

Comodalité Tarification des transports urbains : un créneau pour la gratuité ?

On connaissait la multimodalité, ou plurimodalité, politique consistant à offrir à un voyageur ou à un chargeur la possibilité de choisir librement entre plusieurs modes de transport sur un même itinéraire (par exemple entre le TGV, l'avion et l'autoroute sur Paris-Bordeaux, ou entre l'autoroute, le rail et la voie d'eau sur l'axe rhodanien). Le choix qui sera effectué peut répondre à des objectifs personnels, techniques, financiers ou même environnementaux.

On connaissait aussi l'intermodalité, politique consistant à faciliter le passage (physique, horaire ou tarifaire) d'un mode de transport à l'autre au cours d'un même déplacement : du vélo au TER, du bus au tramway, ou encore de la route au train ou au bateau. Il s'agit soit de correspondances faciles, soit de transport combiné (transport du vélo, de la voiture, du conteneur ou du camion dans ou sur le train).

Contrairement à la multimodalité, l'intermodalité peut être un outil d'une politique de report modal, dans laquelle on cherche à substituer, sur une partie au moins du déplacement considéré, un mode de transport à un autre.

Mais voici maintenant qu'arrive la comodalité : que recouvre ce néologisme introduit par le commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, et (un peu trop) vite devenu à la mode ?

Selon la Commission Européenne, la comodalité, c'est "le recours efficace à différents modes de transports, isolément ou en combinaison, permettant un niveau élevé de mobilité et de protection de l'environnement".

En clair, il s'agit d'optimiser les performances techniques, énergétiques, économiques ou environnementales de chaque mode de transport, en particulier grâce à des véhicules efficaces, propres et économes en énergie. La comodalité peut impliquer une certaine dose d'intermodalité, de collaboration entre modes, mais le report modal n'est envisagé que "le cas échéant, sur les longues distances, dans les zones urbaines et sur les axes saturés".

La comodalité est donc le nouvel avatar du "développement durable" des transports. Ne tombons pas dans le piège classique de l'unique modernisation du langage : une politique visant des reports massifs de trafic sur les modes vertueux peut seule être qualifiée de durable.

Jean Sivardière

Toute réflexion non démagogique sur une éventuelle gratuité des transports urbains suppose qu'un financement remplaçant la contribution actuelle des usagers puisse être mis en place. Nous plaçant dans cette hypothèse, nous étudions les avantages et les risques de la gratuité. Nous concluons que cette formule ne répond pas aux difficultés rencontrées aujourd'hui par les usagers dès lors que des tarifications adaptées sont proposées aux plus démunis et que les contraintes imposées par les exploitants en matière de tarification, billettique et contrôle sont allégées. Pour provoquer un transfert modal, il ne faut pas abaisser le coût d'usage du transport collectif mais augmenter celui de la voiture. Les mesures de gratuité doivent rester exceptionnelles, celles qui peuvent bénéficier aux automobilistes doivent être exclues.



Photo : K. Jasar

La FNAUT a déjà débattu de la gratuité des transports urbains (voir FNAUT Infