs et, plus récemment, contre des atteintes à l'intégrité de lignes non déclassées (occupations "temporaires" par des emprises routières) ou contre des ventes de lignes non fermées.

Le nombre élevé des actions engagées est trompeur : plusieurs actions successives peuvent être nécessaires pour obtenir la sauvegarde d'une seule ligne, par exemple 6 actions pour la ligne Laval-Mayenne (fermeture, retranchement, déclassement, vente par RFF, achat par le Conseil général, refus de réincorporation au réseau national). Quand, après annulation d'une décision, l'administration persiste au lieu de s'incliner, une nouvelle procédure est nécessaire. Au total, 24 lignes sont concernées par les 62 procédures engagées depuis 2000 (23 sont terminées).

Suite à nos actions, RFF a amélioré la consultation des collectivités locales en les invitant à saisir leurs organes délibérants, les régions sont plus attentives aux projets de RFF et donnent plus souvent des avis défavorables. Inversement, l'Etat a modifié la loi démocratie de proximité de 2002 en supprimant les consultations, sauf celle des régions, mais le décret n'a pas été publié. Il a également fait valider par la loi plusieurs fermetures illégales.

La FNAUT n'a jamais considéré que le réseau ferré était figé, elle a même donné un avis favorable à certains déclassements. Mais, cette procédure étant irrévocable, elle réclame une étude sérieuse et indépendante du potentiel de la ligne, la consultation des villes situées aux extrémités de la ligne, une soumission à enquête publique (comme pour l'aliénation des chemins ruraux), enfin la possibilité pour les régions de s'opposer définitivement à un déclassement en émettant un "avis conforme".

Il faut ainsi préserver les lignes Le Mans-La Flèche, dont la réouverture était prévue en 1982, et Caen-Flers, dont le cabinet Systra a estimé que le potentiel était de 700 voyageurs par jour alors que RFF affirmait qu'il était quasi-nul !

Xavier Braud

Un médiateur constructif

En 2005, le médiateur SNCF a reçu 629 dossiers (pour 195 millions de voyageurs TGV ou Corail et environ 500 000 réclamations présentées aux services clientèle). 74% des dossiers ont été transmis par les associations agréées de consommateurs (dont la moitié par la FNAUT), les autres l'ont été par le Médiateur de la République.

Une des missions du médiateur de la SNCF est de formuler des recommandations à l'entreprise. En 2004, ces recommandations étaient les suivantes :

- suite à la croissance des ventes par automates et sur Internet, un effort d'information et de pédagogie auprès des vendeurs que les voyageurs viennent interroger ;
- la reconnaissance d'un droit à l'erreur du client venant d'acheter un billet non échangeable et non remboursable, en particulier un billet Prem's ;
- un meilleur traitement des litiges relatifs à des voyages internationaux ;
- la création d'une assurance couvrant le risque de manquer un avion en cas de retard d'un train.

Lors d'une récente réunion avec les associations de consommateurs, la SNCF a présenté les actions lancées pour répondre à ces propositions :

- les vendeurs reçoivent une formation au dialogue de vente Internet ;
- lors d'un achat sur Internet, si le client constate une erreur en lisant le courriel de confirmation de sa commande, il peut faire reconnaître son erreur ;
- le médiateur va disposer d'interlocuteurs précis chez Thalys et Artésia ;
- l'assurance train + avion, trop lourde à mettre en place, n'a pas été retenue.

Des lignes à préserver

Les lignes que la FNAUT entend préserver sont très variées. Il peut s'agir :

- de relations nationales (Paris-Dieppe) ;
- de relations internationales (Fontoy-Audun le Tiche en Lorraine) ;
- de relations entre capitales régionales (Rouen-Evreux, Nantes-Poitiers) ;
- de lignes régionales au potentiel supérieur à celui de lignes encore en service (Caen-Flers, Laval-Mayenne, Le Mans-La Flèche) ;
- d'itinéraires bis de lignes surchargées (Sablé-Châteaubriant) ;
- de prolongements de lignes dont la réouverture est à l'étude (Carpentras-Pernes, Aubagne-La Barque) ;
- de lignes permettant l'accès à une future gare TGV (Lons-Chaugey).

Dans certains cas (Nantes-Poitiers, Caen-Flers, Rouen-Evreux), un itinéraire autoroutier parallèle existe ou sa réalisation est programmée.

● Partage de la voirie

Dans l'aménagement de la voirie, il faut tenir compte de quatre flux : les piétons ; la circulation prioritaire (bus et tramways, taxis, véhicules d'urgence) ; les modes doux ; la circulation générale (voitures, camions, deux-roues motorisés). On peut chercher à les séparer physiquement si la largeur de la chaussée est suffisante. Dans le cas contraire, il faut envisager un mixage piétons + vélos + bus excluant la circulation générale, ou un contre-sens réservé aux modes doux. Une difficulté vient de la nécessité d'assurer la circulation des véhicules utilitaires et les livraisons.

Jean Macheras, AUT Paris

● Collisions cyclistes-rollers

De nombreuses collisions entre cyclistes et rollers se produisent sur les pistes cyclables de Toulon. La réglementation doit être clarifiée : aujourd'hui le cycliste doit, comme un automobiliste, rester maître de son véhicule quoi que fasse le roller, même si la piste est théoriquement réservée aux cyclistes, donc interdite aux piétons et aux rollers (assimilés à des piétons).

Toulon Var Déplacements

● Collisions cyclistes-piétons

Pour Geneviève Laferrère, responsable du pôle Ecomobilité au Conseil régional d'Ile de France : "dans les villes où l'on fait systématiquement circuler les vélos sur les trottoirs, les piétons, surtout les moins valides, se sentent en insécurité car ils n'entendent pas arriver les cyclistes. Leur hostilité est compréhensible, ils se battent pour conserver le peu qui leur reste : les trottoirs". Selon le Club des Villes Cyclables, les craintes des piétons sont cependant infondées : les accidents piéton-vélo sont très rares (les accidents roller-piéton sont plus nombreux).

● Vélo'v : effets pervers

Le système Vélo'v, proposé par la société Decaux et adopté par le Grand Lyon, a du succès (voir FNAUT Infos n°146), mais il présente deux effets pervers : une circulation de camions entre les stations de location pour bien répartir les vélos disponibles, et une hausse de 45% des surfaces publicitaires en abribus et en sucettes qui encombrant les trottoirs (le nombre des panneaux passe de 1400 à 2200).

Innovation

Le monopousseur est un vélo dont la roue avant et le guidon ont été remplacés par un fauteuil roulant manuel et ses poignées : il permet à un cycliste de transporter une personne handicapée sur des distances importantes.

Pour d'évidentes raisons de sécurité, l'article R 417-10 du Code de la Route réserve le trottoir aux piétons, c'est-à-dire aux personnes se déplaçant sans mode de locomotion annexe (à l'exception des personnes handicapées et des enfants de moins de 8 ans), ou poussant un fauteuil roulant ou une voiture d'enfant, ou encore tenant à la main un engin roulant (bicyclette, cyclomoteur...).

Une résolution adoptée le 12 octobre 1988 par le Parlement européen précise que "le piéton a le droit de vivre dans un environnement sain et de jouir en toute liberté de l'espace public dans les conditions de sécurité que requiert sa santé physique et psychologique".

Invasion des trottoirs

Or, depuis quelques années, la situation du piéton se dégrade. Les trottoirs sont encombrés de voitures, motos et scooters en stationnement illégal, de poteaux et mobiliers urbains, d'étalages et terrasses de cafés, de déjections canines. Et ils sont aujourd'hui envahis d'engins roulants de plus en plus nombreux, rapides et variés, dont les utilisateurs se croient trop souvent prioritaires sur les trottoirs et bordures abaissées, passages et espaces piétons, marchés, jardins publics. Les livreurs professionnels, motorisés ou non, très pressés par définition, sont dangereux et stationnent n'importe où.

Une telle invasion est source d'insécurité, de stress et de contrariété, en particulier pour les enfants, les parents poussant un landau, les personnes âgées, à mobilité réduite, mal-voyantes ou mal-entendantes, les femmes enceintes, les malades, les promeneurs.

Cette évolution ne suscite aucune réaction particulière des autorités nationales et locales. Non seulement les forces de l'ordre tolèrent la circulation des cyclistes et cyclomotoristes sur les trottoirs, mais les utilisateurs de roller, planche à roulettes (skate-board), trottinette (à 2, 3 ou 4 roues) sont assimilés à des piétons et n'ont le droit de circuler que sur les trottoirs, en contradiction avec le Code de la Route puisque leurs engins sont de véritables véhicules, parfois motorisés, permettant des vitesses très largement supérieures à celle d'un piéton marchant vite.

Réglementation

- La réglementation en vigueur doit être rappelée à tous les utilisateurs de deux-roues, motorisés ou non : sur les trottoirs et autres espaces piétons, ils ne sont que tolérés et ne doivent pas

gêner les piétons : leurs véhicules doivent être tenus à la main. Une campagne médiatique semble nécessaire pour les sensibiliser au respect nécessaire des piétons.

- Les cyclistes de moins de 8 ans, autorisés à circuler sur les trottoirs, doivent être éduqués par leurs parents.

- Les conducteurs de cyclomoteurs, motocyclettes, scooters et motos doivent pouvoir stationner en bordure de la chaussée, sans être incités à rouler sur les trottoirs.

- Tous les engins à roues ou à roulettes permettant de se déplacer à une vitesse supérieure à celle du piéton doivent être considérés comme de véritables véhicules, à commencer par ceux qui possèdent une motorisation thermique ou seulement une assistance électrique. Les utilisateurs de rollers, planches à roulettes et trottinettes ne doivent plus être assimilés aux piétons : les rollers eux-mêmes réclament cette modification de la réglementation.

- Très dangereuse, la planche à roulettes (qui ne possède pas de frein alors qu'elle permet des vitesses élevées) doit être strictement confinée aux aires de jeu, et ne plus être tolérée comme moyen de déplacement urbain.

Qui doit céder la place ?

Le partage du trottoir entre piétons et usagers des modes doux est source de conflits croissants. Les usagers du vélo et du triporteur, du roller, de la trottinette ont besoin d'espace pour pouvoir circuler, mais cet espace ne doit être pris qu'exceptionnellement sur le trottoir, et à condition que celui-ci reste d'une largeur suffisante, permettant le croisement de deux landaus.

On voit maintenant apparaître de nouveaux engins individuels de locomotion urbaine - Segway, Easy-glider, Trike, Twil - qui sont des patinettes motorisées, lourdes, rapides et encombrantes, n'ayant manifestement pas leur place sur les trottoirs mais dont l'utilisation sur la chaussée est actuellement interdite.

Ces engins enrichissent la panoplie des alternatives à la voiture, mais ils doivent être interdits tant qu'un espace de circulation autre que les trottoirs et espaces piétons ne leur aura pas été attribué et que des règles strictes de comportement de leurs conducteurs n'auront pas été édictées.

En définitive, le problème de fond est posé par la voiture, dangereuse et accapareuse d'espace : c'est elle, et non le piéton, qui doit céder la place aux modes de déplacements doux.

Michel Derché, Les Droits du Piéton

Forum

Etalement urbain

On aspire forcément à s'éloigner de la ville dense quand on doit y subir le tam-tam et les auto-radios tous les samedis soirs. L'été, avec les animations sonores, les fêtes foraines et la foire au bœuf, cela devient insupportable. Pour lutter contre l'étalement urbain, luttons aussi contre les nuisances sonores.

Claude Guilloux, président d'AUTERLOR

Covoiturage

J'ai pratiqué le covoiturage pendant 30 ans à mon entière satisfaction. Plusieurs dizaines de bellegardois travaillaient comme moi au CERN et le covoiturage était la solution en l'absence de transport public adapté. Il impliquait quelques contraintes d'organisation et d'horaires, mais il a créé des liens de sympathie voire d'amitié qui se sont perpétués la retraite venue.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Vélo'v et le train

Le maire de Lyon se réjouit, à juste titre, d'avoir supprimé 1000 trajets automobiles par jour dans Lyon grâce à Vélo'v. Mais on pourrait faire dix fois mieux en modernisant, pour la somme minime de 30 millions d'euros, les voies ferrées de la banlieue ouest de Lyon, en pleine expansion démographique.

Pierre Gratessole, 69 Lyon

Sécurité routière

Enquêtes

Selon une enquête effectuée en avril 2005 par la société Ad'Hoc Research, 64% des automobilistes français reconnaissent qu'ils sont agressifs au volant, 50% se disent sans considération pour les piétons, 37% osent stationner sur les trottoirs et 22% admettent qu'ils téléphonent en conduisant.

Pour 43% des Français, le train est le mode de transport le plus sûr, devant l'avion (32%) et la voiture (24%).

Connaissez-vous le code de la route ?

Comme les automobilistes, les cyclomotoristes doivent porter leurs papiers sur eux : brevet de sécurité routière ; attestation d'assurance collée sur le véhicule. L'amende forfaitaire est de 35 euros pour chaque papier manquant. Si l'engin est immatriculé, la carte grise est également exigible du conducteur sous peine d'une amende de 11 euros.

Automobilistes, motards et cyclomotoristes risquent une amende de 135 euros s'ils empruntent une voie verte. Par définition, les 84 voies vertes déjà ouvertes en France sont réservées aux piétons, cavaliers et utilisateurs de véhicules non motorisés.

Lyon-Turin ?

La transalpine Lyon Turin ne servira à rien si le rail n'est pas favorisé par la taxation des poids lourds.

Annie Collombet, Vivre en Maurienne

Le transit ferroviaire du fret ne rapportera rien à la région Rhône-Alpes. Le projet Lyon-Turin est d'un coût prohibitif (il comprend 150 km de tunnels au total) et pourrait être avantageusement remplacé par la voie maritime et la voie fluviale pour un coût bien inférieur.

Jean Torriero, Lyon-Métro

Grèves du TER

Bien des voyageurs ne supportent plus les grèves : ce sont d'ailleurs les plus modestes qui trinquent le plus car ils n'ont pas de solution de rechange au train. Il est souhaitable que la SNCF soit mise en concurrence avec d'autres opérateurs lors des prochains appels d'offres pour l'exploitation des TER.

Eric Boisseau, FNAUT LR

Exemple à suivre

La CFDT "refuse l'instauration d'un service minimum par la loi, mais recherchera systématiquement les formes d'action les moins pénalisantes pour les usagers et les plus innovantes, sans exclure le recours à la grève".

Etat des routes et sécurité

L'association Arbres et Routes défend les alignements d'arbres le long des routes, élément important du patrimoine paysager. Elle se bat donc contre leurs abattages, qualifiés de fausse mesure de sécurité routière. A Montestruc (Gers), des arbres derrière lesquels se trouve un fossé profond de 1,80 m ont été abattus malgré son intervention : un mois plus tard, 5 personnes ont trouvé la mort dans le fossé. Ce scénario s'est reproduit à Gimont. Selon Chantal Fauché, présidente de l'association, "en 20 ans, le Gers a perdu 20 000 arbres, soit 50% de ses alignements, sans que diminue vraiment le nombre des morts". Elle estime que mieux vaut un bon radar qu'un arbre abattu (voir le site www.arbresetroutes.org).

Réparer les nids de poule, enlever les gravillons, améliorer la signalisation, oui. Mais remplacer les routes étroites et sinueuses par des artères larges et rectilignes ? On assiste alors à une ruée d'automobilistes insoucieux des limitations de vitesse, et qui doublent en prenant des risques. Les accidents les plus graves se produisent dans des lignes droites. Avant "d'améliorer" les routes, il faut améliorer les conducteurs (UFC La Rochelle).

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a transmis à l'UTP un "cahier de doléances" rassemblant les demandes et propositions des usagers des transports urbains et périurbains. Le document a été conçu et réalisé par Jean-Louis La Rosa avec la contribution de plusieurs militants de la FNAUT.

● Marc Debrincat a participé au comité de labellisation des vols aériens : la FNAUT ne cautionne pas la procédure.

● Jean Sivardière et Régis Bergounhou ont rencontré Michel Boyon, nouveau président de RFF, et Jean-Louis Rohou, secrétaire général.

● Jean-Claude Oesinger est intervenu lors des 2èmes Rencontres du Transport Régional organisées à Tours le 30 mai dernier par la région Centre.

● Jean Sivardière a eu des entretiens avec Serge Nossovitch, secrétaire général de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (autocaristes), et avec Christophe Saintillan, conseiller technique pour la politique routière au cabinet du ministre des Transports.

● La FNAUT a demandé à Jean-Paul Huchon, président de la région Ile de France, de débloquent la modernisation de la grande ceinture entre Massy et Valenton, indispensable à une meilleure coexistence des TGV diamétraux avec les trains du RER C et les trains de fret.

● Daniel Courivault a participé à un groupe de travail du CNT sur la sécurité des transports collectifs.

● Jean Sivardière a fait un exposé sur l'organisation institutionnelle et juridique des transports publics lors d'un stage de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

● La FNAUT a participé à la manifestation organisée le 16 septembre par FNE à Valence contre la politique pro-autoroutière.

15ème congrès de la FNAUT Besançon, 28-29 octobre

Il est encore possible de s'inscrire : demandez un dossier préparatoire et une fiche d'inscription au siège de la FNAUT.

La revue Transports urbains

Le numéro 108 de la revue Transports Urbains, publiée par le GETUM, est paru. Il est consacré pour l'essentiel aux infrastructures ferroviaires : les péages en France et en Europe, l'audit sur l'état du réseau français (rapport Rivier).

A lire également des articles sur les prochaines conventions TER, les quartiers d'habitat économes en stationnement, les "shortlines" à la française, les "provinciliens" ou voyageurs quotidiens entre province et capitale.

Prix 12 euros. Chèque à l'ordre du GETUM, à adresser à Pierre Zembri, MRTE, université de Cergy Pontoise, 95011 Cergy Pontoise cedex.

Récompenses :

+7 point à la SNCF pour son programme expérimental d'aménagement de la gare Montparnasse pour les personnes handicapées : en fauteuil roulant, aveugles ou mal-voyantes, sourdes ou malentendantes, de petite taille, avec un handicap cognitif ou mental. Louis Gallois avait promis d'investir 500 millions d'euros sur dix ans pour les handicapés.

Punitions :

-3 points à la SNCF. Depuis des années, elle a habitué ses clients à une signalétique simple : du vert pour la 2ème classe, du rouge pour la 1ère. Mais dans les rames TGV récemment aménagées par Christian Lacroix, les couleurs, intérieures et extérieures, ont été inversées : voilà qui va faciliter le repérage des voitures par les voyageurs !

Chronique du développement durable

✳ Dans son journal Le Métroscope d'avril 2006 largement consacré au développement durable ("répondre aux besoins du présent sans compromettre l'avenir des générations futures"), la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes-Métropole, présidée par le député PS Didier Migaud, se réjouit de la "belle santé" de l'aéroport de Grenoble-Isère : la fréquentation a augmenté de 64% en janvier 2006. La belle santé de l'environnement, on n'en parle pas.

✳ Inaugurant le tramway de Mulhouse le 20 mai, Jacques Chirac a déclaré : "j'ai pu apprécier le silence, la rapidité, le confort, l'accessibilité et la qualité écologique de ce tramway. Grâce à lui, les mulhousiens vont vivre un vrai changement, c'est tout le système de transport urbain qui est revu et considérablement amélioré". Qu'en pensent les amis parisiens de M. Chirac, hostiles au tramway ? et son ministre Renaud Dutreil, candidat à la mairie de Reims, qui fait de son opposition au tramway le point central de sa campagne électorale ? Ce dernier, sans craindre l'archaïsme, refuse de "pénaliser" la voiture et affirme qu'il arrêtera les travaux du tramway et construira de nouveaux parkings s'il est élu maire. Selon lui, le tramway, en provoquant l'augmentation des taxes et impôts, va "freiner la consommation des familles et pousser les entreprises à quitter la région". Bigre !

Hugues Lebailly, APUTCRE, Reims

● **Jean-Pierre Raffarin** (la Gazette du 26 avril 1999) : "les régions devront compenser l'engagement insuffisant de l'Etat sur les contrats de plan". Le futur premier ministre était alors président de l'Association des Régions de France...

● **Roland Ries**, ancien maire de Strasbourg, sénateur PS du Bas-Rhin : "il faut imaginer des parkings relais plus en amont sur le trajet des automobilistes se dirigeant vers le centre-ville. Pour éviter des déplacements inutiles, tout le foncier utilisable dans un petit rayon autour du centre doit être exploité".

● **Le président de l'ACNUSA** (autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) : "contrairement aux aéroports de Lyon et Toulouse, celui de Notre Dame des Landes restera un aéroport régional faute d'une population suffisante dans la région de Nantes".



Routier affamé

Les gendarmes du peloton autoroutier de Lusignan ont voulu contrôler, en novembre 2005, un chauffeur polonais travaillant pour une entreprise danoise. Celui-ci a alors mangé le disque de son chronotachygraphe.

Silence

Dans la Rome antique, le cliquetis des roues métalliques des chars perturbait les habitants, et des lois furent adoptées pour réduire la circulation. Au Moyen-Age, la circulation à cheval était interdite la nuit pour protéger le sommeil des habitants (Le Monde).

Aires de repos

A l'initiative de la Ligue pour la protection des animaux, des autoroutes italiennes offrent dorénavant aux automobilistes des "fidoparcs", aires de repos aménagées pour chiens et chats, qui y trouvent de l'eau et une tente pour les protéger du soleil.

Villes mythiques

Contrairement à la légende, la ville brésilienne de Curitiba (1,7 million d'habitants et 900 000 voitures) n'est pas un paradis écologique (Le Monde, 19 avril 2006). Malgré son "métro de surface" (un bus en site propre), mis en service en 1980 et souvent cité en exemple, la circulation automobile y est intense et bruyante.

Hier ville cyclable mythique, Pékin est devenue un autodrome : on y trouve 2,6 millions d'automobilistes, 1000 voitures supplémentaires y sont mises en circulation chaque semaine, les embouteillages s'y multiplient et l'air y est un des plus irrespirables du monde.

Début juin, une première journée sans voiture a été organisée à Pékin, moins de 10% des automobilistes y ont participé. Selon Qiu Baoxing, vice-ministre chinois de la Construction : "la croissance explosive du trafic automobile entraîne une congestion monstre, gaspille l'énergie et pose un problème de développement urbain ; alors que les villes occidentales construisent des pistes cyclables, nous en supprimons pour faire de la place aux voitures".

La SNCF ne fait pas de miracles

En août dernier, Mgr Jacques Perrier, évêque de Tarbes et de Lourdes, a dénoncé les difficultés rencontrées par les organisateurs de pèlerinages pour leurs voyages par le train. La SNCF a promis d'améliorer la situation. 100 000 pèlerins venus de toutes les régions françaises se rendent chaque année à Lourdes.

Paradoxe sur pneus

Selon le constructeur Bombardier, "le TVR n'est plus fabriqué actuellement en raison d'un carnet de commande vide, mais le système est maintenant développé et a fait ses preuves". Si le TVR a fait ses preuves (à Nancy et à Caen), pourquoi le carnet de commande est-il vide ?

L'incident survenu le 1er août ne va pas le remplir. Le moteur électrique d'un TVR est tombé par terre alors que la rame circulait au ralenti avant une manœuvre de "dropage". Les vibrations auraient pu fragiliser une fixation. Selon Bombardier, "la mécanique de ce véhicule est très compliquée". On s'en doutait.

Plancher bas

Deux exploitants de Bâle ont commandé à l'entreprise Stadler 60 tramways Tango comportant un plancher bas sur 75% de leur longueur : ils estiment inutile un plancher bas intégral et refusent "l'innovation à tout prix" (Le Rail).

Actions en régions

Alsace

- L'association pour la promotion du train Colmar-Metzeral et l'association VCD de Fribourg ont organisé un voyage en autorail entre Colmar et Volgelsheim pour appuyer le projet de rétablissement de la liaison ferrée Colmar-Fribourg, qui permettrait de délester la RN 415 saturée : plus de 200 personnes y ont participé.
- Alain Masson, délégué régional de Promotram, appuie le projet de réouverture de la ligne Volgelsheim-Colmar au trafic voyageurs et propose d'y faire circuler un tram-train.
- Piétons 67 demande la piétonnisation de la place du Château à Strasbourg afin de protéger la cathédrale de la pollution : "le stationnement légal sur cette place prestigieuse et le stationnement sauvage au pied de la cathédrale sont anachroniques".

Aquitaine

- Le COBARTEC a obtenu du Conseil régional l'abandon de l'expérience de validité des billets TER à la journée en Gironde. L'association poursuit son action pour la réouverture de la gare de Marcheprime qui dessert une zone de 15 000 habitants. Elle s'est jointe au collectif qui s'oppose au projet de contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise.

Franche Comté

- L'Association des usagers des Transpôts de Besançon (AUTAB) demande la mise à double voie de la voie ferrée reliant les gares de Besançon-Viotte et Auxon (Besançon-TGV) et la création, lors de l'ouverture du TGV Rhin-Rhône, de liaisons TER Auxon-Viotte prolongées sur les voies de l'étoile de Besançon.

Haute Normandie

- L'AVUC de Dieppe dénonce la suppression de guichets à la gare de Dieppe, qui provoque des files d'attente quand le seul guichet automatique est en panne, et encourage la fraude : cette décision de la SNCF est contradictoire avec la volonté du Conseil régional de développer les relations TER Dieppe-Rouen.

Ile de France

- L'AUT, MDB, Réseau Vert et 6 autres associations ont demandé à Pierre Mutz, préfet de Paris, une véritable répression de l'occupation illicite de l'espace public (couloirs et arrêts de bus, bandes cyclables, trottoirs) par les véhicules motorisés.
- L'AUT Ile de France a publié des cahiers d'acteurs lors des débats sur le projet de prolongement de l'A12, le projet de

francilienne ouest A104 et la couverture de la RN13 à Neuilly. Dans les trois cas, l'AUT a souligné que le rôle potentiel du transport collectif était systématiquement sous-estimé par les promoteurs des projets routiers.

- L'AUT poursuit son partenariat avec la RATP lancé il y a 5 ans : elle recrute des "témoins de lignes" (déjà plus de 100), bénévoles chargés de lui faire part chaque mois des doléances des usagers (régularité, accessibilité, information, accueil, propreté, sécurité) : ces doléances sont synthétisées et transmises aux services de la RATP.

- L'AUT regrette les retards apportés aux prolongements des lignes de métro 4 et 12, et à la création d'une voie supplémentaire entre Massy et Valenton pour faciliter le passage des TGV d'interconnexion.

- Vivre sans CDG Express craint que le transfert de la responsabilité du projet CDG Express du STIF à l'Etat ne remette en cause les acquis du débat public d'où était sorti un projet intégrant la rénovation du RER B.

- En mars dernier, des militants de Mieux se Déplacer à Bicyclette ont bouché des trous avec du bitume sur divers itinéraires cyclables dont l'entretien est négligé par la direction de la voirie de la ville de Paris.

Midi-Pyrénées

- La FNAUT s'étonne que plusieurs trains Toulouse-Auch aient dorénavant leur terminus à l'Isle-Jourdain en raison de l'état de la voie, et que les voyageurs, de plus en plus nombreux, soient ainsi obligés d'emprunter un service routier pour terminer leurs déplacements quotidiens.

Poitou-Charentes

- La FNAUT-PC demande que la nouvelle desserte TER Bressuire-Thouars-Saumur soit pérennisée et prolongée vers La Roche sur Yon et les Sables d'Olonne. Elle apprécie l'amélioration des horaires, correspondances et tarifs du réseau de cars des Deux-Sèvres mais demande un ticket valable quel que soit l'exploitant.

Rhône-Alpes

- La pétition de l'AGFUT contre la suppression du train de nuit Paris-Saint Gervais/Annecy en semaine a été signée par 30 000 voyageurs. Cette suppression a causé la disparition de nombreuses correspondances sans que les voyageurs en soient informés. La SNCF n'a pas réagi à la pétition.

- Lyon-Métro et DARLY suggèrent d'établir une interconnexion entre la ligne de tramway T2 et la future ligne T4 afin de créer de nouvelles liaisons sans rupture de charge.

- Lyon-Métro souhaite la diamétralisation de toutes les liaisons TER suivant le modèle Mâcon-Lyon-Valence (projet REAL). A plus long terme, l'association propose une "passante" par un raccordement entre les gares de Saint Paul et de la Part Dieu permettant de créer un RER entre l'ouest lyonnais et Crémieu à l'est (une telle traversée souterraine de Lyon est envisagée depuis ... 1865).

- L'ADTC-Grenoble a fait des propositions pour la desserte du Grésivaudan en amont de Grenoble : une liaison par tramway entre le domaine universitaire et les zones d'activité de Meylan-Montbonnot et Bernin-Crolles ; une liaison par tram-train entre Brignoud et Crolles et un renforcement des liaisons par bus entre les deux rives de l'Isère.

Interrégional

- L'ADPCR et l'AUTIV (association des usagers des transports d'Ille et Vilaine) ont demandé aux régions Bretagne et Basse Normandie, ainsi qu'aux départements d'Ille et Vilaine et de la Manche, de réunir en un seul bâtiment les gares SNCF et routière de Pontorson, et de coordonner les horaires des trains et cars afin de faciliter les correspondances et la desserte du sud de la Manche.

- L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes réclame la création de trains directs Grenoble-Marseille par la ligne des Alpes, et la vente de billets dans les gares de Clelles et Lus la Croix Haute. Elle déplore l'abandon par la SNCF du trafic de fret entre Grenoble et Vizille.

- L'Association pour la promotion des Voies Ferrées Jurassiennes (APVJ) constate que la branche Est du TGV Rhin-Rhône n'apportera rien au Jura et que la branche Sud est menacée puisque les TGV Strasbourg-Lyon passeront par Dijon. Elle propose que l'itinéraire classique Strasbourg-Lyon par Besançon et Lons-le-Saunier, plus direct, soit modernisé entre Mouchard et Saint Amour par la création d'évitements : la liaison bénéficierait de la création de la LGV Mulhouse-Besançon et de la modernisation prévue de la ligne Bourg-Lyon.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 148
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €
Prix au numéro : 2 €

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 : contact@fnaut.org
Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>
CCP : 10 752 87 W Paris

Les 25 ans du TGV

Le 25^e anniversaire du TGV a donné lieu à de nombreuses manifestations. Le triomphalisme qui s'est exprimé à cette occasion n'est pas injustifié : sans le TGV, où en serait aujourd'hui le rail en France ?

Les choix techniques de la SNCF ont été pertinents : technique fer sur fer permettant au TGV d'atteindre le cœur des villes et de circuler sur les lignes classiques prolongeant les lignes à grande vitesse, lignes spécialisées au trafic voyageurs, traction électrique économe en énergie, sécurité parfaite.

Contrairement à certaines idées reçues, le TGV concurrence non seulement l'avion mais aussi, certes de manière moins spectaculaire, la voiture. Le trafic automobile sur l'autoroute A6, en forte croissance jusqu'en 1981, a été brutalement stabilisé par la mise en service du TGV Paris-Lyon jusqu'au contre-choc pétrolier de 1986. On comprend mal, dans ces conditions, que certaines associations qui s'autoproclament environnementalistes continuent à s'opposer à l'extension du réseau TGV.

Mais ce bilan technique et environnemental positif ne doit pas occulter les erreurs commerciales de la SNCF : une tarification trop complexe, des prix trop élevés en particulier pour les familles et les voyageurs "de dernière minute" ne bénéficiant d'aucune réduction, l'obligation de réserver, le positionnement absurde des gares nouvelles non connectées au TER, le rabatement systématique des voyageurs effectuant des voyages transversaux sur le TGV, la dégradation de la desserte de certaines villes moyennes autrefois bien irriguées par le train classique.

L'essentiel des effets pervers du TGV est cependant de la responsabilité des pouvoirs publics. D'une part son introduction n'a été précédée d'aucune réflexion sur son impact prévisible sur l'aménagement du territoire. D'autre part l'insuffisance notoire des crédits accordés au rail par l'Etat et les collectivités territoriales a poussé la SNCF, qui n'y était que trop encline, et RFF à se polariser sur les investissements les plus rentables et à négliger le réseau classique dont bien des lignes sont aujourd'hui dans un état critique.

La FNAUT attend de l'Etat, des élus, de RFF et de la SNCF que ces effets pervers soient sérieusement corrigés.

Jean Sivardière

Les comités de lignes TER : une avancée constructive

La loi SRU du 13 décembre 2000 a transféré définitivement aux régions la responsabilité du service public de transport ferroviaire régional (TER) et préconisé la création d'instances de concertation locales (comités de lignes) et régionales (comités régionaux des partenaires du transport public) entre les différents acteurs. Dans une étude récente, commandée par le ministère des Transports et pilotée par Daniel Courivault, la FNAUT a fait un bilan du fonctionnement de ces instances et présenté un catalogue de propositions susceptibles de renforcer leur efficacité. En rassemblant des représentants des mondes politique, économique, social et associatif autour d'objectifs concrets, les comités de lignes sont devenus un outil indispensable au développement du TER.



Photo : Marc Debrincat

En 1992, la FNAUT organisait, à Tours, un colloque sur l'avenir des lignes ferroviaires régionales (voir FNAUT Infos n°9). C'était l'époque où le préfet Gilbert Carrère, animateur d'un grand débat sur la politique des transports, proposait de confier aux régions la gestion des services TER en leur transférant la subvention alors versée par l'Etat à la SNCF pour le maintien de ces services. Reprise par le sénateur Hubert Haenel dans son rapport de 1994 sur l'avenir de la SNCF, cette suggestion devait aboutir, en 1997, au lancement d'une expérience dans 7 régions volontaires, puis à sa généralisation à partir de 2002 suite au vote de la loi SRU faisant des régions (sauf l'Ile de France) les autorités organisatrices du transport ferroviaire régional.

La FNAUT, contrairement aux syndicats de cheminots, a toujours vigoureusement soutenu le mouvement de régionalisation du TER, estimant que les

usagers avaient tout à gagner à l'intervention de décideurs élus, plus proches du terrain que les dirigeants parisiens de la SNCF, ce que les faits ont largement confirmé. Aujourd'hui, ses associations sont fortement impliquées dans la plupart des instances de concertation préconisées par la loi SRU et peu à peu mises en place par les régions. Elle était donc bien placée pour enquêter sur le fonctionnement de ces instances et évaluer leurs résultats.

Les instances de proximité

Des instances locales de concertation avaient déjà été créées par les régions Alsace, Aquitaine, Centre, Picardie et PACA en 1998-99, avant le vote de la loi SRU. De telles instances sont dorénavant en place dans les 20 régions étudiées (seulement depuis la fin 2005 en Auvergne, Champagne-Ardenne et Pays de la Loire).

Lieux d'écoute et d'expression des attentes de tous les acteurs du TER, elles abordent les problèmes vécus au quotidien par les usagers et ont pour but de rechercher des améliorations de la qualité des services et d'imaginer des évolutions de l'offre répondant au mieux à leurs besoins et aux projets économiques, éducatifs et sociaux locaux. Les propositions sont transmises à la région, qui reste le seul décideur.

Les appellations des instances de concertation, variables d'une région à l'autre, sont liées à des particularités géographiques ou à des approches différentes de l'aménagement du territoire. On trouve ainsi :

- des comités de ligne ou d'axe ;
- des comités de bassin, qui traitent plus largement des problèmes d'un bassin de vie desservi par une ligne ;
- des comités "mixtes", traitant des problèmes d'une étoile ferroviaire desservant une agglomération.

Le nombre des comités mis en place dépend de la superficie de la région, de la densité de la population, de son caractère urbain ou rural, de son économie, et de la volonté politique des élus. On trouve 5 comités en Basse-Normandie, 8 en Alsace, 15 en PACA et même 28 en Rhône-Alpes ! Dans 6 régions (Alsace, Basse Normandie, Centre, Champagne-Ardenne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes), les comités ne couvrent pas encore intégralement le territoire régional.

C'est la région qui définit la composition de chaque comité, fixe ses règles de fonctionnement et en assure le secrétariat et l'appui logistique. Généralement, les réunions sont bisannuelles, elles sont décentralisées sur le territoire concerné et ont lieu en fin d'après-midi ou le samedi matin pour faciliter la participation. Elles rassemblent entre 20 et 70 personnes. Dans certaines régions, elles sont publiques, annoncées par la presse et par le site internet de la région.

Les conseillers régionaux, les élus locaux, la SNCF, les syndicats de cheminots, les associations d'usagers et les voyageurs individuels désignés par la région participent systématiquement aux réunions des comités. Les conseillers généraux sont absents en Auvergne, Languedoc-Roussillon et Pays de la Loire.

Dans certaines régions, l'Etat, RFF, les autorités organisatrices de transports autres que la région, les exploitants autres que la SNCF, l'Education Nationale, les acteurs économiques (tourisme), le CESR et les régions limitrophes ne sont pas membres des comités, ou ne participent pas, ou seulement occasionnellement, à leurs activités.

Les thèmes abordés par les comités sont très variés. Ils concernent d'abord la ligne dans son ensemble : l'offre (consistance de la desserte, horaires et correspondances, régularité, information en situation perturbée) et les infrastructures (entretien, modernisation, création, passages à niveau). Les problèmes des gares sont également étudiés : modernisation, accessibilité, information, parkings pour voitures et vélos.

Des préoccupations partagées

Elus régionaux et usagers partagent de nombreuses préoccupations :

- les retards et suppressions de trains sont trop fréquents ;
- le transport scolaire représente un important gisement de clientèle ;
- l'entretien insuffisant des infrastructures par RFF entraîne des risques d'accidents et des ralentissements, il anéantit les efforts financiers consentis par les régions pour acquérir des matériels performants ;
- les péages perçus par RFF pour la circulation des trains et les arrêts en gare découragent le cadencement ;
- la présence humaine dans les gares est insuffisante pour l'accueil, la vente et la sécurisation ;
- la SNCF se soucie peu de la mauvaise qualité des correspondances entre trains TER et de grandes lignes, ces deux secteurs semblent souvent relever de deux exploitants différents.

Les instances régionales

L'instance régionale de concertation sur le TER est le comité régional des partenaires du transport public. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par un décret du 27 novembre 2001. Le comité comprend des élus locaux, des représentants consulaires, des syndicats, des associations d'usagers, des organisations professionnelles. Il se réunit une ou deux fois par an, son président est nommé par le président du conseil régional.

Sa vocation est complémentaire de celle des comités locaux, il se préoccupe essentiellement des orientations stratégiques de la politique régionale : aménagement du territoire, offre TER globale, commande de matériels, politique tarifaire, intermodalité, interrégionalité, transport de fret, communication.

Les comités régionaux s'inquiètent en particulier du manque d'anticipation de la SNCF (capacité des ateliers d'entretien, recrutement et formation du personnel) face à la livraison prévue des nouveaux matériels.

Les comités de lignes favorisent les échanges d'observations, d'idées et d'expériences entre des acteurs très divers, et leurs travaux ont déjà abouti à des résultats concrets.

- En Alsace : ouverture de la ligne Colmar-Metzeral le week-end, cadencement de la desserte Strasbourg-Haguenau ; refonte de la desserte Mulhouse-Thann-Kruth.
- En Franche-Comté, recomposition de diverses dessertes : Saône-Doubs, Re-vermont, Besançon-Le Locle.
- En Languedoc-Roussillon : mise en service de 3 nouveaux allers-retours Nîmes-Narbonne et Carcassonne-Castelnaudary, amélioration des dessertes Nîmes-Alès et Béziers-Bédarieux.
- En Pays de la Loire : gains de temps sur divers parcours TER.
- En PACA, 80% des demandes ou propositions ponctuelles présentées par les usagers ont été satisfaites.

Des initiatives prometteuses ont été prises dans d'autres régions. En Aquitaine, une évaluation des besoins a été faite dans plusieurs bassins de vie. En Lorraine, des fiches d'action ont été mises au point pour chaque ligne ferroviaire ou routière. En PACA, 5000 personnes ont été consultées sur les horaires, le matériel roulant et les moyens humains de la SNCF.

En dépit de ces résultats encourageants, le fonctionnement de comités de lignes doit et peut être amélioré.

- Les réunions doivent être mieux organisées, par l'envoi à l'avance aux participants d'un dossier préparatoire et d'un ordre du jour détaillé. Des contributions écrites doivent pouvoir être diffusées avant la réunion.
- Les modalités de fonctionnement des comités et le rôle de chaque acteur doivent être clarifiés par une charte.
- La participation des usagers doit être encouragée : ils sont les seuls membres des comités à ne pas percevoir d'indemnités de déplacements ...
- Des ateliers thématiques devraient prolonger les réunions des comités.
- Des comités interrégionaux doivent être mis en place pour traiter les problèmes des lignes interrégionales.
- Le travail des comités devrait être davantage valorisé auprès des usagers et des médias.
- Les membres des comités doivent être autorisés à assister, en auditeurs, aux réunions de la commission Transports du conseil régional.
- Enfin toutes les régions auraient déjà dû mettre en place le Comité régional des partenaires du transport public prévu par la loi SRU : à ce jour, seules 10 régions sur 20 l'ont fait.

TER : rail et route

L'ossature du réseau TER est ferroviaire : 5000 trains par jour desservant 3000 points d'arrêt. Mais le réseau comprend aussi 700 lignes routières, anciennement ferroviaires et labellisées TER, desservant 4000 points d'arrêt. Les instances de concertation TER se préoccupent des deux types de services.

Budgets TER

Depuis la régionalisation de la gestion du TER, le ferroviaire occupe une place privilégiée dans les budgets régionaux, généralement la seconde (si on tient compte de la contribution de l'Etat transférée à la région), soit entre 20% et 25% du budget en moyenne. Cette part dépasse 30% en Alsace (36%, premier budget régional), Languedoc-Roussillon, Lorraine et Picardie. Elle n'est que de 11% en Basse-Normandie et de 14,4% en Aquitaine.

Exemple à suivre

Consciente du rôle central de l'intermodalité, la Haute Normandie a lancé, en partenariat avec les deux départements de l'Eure et de la Seine Maritime et les agglomérations de la région, un plan régional de déplacements. Les résultats d'une étude réalisée par un cabinet indépendant ont été validés par toutes les autorités organisatrices de transports. Ses préconisations (correspondances, tarification, billettique, information multimodale) servent de référence aux trois instances locales de concertation, appelées Conférences Territoriales des Déplacements.

Ile de France et Corse

L'autorité organisatrice des transports franciliens est le STIF, syndicat des transports d'Ile de France, qui regroupe la région, majoritaire, et les départements. Les opérateurs sont la SNCF pour le Transilien (analogue du TER), la RATP et les 90 transporteurs routiers privés regroupés dans le réseau OPTILE. Selon la loi "libertés et responsabilités locales" du 13 août 2004, l'Etat s'est retiré du STIF le 1er juillet 2005. Un Comité régional des partenaires a été créé, la FNAUT y est représentée par Jean-Pierre Lerosey ainsi que dans sa commission "offre de transport". Il n'existe pas de comités de lignes proprement dits pour le Transilien, mais des réunions de concertation sont organisées en cas de besoin à l'initiative de la SNCF ou des associations d'usagers.

En 1982, l'Etat a confié la responsabilité du réseau ferré corse à la Collectivité Territoriale. La SNCF exploite le réseau par délégation de service public après appel d'offres. Il n'est pas prévu de créer des comités de lignes.

Les élus régionaux

Comme leurs services techniques, ils reconnaissent volontiers qu'ils étaient encore peu expérimentés dans le secteur complexe du transport ferroviaire lors de la négociation des premières conventions TER avec la SNCF, et qu'ils ont accepté des critères de qualité trop bas et des pénalités trop faibles en cas de déficience de l'exploitant, qui était alors leur interlocuteur unique. Ils apprécient donc la participation des usagers, reconnus comme de véritables experts de terrain, aux travaux des comités de lignes.

Ces travaux ont été particulièrement fructueux pour le renouvellement des conventions TER dans les 13 régions concernées. Ils ont permis aux élus de prendre conscience de tous les enjeux de la décentralisation du transport régional. Les exigences des nouvelles conventions, qui entreront en application au 1er janvier 2007, ont été renforcées pour mieux répondre aux attentes des usagers en matière de qualité de service et de tarification, et les pénalités infligées à la SNCF en cas de non-respect de ses engagements ont été rendues plus dissuasives.

Les contacts directs entre les élus et les responsables SNCF des lignes TER améliorent la réactivité de la SNCF. Cependant la Direction du Transport Public récemment créée à la SNCF laisse, selon les élus, trop peu de marge de manœuvre aux Directions déléguées TER avec lesquelles ils négocient.

La SNCF

Les représentants de la SNCF apprécient la participation des associations d'usagers et le fait que leurs militants n'expriment pas des opinions personnelles mais recherchent l'intérêt de l'ensemble des usagers. Ils considèrent que leur travail avec elles sur les grilles horaires donne de bons résultats.

Ils estiment que la création des comités de lignes a permis aux élus de s'approprier complètement la régionalisation du TER, ce qui a entraîné à la fois un développement de l'offre, une amélioration de sa qualité, et une évolution profonde au sein de la SNCF.

Les CESR

Les conseils économiques et sociaux régionaux pensent que les débats des comités de lignes ne prennent pas assez en compte l'influence du transport régional sur l'attractivité des territoires, le développement économique, la cohésion sociale (desserte des villes-dortoirs) et la qualité de l'environnement.

Ils déplorent le nombre trop élevé des décideurs politiques et regrettent que RFF ne soit pas systématiquement représenté dans les comités alors qu'il attribue les sillons. Ils proposent d'être les régulateurs des tensions qui apparaissent entre le Conseil régional, organisateur politique local du service public, et la SNCF, entreprise nationale à vocation commerciale.

Les CESR proposent également la création, dans chaque région, d'un groupe de travail mixte CESR-Conseil régional qui pourrait préparer les dossiers examinés par les différentes instances du Conseil régional.

Les associations d'usagers

Les représentants des associations d'usagers apprécient de pouvoir rencontrer des décideurs qu'ils ne voient jamais dans les trains. Mais, outre le fait général que les discours à la mode sur le développement durable se terminent souvent sans décision concrète, leurs sujets d'inquiétude sont variés.

- La dimension "bassin de vie" est insuffisamment présente dans les préoccupations des comités de lignes.

- Une formation des membres des comités de lignes est souhaitable pour permettre à chacun de mieux cerner les limites et les contraintes de l'action des régions et éviter les discours démagogiques.

- Les comités doivent se préoccuper de faire avancer la notion de service prévisible en cas de grève.

- Les comités de lignes doivent approfondir leurs débats sur le transport des marchandises.

- La SNCF supprime des offres Grandes Lignes et met des offres interrégionales à la charge des régions.

- La SNCF dispose d'un poids excessif par rapport à celui des régions en raison de ses forces en personnel, de ses compétences et de sa situation d'exploitant unique. Passée à regret du rôle de décideur à celui de simple exploitant, elle a souvent tendance à déborder de son rôle d'exploitant pour imposer ses choix : rien de plus facile que de proposer un devis exorbitant pour une prestation qu'elle ne souhaite pas fournir.

- Trop de décisions sont trop étriquées dans le temps ou dans l'espace car elles sont prises par des autorités organisatrices de transports trop nombreuses, qui sont plus empilées que complémentaires et qui exercent leurs responsabilités sur des espaces trop restreints géographiquement.

- La multiplicité des centres de décision aboutit souvent à rejeter les responsabilités en matière d'intermodalité ou de cohérence géographique des services sur les acteurs absents des comités de lignes : conseils généraux ou régions limitrophes.

Quel moyen de transport pour les personnes handicapées ?

Se déplacer librement, en voiture ou en transport collectif, reste encore un défi pour bien des personnes handicapées : le transport à la demande porte à porte reste nécessaire et doit être développé.

La voiture, un investissement lourd

La voiture offre une réelle autonomie à la personne handicapée : si celle-ci est apte à conduire, elle peut se déplacer quand elle veut, avec qui elle veut, sans avoir de compte à rendre. Mais la voiture doit être adaptée au handicap, un investissement lourd pour quelqu'un dont la seule ressource est l'allocation pour adultes handicapés, l'allocation compensatrice pour tierce personne ou la prestation de compensation.

Le coût de l'aménagement à supporter en plus de l'achat du véhicule (aides à la conduite et au transfert, chargement du fauteuil roulant) est de 3000 euros en moyenne et il peut atteindre 15000 euros. En outre, il est difficile de faire assurer le véhicule, les compagnies d'assurances sont frileuses et n'hésitent pas à faire payer une surprime au conducteur handicapé.

Celui-ci, au-delà des contraintes financières, doit aussi faire face à l'incivilité : les places de parking réservées aux personnes handicapées, lorsqu'elles existent et sont adaptées, sont encore souvent considérées par les clients des magasins et les livreurs comme disponibles pour des arrêts soi-disant "temporaires". Enfin les longs déplacements engendrent une grande fatigue.

Le transport collectif, élément d'une chaîne

Le transport collectif est peu onéreux, il occasionne moins de fatigue que la voiture et son utilisation permet de participer à la vie sociale : il pourrait donc être une bonne solution alternative à la voiture si son accessibilité et sa sécurité étaient améliorées et pensées globalement.

Certes les réseaux urbains accessibles sont de plus en plus nombreux mais tous ne le sont pas encore, et il est souvent indispensable de créer ou de repenser la chaîne de déplacement : une personne doit pouvoir



Un minibus du GIHP et le tramway de Montpellier

quitter son domicile, rejoindre un arrêt de bus, monter dans le bus et se rendre à destination de manière autonome.

Cela implique que le logement, l'espace public, le réseau de transport collectif et les établissements recevant du public soient accessibles : si un seul maillon de la chaîne fait défaut, le déplacement est difficile voire impossible. Rappelons que l'accessibilité souhaitée par les personnes handicapées de manière permanente bénéficie à tous : les personnes valides (femmes enceintes et mères de famille se déplaçant avec une poussette), les personnes âgées, ou encore les personnes handicapées temporairement (blessés).

Autre difficulté rencontrée par les personnes handicapées : le manque de sécurité lors de la montée dans un véhicule collectif, puis dans ce véhicule. Ainsi la montée dans un bus peut être périlleuse si le chauffeur n'est pas attentif et redémarre alors que la personne handicapée n'est pas encore assise. Ici encore l'incivilité pose problème : bien des voyageurs refusent de céder une place assise. D'autre part, une personne en fauteuil roulant doit être attachée pendant la marche, or aucun système d'attache n'est prévu dans les transports collectifs.

Enfin, en heure de pointe, les véhicules sont souvent bondés : il est alors impossible à une personne handicapée de monter car un fauteuil roulant prend la place de deux ou trois voyageurs valides ; le transport collectif n'est donc pas fiable pour les déplacements domicile-travail.

Le transport à la demande porte à porte

La loi du 11 février 2005 impose la mise en accessibilité du cadre bâti et des réseaux de transports d'ici 2015 : le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP) restera vigilant et s'assurera de la bonne application de la loi.

Mais il souhaite qu'en parallèle, on continue à développer le transport adapté porte à porte avec accompagnement. Initiateur de ce type de transport, le réseau GIHP-Synergihp exploite aujourd'hui des services dans 36 villes : la personne est accompagnée en toute sécurité de son domicile à son lieu de destination par un conducteur-accompagnateur spécialement formé. Ce sont les autorités organisatrices qui définissent les conditions d'accès : il faut en général détenir une carte d'invalidité et le handicap, moteur ou sensoriel, doit être d'au moins 80%. Les inconvénients principaux de cette formule sont l'amplitude horaire limitée du service, sa rareté en soirée et le dimanche, et la nécessité de planifier ses déplacements au moins une semaine à l'avance.

Brigitte Idziak, présidente du GIHP
www.gihpnational.org et www.synergihp.fr

Le programme RFF - SNCF

RFF et la SNCF, qui partagent la responsabilité de l'accessibilité des personnes handicapées aux services ferroviaires, vont établir un diagnostic pour chaque gare et chaque type de handicap, ce qui permettra à chaque autorité organisatrice de transports de préparer son "schéma directeur d'accessibilité".

Chaque année, RFF va mettre en place environ 100 km de bandes d'éveil de vigilance en bordure des quais. 15 nouvelles gares seront rendues accessibles en 2006, 40 en 2007 : accès aux quais, traversée des voies, accès aux trains seront facilités par des passerelles et passages équipés de rampes et d'ascenseurs, et des rehaussements de quais. La part de financement de RFF passera de 15% à 25%. Ce programme exige des moyens financiers importants en investissement, mais aussi en fonctionnement car la fiabilité des équipements destinés aux personnes à mobilité réduite est essentielle.

Les gares qui seront prochainement desservies par le TGV Est font l'objet d'une attention particulière : tous les quais des gares nouvelles seront accessibles par des ascenseurs depuis des passerelles enjambant les voies.

La SNCF, qui transporte 400 000 personnes handicapées par an, va tripler ses investissements, qui atteindront 500 millions d'euros dans les 10 ans à venir, et améliorera le professionnalisme de son personnel d'accueil (on pourra lire un témoignage révélateur page 6).

Expérimentation en gare Montparnasse

Au cours de l'été 2006, la SNCF a mis en place une série d'aménagements-tests destinés aux personnes à mobilité réduite : personnes en fauteuil roulant, aveugles ou malvoyantes, sourdes ou malentendantes, affectées d'un handicap mental ou cognitif, de petite taille, ou encore personnes âgées ou accompagnées d'enfants en bas âge.

Une enquête a été menée auprès des voyageurs concernés : les critiques et suggestions recueillies guideront la SNCF dans le choix des équipements qui seront retenus et progressivement installés dans les gares et sur les quais.

Les bonnes intentions affichées par RFF, la SNCF et les pouvoirs publics en matière d'accessibilité sont donc encourageantes, mais on est encore loin du compte. En Ile de France, on vient ainsi de mettre en place une liaison directe Ermont-Saint-Lazare (envisagée depuis 40 ans) mais la gare d'Ermont n'a pas été rendue accessible et doit être entièrement reconstruite dans deux ans.

Une illusion persistante

Selon Marie Delaplace, économiste à l'université de Reims, "il faut relativiser les effets structurants du TGV. Il en est du TGV comme des autoroutes qui désenclavent : il y a du TGV avec développement (Lyon, Lille, Le Mans), du TGV sans développement (Tours) et du développement sans TGV (Orléans)".

Le TGV ne fait pas plus de merveilles que l'autoroute ou l'aéroport : il peut constituer un atout mais ne crée pas par lui-même du développement ex nihilo, en faisant apparaître comme par miracle un contexte scientifique et industriel dynamique, ou une main d'œuvre qualifiée. Ce contexte est présent dans les agglomérations d'une certaine taille, les gares TGV centrales sont donc plus faciles à valoriser économiquement que les gares excentrées, comme l'a montré Jean-François Troin.

Comme le géographe Raoul Blanchard l'avait déjà compris (voir FNAUT Infos n°136), le niveau de développement économique dépend d'abord de ressources naturelles et de facteurs humains, l'enclavement n'est pas nécessairement un handicap.

Il faut donc abandonner la conception magique du développement économique, très dominante chez les élus et au sein des CCI. Ainsi pour Eric Besson, député-maire PS de Donzère (26) : "une meilleure connexion entre les TGV et les TER à Valence et Avignon offre des avantages incontestables pour Montélimar mais elle ne permet pas d'accéder à la grande vitesse (sic) et n'apporte donc pas le "plus" attendu en termes de développement économique et touristique d'une gare nouvelle Montélimar-TGV implantée à Allan". De même, selon Henri Emmanuelli, député PS et président du Conseil général des Landes : "le tracé de la LGV Bordeaux-Espagne par Mont de Marsan peut stimuler un territoire dépourvu de grandes infrastructures et foncièrement disponible".

Il existe encore de nombreux projets de gares TGV excentrées, sur les LGV Rhin-Rhône sud, PACA, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, Languedoc-Roussillon. D'une manière générale, ces gares sont à proscrire. Cependant, si le choix du tracé d'une LGV rend une gare nouvelle inévitable, son positionnement ne doit pas être guidé par des considérations mythiques sur le lien supposé entre infrastructure de transports et vitalité économique. Il doit privilégier la possibilité d'une connexion entre le TGV et les réseaux locaux, départementaux et régional de transports collectifs afin que tout le territoire régional, et non une zone privilégiée, bénéficie d'une meilleure accessibilité.

Les gares nouvelles TGV

Au cours de l'été 2006, Jean-Baptiste Rozier, étudiant en géographie, a effectué un stage à la FNAUT. Nous résumons les résultats de son enquête sur l'impact économique des gares nouvelles TGV.

Depuis l'apparition du TGV, 13 gares nouvelles ont été construites : 6 "gares de connexion", Massy (RER B et C), Lille Europe (réseau urbain), Calais-Fréthun (TER), Marne-la-Vallée (RER A), Roissy-CDG (RER B) et Lyon Saint Exupéry (aéroport) ; et 7 gares implantées en rase campagne ou en périphérie urbaine à la manière des aéroports, Montchanin-Le Creusot-Monceau les Mines, Mâcon-Loché, Vendôme-Villiers sur Loir, TGV Haute Picardie, Valence TGV, Avignon TGV et Aix TGV (3 gares de ce type sont prévues sur la LGV Est).

Les gares du Creusot et de Mâcon, non prévues initialement par la SNCF, ont été introduites à la demande de la région Bourgogne, soutenue par la DATAR, afin de "désenclaver" ces agglomérations. Il en a été de même pour Vendôme. Une gare TGV ne serait donc pas qu'un point d'entrée/sortie du réseau TGV mais aussi un moteur de développement, voire même de décollage, économique local ou régional.

Un tel argument, maintes fois utilisé à propos des échangeurs autoroutiers, est invoqué systématiquement par les collectivités territoriales concernées en faveur des autres gares "vertes", voisines d'agglomérations existantes ou conçues ex nihilo en rase campagne, avec d'autant plus de succès qu'elles cofinancent dorénavant les LGV.

Mais qu'observe-t-on sur le terrain ?

- On voit d'abord l'espace important occupé par les parkings, que la gare soit connectée au réseau ferré classique ou non. Les "entreprises de haute technologie" et les "pépinières de start-ups" tant espérées sont moins visibles ...

- La fréquentation de la gare peut ne pas être liée à son impact économique local. Des habitants du Voironnais et même de Grenoble vont en voiture prendre le TGV Méditerranée à Valence TGV faute d'un accès ferroviaire rapide à cette gare. Des habitants d'Amiens, de Saint Quentin et même de Cambrai utilisent la gare de TGV Haute Picardie parce que le TGV ne dessert pas directement leur ville : ils peuvent alors se rendre à Roissy en 30 minutes en évitant les difficultés de circulation sur l'A1 et le coût dissuasif du prix du parking à l'aéroport. Inversement la fréquentation de cette gare est pénalisée par la quasi-absence de relation avec Paris : une expérience menée

par la SNCF, peu enthousiaste, et la CCI de Péronne en 1994, a échoué (les horaires ne permettaient pas d'avoir à Paris deux rendez-vous dans la même journée) et n'a pas été reprise.

A Vendôme, la gare TGV a été exigée par les élus locaux qui voulaient y créer un parc technologique sur les métiers de l'édition et de l'art graphique afin de revitaliser une zone à la population vieillissante. Mais l'effet TGV attendu ne s'est pas produit : la gare a seulement favorisé l'arrivée de "navetteurs à grande vitesse" attirés par le cadre de vie agréable du Vendômois et le coût plus accessible de l'immobilier, et continuant à travailler à Paris.

- Un développement observé près d'une gare TGV peut ne pas être lié à l'existence de cette gare. Une antenne du service des eaux de la Drôme a été implantée près de Valence-TGV, sans aucun lien avec la desserte TGV.

De même, les deux zones d'activités jouxtant la gare de Mâcon TGV se sont remplies progressivement, mais les deux zones industrielles proches des échangeurs de l'A6 situés aux entrées nord et sud de Mâcon étant déjà occupées, c'est tout naturellement que des entreprises se sont implantées près de la gare, où une réserve foncière était encore disponible.

Le pôle d'activité Haute Picardie monte lentement en puissance, sa superficie va passer prochainement de 40 hectares à 110, mais il bénéficie davantage du carrefour autoroutier A1-A29 que de la gare TGV : la société Iribus y a installé le centre de maintenance de sa région d'activité "nord" (50 emplois), à côté de petites entreprises liées à l'industrie agro-alimentaire.

- Il arrive aussi qu'un effet TGV se manifeste à l'échelle d'une agglomération desservie, dans un périmètre plus vaste que le voisinage de la gare. C'est le cas au Creusot : la desserte TGV a surtout été un soutien lors de la reconversion industrielle en pérennisant la présence de certaines entreprises. Des bureaux d'études et antennes commerciales se sont installés près de la gare pour maximiser les facilités de déplacement offertes par le TGV, mais la zone d'activités Coriolis, ouverte en 1992, est restée à l'état de friche, les entreprises préférant s'installer en périphérie immédiate de Montceau et du Creusot.

La zone d'activités aménagée près de Valence TGV en 2000 est encore inoccupée, mais ses chances sont plus importantes car elle bénéficie d'une bonne position géographique et de la main d'œuvre qualifiée de la région Rhône-Alpes.

Le carnet du voyageur

Voyageurs handicapés

Un groupe de 18 personnes déficientes mentales voyageait à destination d'Avignon avec trois accompagnateurs dans la voiture 15 d'un TGV Nice-Lille dont la porte était condamnée. A l'arrivée à Avignon, les accompagnateurs ont demandé au contrôleur de retarder légèrement le départ du TGV pour avoir le temps d'acheminer le groupe et les bagages jusqu'à la porte de la voiture 16. Le contrôleur a accepté puis a décidé subitement de ne plus attendre la fin de l'opération. Deux accompagnateurs ont été piégés dans le TGV et ont dû descendre à la gare suivante ; le troisième s'est retrouvé seul sur le quai avec le groupe et les bagages : aucun agent SNCF n'est intervenu, deux voyageurs l'ont aidé à porter les bagages.

Claudine Vercruyse, 59 Croix

Train + vélo

Usager assidu du transport intermodal train + vélo, je déplore que dans les nouveaux matériels (X73500, AGC) des strapontins soient disposés sous les crochets à vélos. L'aménagement est a priori séduisant mais, en pratique, il crée une concurrence entre vélos et voyageurs. A partir d'un certain taux de remplissage du train, les voyageurs se répartissent sur tous les sièges et les crochets deviennent inutilisables. Sur le X72500, ce défaut n'existe pas.

Xavier Braud

Comment aller en train, avec son vélo, d'Aurillac à Guillestre ? Le site internet des CFF donne immédiatement le bon horaire : départ vers 6h, arrivée vers 17h après changements à Clermont et Lyon Part-Dieu. Mais il m'a fallu deux heures pour le vérifier sur le site de la SNCF, qui ne connaît pas Guillestre et fournit des in-

A propos de la FNAUT

Parmi les actions originales développées par la FNAUT (voir FNAUT Infos n°148), il faut citer aussi la promotion du trolleybus (à l'initiative de nos associations de Grenoble, Lyon, Saint-Etienne et Marseille), des actions utiles en faveur de la bicyclette (interventions auprès de Michel Barnier, alors ministre de l'Environnement, et du PREDIT), la critique des "fausses bonnes idées" (les technologies miraculeuses pour venir à bout de l'effet de serre, la voiture urbaine banalisée, la gratuité des transports - dossier à paraître dans FNAUT Infos) ou encore la manie de présenter comme la panacée des idées dont l'intérêt se limite à un créneau précis (le covoiturage, Vélo'v) ou présente des effets pervers (les biocarburants).

dications fantaisistes si, de guerre lasse, on remplace Guillestre par Briançon.

Quant au voyage... A Clermont, le contrôleur du train Corail m'ouvre le rideau du compartiment à bagages mais, à l'arrivée à Lyon, il refuse de l'ouvrir "parce que l'arrêt est trop court" : je dois descendre, avec difficulté, par le couloir. Même scénario à Guillestre, le contrôleur expliquant "qu'on n'ouvre jamais le rideau". Sans parler de la voiture : tissus crasseux, compartiment non nettoyé, climatisation inefficace, toilettes inutilisables.

Tous les cyclistes rencontrés au cours de mes vacances se plaignent amèrement de la SNCF et des brimades imposées par les contrôleurs : refus d'embarquer "parce qu'il n'y a plus de place" dans les fourgons (il y en a toujours), obligation d'enlever les saches. Un vélo refusé, c'est un client du rail perdu pour longtemps.

Denis Wenisch, 15 Aurillac

Train + autocar

Suite à des travaux routiers l'obligeant à faire un détour entre Le Teil et Montélimar, le car que j'ai emprunté pour me rendre d'Aubenas à Toulouse est arrivé en gare de Montélimar au moment même où le train pour Avignon démarrait. Ce type d'incident assez fréquent met en évidence deux dysfonctionnements majeurs : l'absence de procédure permettant d'informer l'agent de sécurité de la gare de l'arrivée des cars TER en correspondance avec les trains (il n'est pas admissible qu'une correspondance se joue à une ou deux minutes près) ; le délai de correspondance insuffisant compte tenu des aléas de la circulation routière.

Les relations entre la vallée du Rhône et Montpellier, et au-delà Toulouse ou Perpignan, exigent souvent deux correspondances à Avignon et Nîmes, avec de longs temps d'attente : ne pourrait-on prolonger les trains Grenoble-Avignon jusqu'à Nîmes ou Montpellier, ou créer une desserte spécifique Grenoble-Montpellier passant par la rive droite du Rhône entre Le Teil et Nîmes ?

Jean-Marie Tisseuil, 07 Asperjoc Laulagnet

TGV caché

Le TGV Genève-Marseille du matin desservant Bellegarde à 7h09 figure bien dans le guide TGV Alpes de cet été. Mais le TGV retour, qui dessert Bellegarde à 22h04, n'y figure pas malgré son horaire très intéressant. La SNCF doit comprendre que de nombreux voyageurs, en particulier des personnes âgées, ne disposent pas d'internet : elle doit leur offrir des documents imprimés fiables pour qu'ils puissent programmer leurs déplacements par le train.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Le coin du cycliste

En Belgique

A Comines-Belgique, localité wallonne proche de la frontière française, la municipalité incite les employés municipaux à venir travailler à la mairie à vélo afin de libérer des places de stationnement pour les clients des commerces. Un employé résidant à plus de 3 km de la mairie reçoit une prime de 0,15 euro par km parcouru, soit jusqu'à 30 euros par mois pour certains d'entre eux. 20 employés sur 230 laissent désormais leur voiture au garage.

Le saviez-vous ?

- La ville de Grenoble vient d'acheter 8 tricycles électriques pour équiper son service de propreté urbaine.
- 5 autocars équipés de racks pouvant accueillir 4 vélos circulent sur la ligne interurbaine 7 de Saône et Loire, qui relie Mâcon à Cluny et Chalon-sur-Saône en longeant la Voie verte sur 80 km.

Vélo et automobile

Il faut traiter de l'ensemble des déplacements pour pouvoir situer correctement l'avenir de la bicyclette.

Christian de Valence, rédacteur en chef de Vélocité, revue de la FUBicy

Le développement du transport collectif ne doit pas être considéré comme un préalable au développement des aménagements cyclables. Mais il est illusoire d'espérer que l'usage du vélo urbain se répande largement si le transport collectif n'absorbe pas une part notable du trafic automobile.

Jean Sivardière, FNAUT

"Pour les cyclistes, un réseau de tramway est un moyen idéal pour aménager une ville, améliorer son fonctionnement, valoriser son paysage et faciliter les déplacements non seulement en transport collectif mais aussi en vélo. Sa contribution à la réduction de la circulation automobile est essentielle".

Jean Chaumien, président du CADR de Strasbourg, ancien président de la FUBicy

"Les efforts de nombreuses villes en faveur du vélo n'ont pas les résultats escomptés : la part de marché du vélo stagne à 3-4%. Dans le même temps, cette part dépasse 20% dans certaines villes italiennes quasiment dépourvues d'aménagements cyclables. Cela montre bien que ce n'est pas une politique d'offre qu'il faut mettre en oeuvre, mais une politique globale des déplacements visant à rééquilibrer les modes et à réduire le rôle de l'automobile : c'est en fait la réalité dans toutes les villes européennes réputées cyclables".

Gilbert Lieutier, CETE Méditerranée (cité par Ville et Transports, juin 2005)

Permis à points

Récompenses :

+3 points à Jacques Martin, maire UMP de Nogent-sur-Marne (29 000 habitants). Afin de protéger les 10 000 enfants scolarisés dans sa commune, il a décidé de limiter la vitesse à 30 km/h sur les 37 km de la voirie communale, à l'exception de 3 km de routes nationales ou départementales où la vitesse reste autorisée à 50 km/h.

+5 points à la région Rhône-Alpes. Elle a décidé de ne plus cofinancer les routes départementales au-delà de l'actuel contrat de plan Etat-région pour se consacrer aux voies ferrées.



Claude Goasgen, conseiller UMP de Paris, à propos du programme Mobilien (couloirs réservés pour les bus) : "c'est un désastre économique et social, les commerces et les artisans ferment et les grandes entreprises quittent Paris".

Gérard Leban, adjoint au maire UMP du 16ème arrondissement de Paris. Selon cet excité, la mise aux normes Mobilien du bus 92 (qu'il avait votée en 2000) est "un projet liberticide" : "la place de l'Alma va être traitée comme une place de sous-préfecture, on va faire de ce quartier tranquille un véritable enfer et collectiviser les déplacements à la plus grande satisfaction des ayatollahs verts".

Jacky Robin, conseiller municipal UMP de Rezé (44), opposé au prolongement de la ligne 3 du tramway nantais : "si je poursuis cette logique, il faudrait fermer toutes les usines de construction automobile de France, ce qui ne ferait qu'aggraver le chômage".

Vocabulaire

Ne dites plus "biocarburant", "état des lieux" ou "maison de ville", c'est trop ringard. Dites "carburant de synthèse issu de la biomasse", "audit" ou "habitat individuel dense".

Les travaux routiers ne sont jamais assez luxueux. Mais le moindre projet de tramway est qualifié de "pharaonique" et un projet de LGV ne peut être que "titanesque". Un nouvel adjectif anti-ferroviaire vient de faire son apparition dans la presse régionale. Selon Paris-Normandie, remettre des rails sur la plate-forme de la ligne Serqueux-Dieppe serait un travail "herculéen".

N'oubliez pas que si un grand projet est forcément pharaonique, le développement se doit d'être durable (l'autoroute aussi), la démarche pragmatique et transversale, l'audit indépendant, le débat très ouvert, la périurbanisation galopante, la privatisation rampante et, bien sûr, la voiture propre ou citoyenne.

BIEN DIT

Catherine Chartrain, présidente du COLIAC (comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti) : "les responsables de la voie publique ne voient que le piéton jeune, bien portant et circulant sans entraves. Le piéton est aussi un petit enfant, une maman avec une poussette, un voyageur qui tire une valise à roulettes, une personne âgée avec de l'arthrose ou une mauvaise vue. En fait, si on additionne tous les moments où, dans une vie, on se déplace lentement et difficilement, on s'aperçoit que c'est une situation banale. Assurer les déplacements des personnes handicapées, c'est faciliter les déplacements de tous, et ce n'est pas un luxe car la population vieillit".

DINOSAURES

Christian Gérondeau, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs : "penser qu'en facilitant la circulation des bus, les gens vont renoncer à leur voiture est irréaliste. Il y a une clientèle pour le bus et une autre pour l'automobile. Les modes de transports ne sont pas des vases communicants".

Ari Vatanen, eurodéputé français (PPE). Il vient de créer "l'association pour la mobilité et la prospérité en Europe". Parmi ses objectifs : "faire reconnaître l'impossibilité du transfert modal" (Ville et Transports, 15-03-06).



Détournement de gare

La gare SNCF de "Le Meux-La Croix Saint Ouen", proche de Compiègne, est desservie par de rares trains. Un distributeur automatique aux indications quasiment illisibles remplace le personnel. Le bâtiment a été cédé à... une auto-école qui propose une initiation à la conduite automobile à partir de 8 ans.

Christian Noguier

Brèves

Vitesse régulée

Depuis un an, sur l'autoroute A7 entre Vienne et Orange, la vitesse maximale autorisée est ramenée à 110 km/h en période de pic de circulation afin de diminuer les effets d'accordéon : les embouteillages diminuent de 30% et les accidents de 20%. 90% des automobilistes respectent ce dispositif dont l'extension est envisagée aux autoroutes A8, A9 (autour de Montpellier), A10 autour de Bordeaux et entre Tours et Orléans, enfin autour de Dijon.

Dialogue de sourds

Lors de la séance de questions orales du 9 mai 2006, Maxime Bono, député PS de La Rochelle, interroge Gilles de Robien, représentant du ministre des Transports : "que pouvons-nous faire sur la ligne Niort-La Rochelle avec la dotation de l'Etat, 600 000 euros au lieu des 6 millions attendus ?" Réponse : "des études !" La route, on élargit ; le rail, on réfléchit.

Péage urbain

La ville de Milan est engorgée et polluée : 600 000 voitures y entrent chaque jour, la pollution de l'air y dépasse la limite admise 105 jours par an. Elle va imposer un péage (de l'ordre de 3 à 4 euros selon la "propreté" du véhicule) à l'entrée de son centre. La ville de Venise (20 millions de touristes par an) envisage, elle aussi, un péage.

Bagages dans les trains

La SNCF a mis au point une maquette de casiers à bagages anti-volet qui pourraient être installés dans les trains. La taille des casiers est adaptable au volume des bagages par simple déplacement des cloisons intérieures dans l'espace réservé aux bagages (Rail et Recherche).

Deux classes

Depuis le 3 juin 1956, il n'y a plus que deux classes dans les trains européens (sauf en Espagne, Portugal et Grèce). Les omnibus français étaient sous le régime des deux classes depuis 1934.

Pont pervers

Financé à 100% par le département de Charente-Maritime grâce à un emprunt de 91,5 millions d'euros, le pont de l'île de Ré (construit illégalement) a été mis en service il y a 17 ans. Le remboursement, assuré par péage, sera terminé fin 2011. Alors que les bacs transportaient 650 000 voitures par an, le pont a vu passer 2, 8 millions de voitures en 2004. Les prix de l'immobilier ont quadruplé sur l'île.

Actions en régions

Basse Normandie

● L'ADPCR continue son action pour obtenir une desserte ferroviaire du Mont Saint Michel (3 millions de visiteurs par an) dans le cadre du rétablissement de son caractère maritime en lien avec la modernisation de la ligne Caen-Rennes entre Coutances et Dol (certains tronçons de la voie datent de 1911).

L'ADPCR propose le rétablissement d'une antenne ferroviaire de 8 km entre la gare de Pontorson et le Mont, une desserte directe par des trains Paris-Granville et un tram-train Granville-Le Mont-Saint Malo : une solution plus performante, rapide, silencieuse, sûre, attractive et esthétique qu'un défilé d'autocars de grande capacité circulant sur une nouvelle piste en bitume de 11 m de large entre Pontorson et le Mont, obligés de faire demi-tour au pied du Mont et gênants pour les visiteurs accédant à pied au Mont par le futur pont-passerelle (il faut écouler plus de 3000 passagers par heure et par sens en période de pointe). L'ADPCR souhaite l'utilisation du tram-train diesel-électrique bidirectionnel Regio Citadis d'Alstom en service à Kassel.

Centre

● Le collectif tramway d'Orléans, animé par la FNAUT et la LCVR, dénonce le projet de deuxième ligne de tramway, une véritable dilapidation des fonds publics : tracé tortueux impliquant une faible vitesse moyenne et plus coûteux que celui défendu par le collectif, juxtaposition de projets communaux sans cohérence globale, aucune intermodalité avec les gares, 20% du parcours en site partagé avec la circulation générale, impossibilité d'extension du tracé vers les communes de l'est orléanais en pleine expansion, trafic prévu très faible re-

Rail et aménagement du territoire

Publié en 1995, l'ouvrage de Jean-François Troin, alors professeur de géographie à l'université de Tours, "Rail et aménagement du territoire" est toujours d'actualité. L'éditeur a décidé de détruire ou solder le stock. Des exemplaires sont disponibles au prix de 4 euros pour un achat sur place (siège de la FNAUT, congrès, salon ou exposition) ou au prix de 8 euros pour un envoi postal sous enveloppe protectrice.

Dans ce dernier cas, on s'adressera directement à l'auteur, 29 rue des Trois Tonneaux, 37540 Saint Cyr sur Loire
Tél. : 02 47 54 06 59
Courriel : jf-troin@wanadoo.fr

vant de l'autobus (24000 voyageurs/jour alors que le potentiel de trafic est analogue à celui de la ligne 1, soit 45000 voyageurs/jour).

Ile de France

● MDB a obtenu de la préfecture de police de Paris la généralisation des contresens cyclables dans les zones 30 de Paris. A l'occasion du débat public sur l'extension du tramway parisien T3 sur les boulevards des Maréchaux, MDB a publié un cahier d'acteur préconisant l'aménagement de deux bandes cyclables, l'une pour les cyclistes rapides, l'autre pour les cyclistes peu expérimentés, ce qui implique de réduire à une file de circulation la largeur des boulevards entre les carrefours.

MDB organise des bourses aux vélos dans différents quartiers de Paris. L'association a proposé, à l'occasion de la fête du vélo 2006, un vélotaly à travers Paris et une opération de conduite accompagnée pour les cyclistes débutants.

Picardie

● L'Association des Usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon se plaint de la vétusté des motrices, dont les défaillances provoquent des retards à répétition, et réclame la mise en service de rames plus modernes, que la SNCF n'envisage que pour 2009-2010. D'autre part l'association proteste contre les "accueils-filtrages" effectués gare du Nord à Paris, elle souhaite que des contrôles plus nombreux soient pratiqués dans les trains.

Rhône-Alpes

● Lyon-Métro a publié une étude très approfondie du fonctionnement du réseau lyonnais portant sur les horaires, la capacité et l'entretien des véhicules, la vitesse commerciale, l'information des voyageurs, la qualité de service et la ponctualité. Les propositions concernent l'optimisation et la lisibilité du réseau, le trolleybus, l'amélioration du maillage du territoire urbain, la tarification, les gares routières et pôles d'échange.

● A l'occasion de la semaine de la mobilité, Lyon-Métro a organisé une conférence publique sur le transport à la demande donnée par Edmée Richard et Robert Clavel, experts en transports au CERTU.

● Les associations de Haute Savoie membres de la FNAUT (SCUA, AC-PAT, ARSMB, AGFUT, ARDSL) ont créé un groupe de travail commun sur les projets de réouverture de la ligne du Sud Léman et de 2x2 voies Thonon-Les Chasseurs (ex-A 400).

Activités de la FNAUT

● Le 15ème congrès de la FNAUT s'est déroulé avec succès fin octobre à Besançon. Un compte-rendu complet sera publié dans notre prochain numéro.

● La FNAUT a félicité Dominique Perben, ministre des Transports, pour son intervention hostile à l'amnistie des infractions au Code de la Route. Elle lui a demandé d'élargir cette hostilité au stationnement sauvage, à la fraude au stationnement payant et à la fraude dans les transports publics.

● Claude Pierre dit Barrois a exprimé le point de vue de la FNAUT dans un débat sur la complémentarité TGV-TER lors de la fête de l'Humanité.

● Jean Sivardière et Daniel Courivault ont rencontré Elisabeth Dupont-Kerlan, déléguée Transports-Environnement de l'Association des Régions de France.

● Jean Sivardière a rencontré René Souchon, président du conseil régional d'Auvergne, et Michel Doly, président du CESR d'Auvergne, à propos des relations ferroviaires Paris-Clermont et Alpes-Atlantique.

L'autocar et le transport à la demande

Divers textes sur les transports départementaux routiers publiés dans FNAUT Infos (l'autocar et l'aménagement du territoire, train et autocar, le renouveau des dessertes départementales) ont été rassemblés dans un recueil de 16 pages, qui peut être commandé au siège de la FNAUT au prix de 5 euros port compris (paiement en timbres si possible).

Autres recueils disponibles : piétons et cyclistes (deux fascicules) ; déplacements des personnes handicapées ; sécurité routière ; transport aérien ; avenir de l'automobile ; urbanisme et déplacements. Recueil en préparation : le transport des marchandises.

● Régis Bergounhou a participé à la conférence annuelle de RFF sur la répartition des sillons ferroviaires entre trains grandes lignes, TER et fret.

● Jean Sivardière est intervenu lors d'un colloque sur la taxation du transport routier de fret organisé par FNE. Il s'est entretenu avec François Carlier, du service économique de l'UFC, à propos de la dépendance pétrolière des consommateurs et du chèque transport.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 149
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €
Prix au numéro : 2 €

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 : contact@fnaut.org
Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>
CCP : 10 752 87 W Paris

Un débat utile

Consacré à la problématique des transports dans la Vallée du Rhône et sur l'Axe Languedocien (et non sur un projet précis d'infrastructure, même si chacun avait à l'esprit l'élargissement des autoroutes A7 et A9), un récent débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public a confirmé une évolution sensible de l'opinion : refus de l'extension du réseau autoroutier, demande forte d'une maîtrise de la mobilité urbaine et d'un report du trafic routier de fret sur le rail et la voie d'eau.

Allant plus loin, la FNAUT a insisté sur la nécessité de remettre en cause non seulement de grands projets routiers, mais aussi des décisions du CIADT du 18 décembre 2003 : vouloir encore construire en France 2900 km d'autoroutes, et élargir à 2*3 voies 1600 km d'autoroutes existantes et à 2*2 voies 3000 km de routes nationales, c'est totalement anachronique.

Mais beaucoup d'élus soutiennent encore le point de vue simpliste des acteurs économiques : il faut faciliter la mobilité des personnes et du fret pour favoriser la croissance et l'emploi, la technologie permettra de limiter les nuisances et l'effet de serre. D'autres sont plus réticents, mais n'en proposent pas moins de copieux programmes routiers régionaux et locaux sous prétexte de congestion des voiries ou d'aménagement du territoire.

Il faut avoir du bon sens. Alfred Sauvy le disait déjà en 1968 dans son ouvrage méconnu "Les quatre roues de la fortune" : "élargir la voirie ne permettra pas de réduire les embouteillages mais permettra à un plus grand nombre de véhicules de rouler avec le même degré d'embouteillage qu'auparavant". Il disait aussi : "un jour, il faudra labourer les autoroutes".

Et il ne faut pas se contenter d'atténuer les difficultés avant les prochaines élections, il faut penser à long terme et s'attaquer aux problèmes de fond tels que la dispersion géographique de l'habitat et des activités, ou encore la sous-tarifcation des déplacements.

Nous attendons maintenant les conclusions que l'Etat va tirer du débat VRAL. Suivra-t-il le conseil du préfet Maurice Doublet, énoncé dans les années 60 : "on doit dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses" ?

Jean Sivardière

Le 15ème congrès de la FNAUT

Lors de son 15ème congrès, tenu à Besançon fin octobre 2006, la FNAUT a passé en revue les grands enjeux auxquels doit répondre la politique des transports : congestion des infrastructures, nuisances et atteintes à la santé, endettement public, dépendance pétrolière, changement climatique. Elle s'est interrogée sur les responsabilités de l'Union Européenne, du gouvernement et des collectivités territoriales. Une fois de plus, elle a appelé les décideurs politiques à réorienter profondément leurs choix en matière de réglementation, d'infrastructures et de tarification afin de favoriser une répartition modale des trafics plus rationnelle et d'éviter l'aggravation de la crise. Plus cette réorientation inévitable sera tardive, plus elle sera difficile, coûteuse et inefficace.

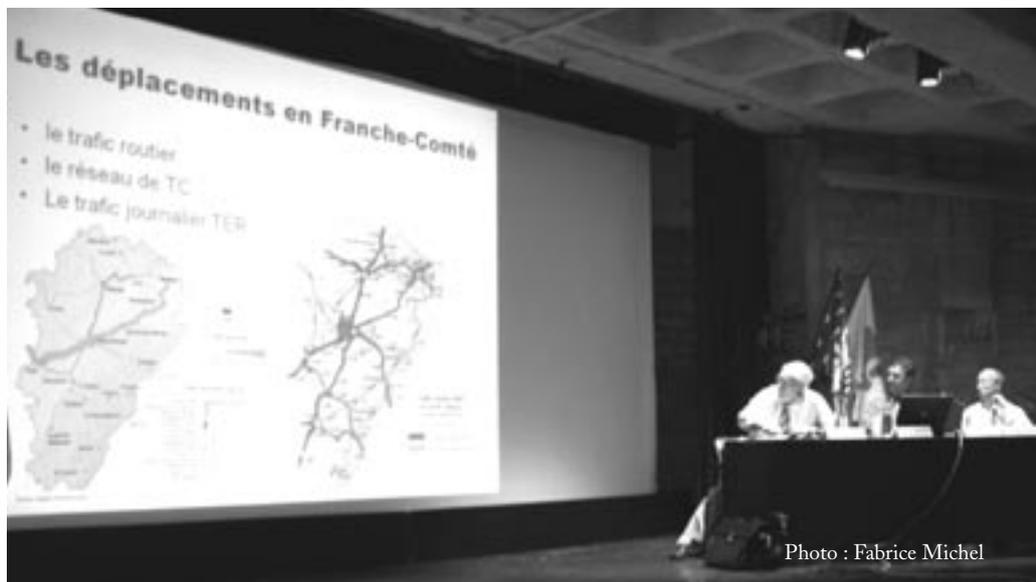


Photo : Fabrice Michel

Avec une régularité sans faille, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 15ème congrès s'est tenu à Besançon, les 28 et 29 octobre 2006. Venus de toutes les régions françaises, 120 représentants de ses associations membres y ont participé.

Prise en charge par l'équipe du siège national de la FNAUT et, sur place, par la FNAUT Franche Comté et, plus particulièrement, par son président François Jeannin, l'organisation matérielle du congrès a été d'une qualité remarquable. Jean Sivardière, président de la FNAUT nationale, a préparé et animé les débats du congrès.

Nous avons bénéficié de l'aide logistique et de subventions conséquentes de la ville de Besançon, qui a mis à notre disposition les locaux parfaitement adaptés du Kursaal, ainsi que du département du Doubs et de la région Franche Comté.

La veille du congrès, les congressistes ont pu bénéficier d'une visite commentée de la Saline Royale d'Arc et Senans, aisément ac-

cessible par train depuis Besançon. A l'issue du congrès, ils ont pu découvrir la ville de Besançon et son architecture remarquable, et visiter sa Citadelle et son musée des Beaux-Arts.

Rapport de conjoncture, motion générale et prix

Le rapport de conjoncture, axé traditionnellement sur l'analyse de la politique du gouvernement, comprenait cette année une analyse détaillée de la politique de l'Union Européenne, présentée par Jean-Paul Jacquot, et de celle des collectivités territoriales face aux nouveaux défis pétrolier et climatique.

Signe de la cohérence de la FNAUT malgré la diversité des préoccupations des associations membres, le rapport et la motion générale présentée par le bureau, soumise à l'avance aux associations et enrichie des contributions des congressistes, ont été adoptés à l'unanimité moins une abstention.

Cette réflexion sur la politique générale des transports a été complétée par l'attribution, au cours d'une soirée animée, de nos prix Tickets Verts et Tickets Rouges (nous avons dû adopter cette nouvelle appellation pour éviter des ennuis juridiques avec une entreprise privée qui a déposé les noms "prix orange" et "prix citron" que nous utilisions pourtant bien avant elle).

Dialogue avec les élus

Le dialogue souhaité avec le gouvernement n'a pu avoir lieu : le ministre des Transports Dominique Perben, "retenu par des obligations internationales", avait décliné notre invitation et ne s'est pas fait représenter par un membre de son cabinet. Cette absence a été mal ressentie par les congressistes.

Les élus locaux ont, eux, accepté de participer à une rencontre-débat pour exposer leur politique des transports, leurs réalisations et leurs projets : Jean-Louis Fousset, maire de Besançon et président de la communauté d'agglomération du Grand Besançon, et Jean-Claude Roy, vice-président délégué aux Transports ; Claude Jeannerot, président du conseil général du Doubs ; Raymond Forni, président du conseil régional de Franche Comté, et Michel Loyat, vice-président délégué aux Transports. Tous ces élus, membres du PS, mènent des politiques convergentes dont les principes répondent bien aux préoccupations de la FNAUT. Des représentants de la SNCF, de RFF, de Keolis et de Car Postal ont apporté des précisions utiles sur leurs activités en Franche Comté.

Exposés

Philippe Domergue, chargé de mission au Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSSPF), a présenté une conférence particulièrement instructive sur les

Les actes du congrès

Les actes comprennent les textes du rapport de conjoncture et de la motion générale adoptés par les congressistes, des précisions sur l'attribution des Tickets Vert et Rouge, les interventions des élus invités, l'exposé très documenté de Philippe Domergue sur les coûts externes des transports et celui de Jacques Breton sur la réforme de l'enquête publique, les conclusions des six ateliers, les présentations des diverses activités de la FNAUT nationale et de la FNAUT Franche Comté, enfin la conclusion de Jean Sivardière.

Le document est disponible au siège de la FNAUT, chèque de 6 euros (port compris) à l'ordre de la FNAUT. Les congressistes et les associations membres le recevront gratuitement.

nuisances des transports et leur monétarisation. Après avoir insisté sur la sous-estimation de leurs coûts, il a décrit et commenté les différents outils politiques permettant de les réduire. Un prochain dossier de FNAUT Infos sera consacré à ce sujet.

Jacques Breton, président de la Compagnie Nationale des Commissaires -Enquêteurs, a fait le point sur le projet de réforme de l'enquête publique, en discussion depuis des années.

Puis divers exposés de militants de nos associations ont permis d'offrir aux congressistes une vue d'ensemble des activités très variées de la FNAUT :

- l'organisation très efficace et les activités de la FNAUT Franche Comté (François Jeannin et les président(e)s des associations comtoises) ;
- l'action juridique de la FNAUT pour la protection du patrimoine ferroviaire (Xavier Braud) ;
- l'action de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) et de la fédération européenne Transport et Environnement (T&E), dont la FNAUT est membre (Jean-Paul Jacquot, membre FNAUT du groupe Europe du CSSPF) ;
- le travail de la FNAUT au Conseil National de la Consommation et à Conso-France (Régis Bergounhou) et son rôle d'association agréée de consommateurs (Marc Debrincat) ;
- nos interventions au Conseil National des Transports (Daniel Courivault) et au Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (François Jeannin) ;
- nos études (Daniel Courivault, Claude Pierre dit Barrois).

Ateliers

Six ateliers, animés respectivement par Régis Bergounhou, Daniel Courivault, Gérard Gautier, Jean-Paul Camberlin, Jean-Marie Tisseuil et Jean-Paul Jacquot, ont enfin permis aux congressistes d'échanger leurs idées et leurs expériences sur des thèmes variés :

- le renouvellement des conventions TER et les besoins des usagers ;
- les contrats de projets et le rôle souhaitable de l'Etat et des régions ;
- l'avenir des trains Corail Intercités ;
- le projet de code de la rue ;
- l'organisation des déplacements dans les petites villes ;
- la politique européenne des transports et son influence sur la France.

Des articles sur ces thèmes seront publiés prochainement dans FNAUT-Infos après validation des conclusions des ateliers par notre Conseil national.

Très réussi, ce 15^e congrès de la FNAUT a confirmé la cohésion et le dynamisme de la FNAUT.

Deux tickets verts ont été décernés.

- La communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole, présidée par Michel Thiollière, sénateur-maire UMP-RAD de Saint-Etienne, a développé une politique cohérente et réaliste d'investissements de transport collectif : électrification de la ligne Firminy-Saint-Etienne avec la région Rhône-Alpes ; modernisation de la ligne historique de tramway de Saint-Etienne et création d'une deuxième ligne (un article sera publié dans le prochain FNAUT Infos).
- Adrien Zeller, président UMP du conseil régional d'Alsace, a mis en œuvre une politique de transports courageuse : promotion de l'éco-redevance sur le transport routier de fret à travers la région, surtaxation régionale des carburants routiers prévue dès 2007 pour financer les énergies renouvelables et les transports collectifs (cette hausse de 1,1% de la TIPP rapportera 18 millions d'euros), instauration (par contrat avec la SNCF) du service prévisible en cas de grève afin d'assurer des services TER corrects en heures de pointe.

Trois accessits ont également récompensé des initiatives novatrices.

- Le conseil régional de Bourgogne, présidé par François Patriat (PS), a renforcé la desserte ferroviaire des lignes du Morvan, Auxerre-Corbigny et Auxerre-Autun (renouvellement du matériel, augmentation des fréquences).
- Le conseil régional de Haute Normandie, présidé par Alain Le Vern (PS), a élaboré son plan régional des déplacements en collaboration étroite avec les autres autorités organisatrices de transports, départements et agglomérations (voir FNAUT Infos n°149).
- Jean-Pierre Masseret, président PS du conseil régional de Lorraine, a la volonté de faire aboutir le projet de gare TGV de Vandières, bien positionnée pour permettre d'excellents correspondances entre le TGV-Est et le TER. Il a introduit par ailleurs une tarification simple et attractive destinée aux usagers occasionnels du TER : le niveau moyen de tarification a diminué de 40%, la clientèle occasionnelle a rapidement augmenté de 20%.

La FNAUT rappelle que l'attribution d'un ticket vert à un élu ou à une collectivité n'implique pas qu'elle approuve l'ensemble de sa politique. Ainsi elle désapprouve le dangereux projet d'autoroute A45 Lyon-Saint Etienne soutenu par les élus stéphanois, et regrette que la région Alsace se désintéresse de la réouverture souhaitable de la ligne Bollwiller-Guebwiller, défendue avec ténacité par l'association Florirail.

Trois tickets rouges ont été décernés.

- Philippe Madrelle, sénateur PS et président du conseil général de la Gironde, est un promoteur obstiné du grand contournement autoroutier de Bordeaux, qui massacrerait le département sur 100 km (même des zones Natura 2000 sont menacées par le projet).

Il est par ailleurs un gestionnaire déplorable du réseau départemental des lignes régulières d'autocars : 15 lignes sur 57 ont été supprimées et 12 ne sont plus exploitées qu'à la demande, près de 100 communes ne sont plus du tout desservies, dont des bourgs de plus de 2000 habitants.

- Charles-Eric Lemaignan, président UMP de la communauté d'agglomération d'Orléans, a géré de manière chaotique le dossier de la deuxième ligne de tramway de l'agglomération (voir FNAUT Infos n°149). Cinq ans d'études et de contre-études, de tergiversations et de contradictions multiples (mise à l'écart du tramway au bénéfice du tramway sur pneus puis du bus guidé, retour au tramway) ont débouché sur un projet au tracé aberrant et à des prévisions de trafic relevant de l'autobus alors que le potentiel de trafic est comparable à celui de la première ligne.

- Claude Leblanc, maire divers gauche de Mayenne (53), met en œuvre une politique pro-routière incohérente et ruineuse. Alors qu'une déviation commune des nationales 12 et 167 était possible par l'Est, il a imposé une déviation de la seule N 167 par l'Est, comportant un viaduc et exigeant un retranchement de la voie ferrée Mayenne-Laval. Il réclame aujourd'hui une déviation de la N 12 par l'Ouest (qu'il jugeait auparavant "fantasmagorique"), soit un surcoût de 20 millions d'euros par rapport au projet initial de déviation unique. Il refuse par ailleurs de développer les transports collectifs : "c'est trop cher, il ne faut pas rêver".

- Un blâme a été décerné à tous les décideurs locaux et nationaux qui, par bêtise ou manque de courage, ont contribué à l'implantation stupide des gares lorraines du TGV-Est.

- Un bonnet d'âne a été attribué à Nicole Rivoire, maire UDF de Noisy-le-Sec (voir justification page 7).

- Enfin Patrick Devedjian, vice-président UMP du conseil général des Hauts de Seine, a reçu un rappel à l'ordre pour son hostilité à la démocratie participative : "qui sont ces gens pour exiger ainsi ?", dit-il de l'AUT Ile de France qui réclame la reprise du dossier d'aménagement de la N 20 entre Paris et Antony, gelé sans explication depuis le transfert de cette route au département.

Des enjeux sous-estimés par le gouvernement

La santé publique, le pétrole et le climat sont les enjeux les plus visibles de la politique des transports (voir encadré page 4). Mais il faut citer aussi la congestion des infrastructures routières et de certains aéroports, l'insécurité routière, la dégradation du cadre de vie quotidien, l'étalement urbain, les atteintes aux milieux ruraux et naturels, la croissance de la dette publique et la raréfaction de l'argent public. Le vieillissement de la population et la tendance à sa concentration sur les zones littorales (2 à 3 millions de Français devraient s'y installer d'ici 2030 selon un rapport de la DATAR de septembre 2004) sont d'autres problèmes qui, comme la plupart des précédents, ne sont pas anticipés par les pouvoirs publics.

Des réponses timides et contradictoires

La fermeté des gouvernement Raffarin et Villepin en matière de sécurité routière, succédant au laxisme du gouvernement Jospin, a permis d'obtenir des résultats remarquables (-25% de tués en 4 ans), et d'autres décisions récentes sont allées dans le bon sens :

- la loi du 11 février 2005 impose l'accessibilité du cadre bâti et des réseaux de transports d'ici 2015 et a déjà incité RFF et la SNCF à intensifier leurs efforts en faveur des handicapés ;

- la mise en place progressive d'une police des transports en province suivant le modèle francilien, à la suite des incidents graves survenus dans le train Corail Nice-Lyon le 1er janvier 2006, répond à une préoccupation trop longtemps négligée des voyageurs ;

- la publication de la "charte pour la prévisibilité du service public en cas de perturbations", que la FNAUT a signée, va inciter les autorités organisatrices de transports à ménager les intérêts des usagers en cas de grève ;

- la nomination d'un Monsieur Vélo chargé de définir et de promouvoir une politique nationale du vélo, et la mise à l'étude d'un "code de la rue" devraient permettre de mieux prendre en compte les besoins des piétons et des cyclistes et d'assurer leur sécurité ;

- le rapport Rivier a confirmé la situation dégradée du réseau ferré classique, connue depuis très longtemps, et proposé des mesures de sauvegarde. Sa publication a amené le gouvernement à relever sensiblement les crédits destinés à la régénération du réseau (ils passeront progressivement de 900 millions d'euros par an à 1500 millions en 2010).

Cependant, malgré ces décisions prometteuses, la politique du gouvernement Villepin n'a pas été à la hauteur des enjeux.

- La création du chèque transport (voir page 5) illustre de manière typique son manque de volonté politique : alors qu'un message clair devait être donné aux automobilistes confrontés à la hausse du prix des carburants, il a simultanément encouragé l'usage du transport collectif et celui de la voiture.

- La suppression absurde, par le gouvernement Raffarin, des subventions de l'Etat à la construction des tramways n'a été que très partiellement corrigée. Aucune disposition n'a été prise pour diversifier les ressources des autorités organisatrices de transports (élargissement du versement transport des entreprises, gestion décentralisée du stationnement et des amendes, taxation du stationnement dans les entreprises et grandes surfaces commerciales, légalisation du péage urbain).

- Rien n'a été entrepris pour lutter contre l'étalement urbain, source de vastes gaspillages d'énergie, et encourager une densification des centres.

- Le gouvernement a refusé à la SNCF toute participation de l'Etat au déficit des trains Corail et l'a incitée à "rationaliser" ses services. Il l'a poussée de même à élaguer son offre de transport de fret, rejetant ainsi un important trafic sur la route au détriment de la sécurité et de l'environnement.

- Le retard pris par les travaux ferroviaires prévus aux contrats de plan Etat-régions n'a pas été corrigé, alors que le gouvernement a accordé une rallonge de 500 millions d'euros aux routes ...

- Les choix du gouvernement Raffarin lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 ont été confirmés malgré leur caractère de plus en plus anachronique : autoroutes (A51) et grands contournements d'agglomérations sur l'axe Nord-Sud, aéroport de Notre Dame des Landes.

- La privatisation des autoroutes, refusée par le gouvernement Raffarin, prive l'AFITF de ressources stables et fragilise ainsi le financement des investissements ferroviaires.

- Enfin le Plan Climat continue à épargner le secteur des transports, pourtant principal responsable des émissions de gaz à effet de serre. Le gouvernement a écarté toute réduction même modeste des vitesses routières, et n'a pas donné suite au vote du Parlement instaurant une éco-redevance routière en Alsace.

Un déclin paradoxal de la volonté politique

Notre système de transports ne peut évidemment être modifié fondamentalement du jour au lendemain pour enrayer la dépendance pétrolière ou le dérèglement climatique, mais les adaptations indispensables doivent être préparées dès aujourd'hui. Or le manque d'anticipation est effarant. De manière irresponsable, la volonté des différents décideurs politiques décline au moment où elle est plus nécessaire que jamais.

La Commission Européenne, après quelques velléités encourageantes, est revenue à des conceptions passivistes en fermant les yeux sur les coûts externes des transports et en abandonnant ses objectifs de transferts modaux sous la pression des lobbies économiques (voir l'édito de FNAUT Infos n°148).

Le gouvernement français n'a pas su réorienter sa politique des transports : des choix anachroniques sont toujours faits en matière d'infrastructures, et les financements nécessaires au développement des alternatives à la route et à l'avion n'ont pas été mis en place et tendent même à régresser.

Enfin les élus territoriaux continuent à suivre des orientations contradictoires. Tout en s'efforçant de répondre aux besoins de mobilité douce et de transport collectif urbain, routier et ferroviaire, ils n'arrivent pas à remettre en cause les choix traditionnels et dispersent eux aussi leurs efforts financiers. Or, comme le disait Alfred Sauvy : "il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois".

Une rupture nécessaire avec les vieux schémas

Face aux nombreux défis auxquels nous devons faire face, en particulier la raréfaction des ressources pétrolières et le dérèglement climatique, la FNAUT attend des pouvoirs publics qu'ils passent de l'ère des mesurées à celle des mesures de fond, de l'ère des contradictions à celle des choix cohérents.

Ce n'est pas en se reposant béatement sur les progrès technologiques attendus que nous parviendrons à réduire d'un facteur 4 nos émissions de gaz à effet de serre : ces progrès sont incertains, ils peuvent présenter des effets pervers et être annihilés par la croissance des trafics.

La FNAUT rappelle que tous les outils nécessaires - techniques, réglementaires, financiers, fiscaux, urbanistiques, institutionnels - existent et qu'il s'agit donc d'accélérer leur mise

en œuvre pour provoquer des changements de comportements et des transferts massifs de trafic des modes polluants vers les modes vertueux et une réduction des besoins de déplacements.

Un programme à la hauteur des enjeux

Une profonde réorientation de la politique des transports est urgente. La FNAUT préconise un programme novateur, cohérent et réaliste.

● Investissements

L'équipement routier (urbain et interurbain) et aéroportuaire de notre pays est terminé et souvent pléthorique, sa poursuite est contre-productive. L'essentiel des crédits disponibles doit être concentré aujourd'hui sur les transports collectifs urbains, ferroviaires (TER, Corail, TGV) et routiers, les modes non motorisés et, pour le fret, le rail et la voie d'eau fluviale et maritime.

● Réglementation

Une réglementation plus volontariste doit permettre de limiter l'insécurité et les nuisances : adoption d'un code de la rue, réduction générale des vitesses en ville, sur voies rapides et autoroutes, sévérité accrue contre l'insécurité routière, contrôle plus strict du transport routier de fret (vitesses, charges, temps de conduite), renforcement des normes environnementales (pollution de l'air, bruit, consommation), taxation des véhicules les plus polluants.

● Tarification

Chaque mode de transport, à commencer par la route et l'avion, doit payer l'ensemble de ses coûts économiques et externes. Il faut taxer l'automobile en ville (renchérissement du stationnement public et privé, péage urbain), le camion (écoredevance "à la suisse") et l'avion (taxation du kérosène dès que l'avion concurrence le train).

Ces taxes corrigeraient la sous-tarification dont bénéficient les modes polluants, et permettrait de financer les modes vertueux alternatifs, de les rentabiliser et d'élargir leur créneau de pertinence économique en assainissant les conditions de concurrence entre modes.

● Aménagement du territoire

Pour contenir l'étalement urbain, l'habitat central et le commerce de proximité doivent être favorisés fiscalement. Le volet essence du chèque transport doit être supprimé. Une autorité intercommunale renforcée et élargie au bassin de vie doit gérer à la fois le transport collectif, la voirie et l'urbanisme.

Ces enjeux sont multiples, nous n'évoquons ici que les plus importants.

La santé publique

Les particules fines de moins de 2,5 micromètres de diamètre produites par les moteurs diesel pénètrent profondément dans les poumons. Il en résulte des crises d'asthme chez l'enfant, des bronchites chroniques, des maladies cardio-vasculaires, des cancers du poumon. D'après la Commission Européenne, les particules fines sont responsables chaque année de 348 000 décès prématurés dans l'Europe des 25 (à comparer aux 41 600 tués dans les accidents de la circulation en 2005). Aux drames humains s'ajoutent le coût des soins et les pertes économiques. Des scientifiques ont dénoncé récemment les insuffisances de la directive Cleaner Air For Europe proposée par la Commission.

La dépendance pétrolière

Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 étaient des crises conjoncturelles de l'offre. Aujourd'hui nous sommes confrontés à une crise structurelle de la demande : les besoins des pays émergents explosent (+ 17% en Chine au cours du seul premier semestre 2006) alors que les réserves stagnent (les découvertes récentes concernent des gisements difficilement accessibles, à - 8000 m dans le Golfe du Mexique, ou dans des zones arctiques très fragiles). La montée des prix du pétrole est donc inexorable, même si de fortes fluctuations peuvent faire croire le contraire.

Le danger est donc double : une lourde facture pétrolière qui accentue le déficit de notre balance commerciale, et une grande vulnérabilité de notre économie basée sur le pétrole, en particulier celle de notre système de transports, en cas de crise politique dans les pays producteurs comme à long terme.

Le dérèglement climatique

Non seulement le phénomène évolue plus rapidement que prévu, comme le prouve la fonte de la calotte polaire, mais il présente des signes d'emballlement.

Ainsi la fonte des sols gelés de Sibérie et le réchauffement des sols tourbeux d'Europe du Nord libèrent de grandes quantités de CO2 et de méthane, qui à leur tour renforcent le réchauffement ; en se réchauffant, la surface des océans libère de même du CO2. On connaît d'autres "boucles de rétroaction positive" de ce type.

Par ailleurs, certaines parades à l'effet de serre, telles que le stockage géologique du CO2 ou son piégeage par la biomasse ou le phytoplancton, semblent moins efficaces que prévu.

Un signal pervers

Mesure démagogique, le chèque essence est certes d'un montant limité. Mais il constitue un très mauvais signal donné à l'opinion.

- L'usage de l'automobile est déjà très largement subventionné par la collectivité, qui assume une large part de ses coûts écologiques et sociaux.

- Offrir un chèque essence au moment où on prétend limiter la pollution et l'insécurité routière, où on relance la chasse au gaspi et où on se fixe l'objectif "facteur 4" pour lutter contre le dérèglement climatique, manque singulièrement de cohérence.

Le caractère fondamentalement antipédagogique du chèque essence est évident : cette initiative laisse croire à l'automobiliste soit que la hausse du prix des carburants est un phénomène passager, un mauvais moment à passer, soit qu'elle va perdurer voire s'amplifier mais que l'Etat et les entreprises auront toujours les moyens d'en atténuer les effets sur le consommateur.

Or, même si elle est masquée par des fluctuations, cette hausse est inéluctable et l'effet du chèque essence sera vite imperceptible : Etat et entreprises se ruinent s'il leur fallait aider encore les automobilistes le jour où le baril de pétrole coûtera 120 dollars, en revalorisant sans cesse le chèque essence !

Il fallait donc, en profitant de la conjoncture, les inciter à modifier leur comportement et encourager les évolutions en cours plutôt que de les conforter dans leurs habitudes.

On peut, schématiquement, distinguer trois types d'automobilistes utilisant quotidiennement leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail.

- Ceux qui, plus nombreux qu'on ne veut bien le dire, disposent d'un transport collectif mais préfèrent le confort et l'intimité de leur véhicule, quitte à devoir supporter les embouteillages : s'ils trouvent le carburant trop cher, ils peuvent économiser beaucoup d'argent en utilisant le transport collectif.

- Ceux qui, habitant en périphérie urbaine ou en zone rurale, ne disposent de transport collectif que sur la partie urbaine de leur trajet : ils peuvent se rabattre sur un parc relais et faire des économies au prix d'une rupture de charge pour atteindre le centre ville.

- Enfin ceux qui ne disposent pas de transport collectif, par exemple s'ils doivent effectuer des déplacements entre banlieues : ils peuvent conduire moins vite et moins nerveusement, et choisir un véhicule moins gourmand pour économiser du carburant (jusqu'à 25%), ou pratiquer le covoiturage (voir l'encart de FNAUT Infos n°147) et économiser ainsi plus de 100 euros par mois.

Chèque transport : une occasion manquée

Le nouveau dispositif

- Le chèque transport est facultatif, comme le chèque restaurant, et concerne tous les employeurs, publics et privés. Comme l'ont souligné les syndicats, il est vraisemblable qu'il sera plus volontiers accordé dans les grandes entreprises que dans les petites, ce qui en limitera la portée.

- Ce chèque sera obligatoirement un chèque TC si l'entreprise est implantée à l'intérieur du périmètre de transport urbain (PTU), quel que soit le lieu d'habitat du salarié, sauf si le salarié se déplace à des heures où le transport collectif ne fonctionne pas, auquel cas il pourra demander un chèque essence.

- Le taux de prise en charge de l'abonnement TC par l'entreprise n'est pas imposé. S'il est de 50%, l'aide de l'entreprise sera de 200 euros par an en moyenne. L'Etat, sous forme d'allègements de charges sociales ou fiscales, compensera pour moitié l'aide apportée par l'entreprise au salarié, jusqu'à concurrence d'un taux de 50%.

- Si l'entreprise est implantée hors PTU, le salarié aura le choix entre un chèque TC et un chèque essence de montant non fixé, exonéré de charges patronales jusqu'à 100 euros par an.

- Le dispositif n'apportera rien de neuf en Ile de France (le PTU y recouvre le territoire régional) sauf pour les salariés travaillant à des heures où le transport collectif ne fonctionne pas.

Selon des informations parues dans la presse, 3 salariés sur 4 pourront bénéficier du chèque TC, les autres pourront demander un chèque essence. Le coût du chèque transport pour l'Etat, sous forme de pertes de recettes, pourrait être de l'ordre du milliard d'euros.

Le point de vue de la FNAUT

Il fallait encourager plus nettement la tendance, observée depuis un an, au report des automobilistes sur le transport collectif. La FNAUT souhaitait :

- la généralisation à toutes les régions de la formule en vigueur en Ile de France (prise en charge obligatoire de 50% du coût de l'abonnement TC domicile-travail par l'employeur) ;

- l'annulation du chèque essence (attribué sans conditions de ressources), l'argent public ne devant pas servir à faciliter les déplacements automobiles ;

- des incitations techniques, réglementaires et financières à se déplacer en vélo, à pied, en covoiturage ;

- un élargissement des zones desservies par transport collectif.

Le Premier ministre s'étant engagé il y a un an à donner un coup de pouce au pouvoir d'achat des Français "pour compenser la hausse du prix de l'essence", et les élections présidentielles se rapprochant, on pouvait craindre le pire. Mais le gouvernement a judicieusement écarté une baisse des taxes sur les carburants (réclamée par l'Automobile-Club, les partis de gauche et certaines associations de consommateurs).

Il a décidé d'instaurer au 1er janvier 2007, une formule de "chèque transport" plutôt incitative à l'usage du transport collectif pour les déplacements domicile-travail. Mais il a lancé cette initiative sans concertation préalable avec les partenaires sociaux ou les associations de consommateurs. Et, en introduisant la composante "essence" du chèque, il a raté l'occasion de développer une bonne pédagogie, de soutenir sans ambiguïté le transport collectif et de stimuler les Plans de Déplacements d'Entreprises.

(voir le débat entre le président de la FNAUT et le ministre du Travail dans 60 millions de Consommateurs, nov. 2006)

Les dispositifs en vigueur

- La loi du 4 août 1982 oblige tout employeur, privé ou public, implanté en Ile de France à rembourser au salarié la moitié du coût de la carte orange. Cette contribution n'est pas considérée comme un avantage en nature : elle n'est donc pas imposable pour le salarié et, pour l'entreprise, elle est exonérée de charges sociales. Les salariés non franciliens travaillant en Ile de France n'en bénéficient pas, sauf s'ils habitent dans quelques zones frontalières.

- Dans les autres régions, la loi SRU du 13-12-2000 autorise l'employeur à participer aux frais de déplacements du salarié par transport collectif, mais ne fixe pas son taux. Cette participation est imposable pour le salarié (au-delà de 4 euros par mois) et pour l'entreprise.

Certaines collectivités territoriales encouragent les entreprises à s'engager. Ainsi, dans l'Isère, si une entreprise prend en charge au moins 30% du coût de l'abonnement TC, le Conseil général en fait autant : la réduction pour le salarié atteint donc 60%.

- Enfin le salarié peut recevoir de son employeur des "indemnités kilométriques" s'il habite loin de l'entreprise et ne dispose pas de transport collectif, et il dispose souvent d'une place gratuite de stationnement, non assimilée fiscalement à un avantage en nature.

Certification

- Je me refuse à considérer comme "certifiée" une gare même bien briquée où on ne trouve ni point argent, ni consigne ou bagagerie, ni toilettes dignes de ce nom, ni salle d'attente confortable, ni boîte aux lettres. La certification me semble se polariser sur la bonne tenue des lieux et négliger l'accueil et les services offerts.

- Jusqu'en 1984, le train La Rochelle-Genève/Saint Gervais reliait la façade atlantique aux Alpes et offrait même un service auto-train. Il rendrait encore aujourd'hui de réels services, surtout en période de vacances, son rétablissement coûterait moins cher que le projet surdimensionné et mégalomane de LGV Lyon-Limoges proposé par ALTRO.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Guichetiers indécents

J'ai été choqué par une revendication inadmissible avancée par 6 syndicats de cheminots lors de la grève du 8-11-06 : l'abandon des mesures disciplinaires prises à l'encontre d'une vingtaine de guichetiers de la région parisienne qui avaient vendu des billets à leur propre grâce à une fraude informatique. Voyageurs et contribuables floués seront-ils remboursés ? Où irait-on si toutes les professions réagissaient de même ?

Michel Hontang, 78 Viroflay

Permis

Les pouvoirs publics s'inquiètent des automobilistes "pénalisés" par la perte de leur permis de conduire à la suite d'infractions très graves, ils se soucient moins de tous ceux qui, pour diverses raisons (âge, santé, moyens financiers), n'ont ni permis ni voiture et éprouvent de grandes difficultés pour se rendre à leur travail faute de transport collectif adapté à leurs besoins. Le gros défaut de la "culture automobile" est d'ignorer ceux qui ne sont pas motorisés.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Pèlerinages

L'acheminement des pèlerins à Lourdes par le train a été d'une qualité déplorable en 2006. Nous sommes captifs de la SNCF, mais elle nous a déjà annoncé qu'il n'y aurait pas de TGV disponibles pour nous en juin et juillet 2007 à cause de l'ouverture du TGV Est et de la Coupe du monde de rugby. Il est intolérable qu'une entreprise nationale préfère attribuer ses TGV à des supporters en pleine forme plutôt qu'à des enfants leucémiques.

Daniel Aucremanne, Ass. Nationale des Directeurs Diocésains de Pèlerinages

L'exemple suisse

Délemont, ville de 10 000 habitants du Jura suisse sans gros problèmes de circulation et de stationnement, s'est dotée d'un réseau de transport public dense et très utilisé, en particulier par les jeunes, qui permet aux ménages d'éviter l'achat d'une deuxième voiture.

A chaque gare suisse, ferroviaire ou routière, est associée une heure pivot : tous les véhicules de transport public qui la desservent (train, car, bus urbain ou même téléphérique) y arrivent quelques minutes avant et la quittent quelques minutes plus tard.

Selon les responsables suisses des transports publics, il faut penser réseau maillant le territoire et non lignes, et expérimenter plutôt que de faire des études longues et coûteuses.

Au retour d'une visite en Suisse, on ne peut que constater le fossé qui sépare les paroles endormieuses de tout le système technico-politique français sur le développement durable, et la situation sur le terrain. En matière de transport collectif, les demi-mesures conduisent inéluctablement à l'échec.

Luc Huber, Alsace Nature

L'UFC et le pétrole

La FNAUT a critiqué les positions de l'UFC-Que Choisir sur la fiscalité automobile (voir FNAUT Infos n°143). Depuis lors, l'UFC a infléchi sensiblement sa position : elle a abandonné sa revendication d'un retour à la TIPP flottante pour atténuer l'effet de la hausse du prix du pétrole (ainsi que sa suggestion d'offrir un mois de gratuité des transports collectifs de proximité pour en faire la promotion).

Dans le "plan Marshall" qu'elle a proposé en octobre dernier pour réduire la dépendance pétrolière des consommateurs, l'UFC maintient sa demande d'une taxation exceptionnelle des bénéficiaires "illégitimes" des compagnies pétrolières, et elle propose d'utiliser 3 à 10% du produit de la TIPP pour développer les transports collectifs, le fret ferroviaire, la recherche sur les énergies renouvelables et (c'est plus contestable) subventionner l'achat de voitures à moteur économe.

Cependant l'UFC refuse encore une hausse de la TIPP "pour ne pas réduire le pouvoir d'achat".

La CLCV va-t-elle à son tour modifier son point de vue ? Tout en vantant la "consommation citoyenne" et l'achat de voitures dites propres (elle collabore avec le WWF sur ce thème), elle plaide pour une baisse des taxes sur l'essence... et pour un effort supplémentaire de l'État, ainsi appauvri, en faveur du transport collectif.

- Encore une grève inutile à la SNCF, le 8 novembre. Les syndicats n'ont pas craint de gêner les usagers du TER et du Transilien, comme si les retards et les suppressions de trains ne suffisaient pas, et de décrédibiliser encore un peu plus le rail aux yeux des chargeurs tout en déplorant le déclin du trafic de fret. Quant à la direction, tout en déplorant l'archaïsme du dialogue social, elle n'a accepté de satisfaire certaines revendications qu'après la grève.

- Afin de calmer la grogne des automobilistes, le gouvernement a assoupli la réglementation du permis à points, sans modifier le barème des sanctions. Mais il a commis l'erreur d'introduire une récupération automatique au bout d'un an au lieu de 3 (si aucune infraction n'a été constatée dans l'intervalle) des points perdus pour les petites infractions, alors qu'il dénonce la persistance du danger routier urbain.

Mise au point

Les responsables de la FNAUT ont sauté à l'annonce, le 30 octobre, que la "fédération nationale des usagers des transports" offrait une prime de 2000 euros à toute personne qui fournirait des renseignements sur les auteurs de l'odieux incendie d'un bus marseillais. L'offre émanait en réalité de la "Fédération des Usagers des Transports et des Services Publics" présidée par Jean-Claude Delarue (JCD). Afin d'éviter une confusion fréquente avec la FNAUT, celle-ci s'est publiquement désolidarisée de cette initiative purement médiatique, et inconvenante vu le contexte.

L'offre était évidemment inutile : il y a quelques années, JCD avait fait une proposition analogue après l'agression mortelle du passager d'un bus parisien, sans le moindre résultat. Elle aurait pu interférer avec une initiative de la police et la gêner : ce genre de méthode exige du professionnalisme et ne relève pas d'un shérif amateur. L'appât d'une prime n'a rien à voir avec une soi-disant "solidarité citoyenne". Et si demain une mère de famille est assassinée, imagine-t-on une association familiale promettre une récompense pour faciliter l'arrestation du coupable ?

Le rôle d'une association responsable est de recenser des besoins, de définir des réponses réalistes et d'obtenir leur financement, non de gesticuler et de mélanger les genres en prétendant, sans légitimité, rivaliser avec la police : la FNAUT ne dispose d'aucune compétence en matière de sécurité et, avec modestie, préfère se taire sur ce thème plutôt que d'émettre des idées simplistes ou des propositions irréfléchies.

Bonnet d'âne

Nicole Rivoire, maire UDF de Noisy-le-Sec. Elle refuse le prolongement du tramway T1 selon le tracé par la rue Jean-Jaurès retenu par le Syndicat des Transports d'Ile de France : "le STIF veut couper en deux et massacrer notre coeur de ville. Après des travaux pharaoniques, il ne serait plus possible de stationner leur véhicule dans l'artère commerçante de la commune. La solidarité avec les communes avoisinantes concernées par le prolongement du T1 a ses limites". Conclusion brillante : "ce que les bombardements du 18 avril 1944 n'ont pas réussi à faire, le STIF voudrait le faire aujourd'hui".

Permis à points

Récompense :

+2 points à Nelly Olin, ministre de l'Écologie. Elle a fait savoir en octobre dernier qu'elle n'avait pas l'intention d'aller au Mondial de l'Automobile.

Punitions :

-3 points à la Communauté Urbaine de Bordeaux. En 2003, lors de la mise en service du tramway, le réseau de bus a été restructuré, et la CUB a changé de fournisseur d'abribus. Plusieurs dizaines d'abribus du nouveau modèle ont été implantés dans des rues où les bus ne passent plus et, sur les nouveaux itinéraires, il n'y a pas d'abribus. Cela dure depuis 3 ans.

-7 points à Martine Aubry, maire PS de Lille. Un couloir de bus long de 600 mètres a été aménagé sur l'avenue Jean-Baptiste Lebas, une des plus larges de Lille, pour la Citadine, ligne de bus bien fréquentée faisant le tour du centre-ville, et la ligne 14 nord-sud, dite à haut niveau de service, qui disposait d'un couloir, aujourd'hui supprimé, dans une artère adjacente. Une fois les travaux terminés, Martine Aubry a mis son veto à la mise en service du nouveau couloir en raison des réticences des riverains.

Chronique du développement durable

✘ Voulant "en finir avec le tout routier" et "refusant de faire plaisir à tout le monde", le Conseil général de Loire Atlantique a tout de même adopté un schéma routier départemental d'un coût de 1,2 milliard d'euros.

✘ La société néerlandaise Helinet va lancer une liaison régulière entre Amsterdam et Bruxelles par hélicoptère, complétée par une liaison taxi entre l'héliport et la destination finale.

BIEN DIT

● **Bernard Moret**, habitant de Nantes cité par Ouest France (19 mai) : "la France, avec son déficit de 1300 milliards d'euros, a-t-elle les moyens de s'offrir une danseuse comme l'aéroport de Notre Dame des Landes alors qu'il reporte sur les régions et départements des charges considérables ?"

● **Christian Estrosi**, ministre de l'Aménagement du territoire : "on fait des routes partout, ce n'est pas la bonne réponse, ce qui se passe chez nous depuis 20 ou 30 ans est inadmissible". M. Estrosi est par ailleurs un défenseur de l'autoroute A51...

● **Roland Castro**, architecte, critique la proposition de Dominique Strauss-Kahn de créer des villes nouvelles pour résoudre la crise du logement (voir FNAUT Infos n°143) : "il faut arrêter de dire qu'on va construire des villes dans les champs de betteraves, c'est une solution de facilité. Il faut au contraire concentrer l'effort financier sur la restructuration des villes existantes, et retricoter intelligemment l'espace public".



Débat public : "Chers usagers, vous pouvez à présent vous exprimer"

Chien fraudeur

Archie, un labrador noir, avait perdu son maître dans une gare écossaise. Ne réussissant pas à le retrouver, il sauta dans le train Aberdeen-Inverness de 20h38, qu'il avait déjà utilisé une fois pour rentrer chez lui et, à la surprise du chef de gare, descendit à la bonne gare 12 mn plus tard.

Dépendance automobile

Un habitant des USA passe en moyenne 450 heures par an au volant, deux fois plus qu'un européen. Selon un sondage réalisé par le fabricant de pneumatiques Goodyear, un américain sur trois préfère embrasser sa voiture que sa mère (Le Monde, 30-07-05).

Brèves

Innovation utile

Les tramways Tango, construits par l'entreprise suisse Stadler et sélectionnés par deux opérateurs bâlois, présentent une particularité utile : pour lutter contre l'insécurité, le dernier tiers de chaque rame peut être condamné par une paroi de verre aux heures de faible fréquentation (source : Le Rail).

Percée

L'exploitant urbain espagnol CFT a été retenu pour exploiter les réseaux de Perpignan, Narbonne et Antibes.

Courtoisie

L'Etat australien de Victoria infligera des amendes de 300 euros aux passagers des transports publics qui n'auraient pas cédé leurs sièges aux femmes enceintes.

En Lituanie, fumer sera interdit non seulement dans tous les lieux publics fermés à partir du 1er janvier 2007, et même dans les rues piétonnes.

Incident

Le tramway sur pneus Translohr de Clermont-Ferrand a "désentraillé", lors d'un essai à blanc, après avoir heurté un objet métallique présent sur son rail unique. La mise en exploitation commerciale a été reportée de plusieurs semaines. Selon le préfet du Puy-de-Dôme, il s'agit d'un "incident sérieux mais parfaitement maîtrisable". Pour en savoir plus sur le tram de Clermont, voir : <http://transclermont.itrams.net>.

Le trolleybus et les usagers

En 1955 la ligne de trolleybus n°2 de Dijon fut exploitée pendant un an par autobus Diesel, avec les mêmes fréquences et les mêmes temps de parcours, du fait de travaux de suppression d'un passage à niveau. L'exploitant eut la surprise de constater que le trafic de cette ligne avait chuté de 7% alors que le trafic du réseau avait augmenté de 2,5%. Il fut encore plus surpris lorsque, les trolleybus revenus sur la ligne, le trafic reprit son niveau initial puis suivit la même progression que celle du réseau.

Les usagers avaient clairement montré leur préférence pour les trolleybus, silencieux, sans vibrations et à-coups, non polluants. Que firent les décideurs et l'exploitant pour satisfaire leurs "clients" et augmenter la part de marché des TC ? Remplacer le plus possible d'autobus par des trolleybus ? Ils démantelèrent leur réseau de trolleybus au bénéfice des bus Diesel. Quelques années après, les mêmes se lamentaient sur l'érosion de la "clientèle" ! ...

Jean-Louis La Rosa

Actions en régions

Aquitaine

● Le CRELOC poursuit l'action entreprise en 1986 pour la réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse et regrette l'inertie de l'Etat, de RFF et de la SNCF. L'association a apprécié la déclaration récente du président de la région Aragon, prêt à participer financièrement à la réouverture de la ligne et même à son exploitation (<http://creloc.intermodalite.com>).

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne a présenté au Conseil régional un ensemble de propositions relatives au cadencement souhaitable des services TER, en particulier sur l'axe Dijon-Mâcon : systématisation de la complémentarité train-autocar (suppression des doublons, amélioration des rabattements sur les gares), tarification spécifique pour les heures creuses, renforcement de l'intermodalité physique (cheminements piétons vers les gares, parkings pour les voitures et les deux-roues), tarifaire et informative.

A l'occasion du renouvellement de la convention TER entre la SNCF et la région, l'association souhaite que la parution tardive des documents d'information et leurs inexactitudes soient corrigées, que soit introduite la notion de service prévisible aux heures de pointe en cas de grève, et que les usagers soient indemnisés en cas de retards chroniques.

La FNAUT Bourgogne souhaite par ailleurs que les passages à niveau soient peu à peu supprimés pour permettre des vitesses plus élevées, que la ligne Chagny-Nevers soit modernisée et électrifiée pour faciliter le trafic de fret Est-Ouest, que la région joue un rôle incitatif auprès des départements, agglomérations et entreprises : création de pôles d'échange, plans de déplacements d'entreprises.

Champagne-Ardenne

● L'APUTCRE a protesté contre l'augmentation de 1,5 euro du prix de l'abonnement mensuel au réseau des bus rémois au lieu de celle du ticket à l'unité, qui passe à un euro : "le ticket à l'unité relève d'un usage occasionnel, son achat auprès des chauffeurs pénalise tous les autres usagers en ralentissant les bus par des arrêts prolongés à répétition".

● A l'occasion de la semaine de la mobilité, l'APUTCRE et Vél'Oxygène ont organisé une soirée-débat entre le maire de Reims et des représentants du PS, du PC et des Verts sur le thème "quelle place pour les piétons, les cyclistes et les

transports collectifs à Reims en 2007". Les deux ministres UMP candidats à la mairie de Reims n'avaient pas répondu à l'invitation. Les participants ont dialogué avec les associations et le public, et pris des engagements prometteurs.

● L'APUTCRE a organisé une réunion d'information des usagers réguliers de la ligne Reims-Paris sur la future tarification du TGV. L'association refuse la tarification complexe et trop élevée imposée aux usagers de la ligne Lille-Paris lors de la mise en service du TGV-Nord (et corrigée par la suite).

Ile de France

● L'association Réseau Vert dénonce l'abandon par la municipalité parisienne du projet de maillage de Paris par des voies vertes destinées aux piétons, cyclistes et rollers, empruntant de petites rues résidentielles fermées à la circulation de transit. Alors qu'un axe La Villette-Montparnasse était prévu, seuls 300 m dans le quartier des Halles ont été aménagés.

Midi-Pyrénées

● Alain Berthoumieux a protesté contre la suppression par la SNCF du train direct de jour Rodez-Paris (dorénavant, les voyageurs doivent utiliser un TER jusqu'à Brive puis un train Teoz, et ils ne bénéficient plus des tarifs Prem's). Il dénonce par ailleurs "le ralentissement le plus important de France" près du village d'Auzits, entre Rodez et Figeac : la vitesse des trains est passée de 85 à 10 km/h.

Pays de la Loire

● La FNAUT-Mayenne et l'association Tracés ont protesté contre la forte hausse des prix sur le réseau départemental Pégase : de 2 à 3 euros pour les trajets de moins de 35 km, de 4 à 6 euros pour les trajets plus longs : "un couple avec enfant devra déboursier 15 euros pour un aller-retour Mayenne-Laval". Les associations demandent la création d'un ticket aller-retour, d'un ticket groupe ou famille, d'un tarif spécial pour les trajets de moins de 15 km et d'une carte annuelle pour les étudiants.

● Le collectif Transport de Nantes, dont font partie la FNAUT et l'ANDE, a posé symboliquement la première pierre de la gare TER Baco, proche de la gare routière, qui valoriserait l'étoile ferroviaire en assurant une desserte directe du centre-ville et d'excellentes correspondances avec les 3 lignes de tramway, et éviterait la saturation de la gare centrale.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a été nommée membre du Comité de suivi de la Charte pour la prévisibilité du service public de transport en période de perturbation.

● La FNAUT a soutenu un collectif d'opposants à l'A19 Artenay-Courtenay (Loiret) en déposant un recours gracieux auprès du ministre des Transports contre la DUP de cette autoroute.

● Jean Sivardière, Simone Bigorgne et Régis Bergounhou ont rencontré Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF. L'entretien a porté sur la qualité des services voyageurs, les conventions TER, l'avenir des trains Corail, l'évolution du trafic de fret et l'impact de la hausse du prix du pétrole.

● Jean-Paul Jacquot a participé à un voyage d'étude du groupe Europe du CSSPF aux Etats-Unis et au Canada.

Trains d'Europe

Nous avons attiré l'attention de nos lecteurs, dans FNAUT Infos n°142, sur le remarquable ouvrage de Jean-Pierre Malaspina "trains d'Europe, tome 1 : du TEE au TGV", publié aux éditions La Vie du Rail. Le tome 2, richement documenté et illustré lui aussi, vient de paraître. Il concerne les trains classiques internationaux, diurnes et nocturnes, et les auto-trains : il propose, dans sa conclusion, la création d'un réseau Eurorapid. Prix spécial pour les lecteurs de FNAUT-Infos : 49 euros port compris. Chèque à l'ordre de l'auteur à envoyer à son adresse : 318 avenue de la Résistance, 83000 Toulon.

● Jean Sivardière a présenté un exposé sur "l'urbanisation et les transports en 2050" lors du colloque sur l'effet de serre organisé à la Cité des Sciences par le WWF et Gaz de France. Il est intervenu sur le thème de l'intermodalité lors du congrès annuel du transport par autocar, organisé par la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs. Il s'est entretenu avec Hubert Martin, conseiller du ministre du Travail et Thomas Joindot, conseiller du ministre des Transports, au sujet du chèque transport. Il a rencontré Philippe de Mester, directeur de RFF en Rhône-Alpes, à propos du projet Lyon-Turin.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 150
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €
Prix au numéro : 2 €

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 : contact@fnaut.org

Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris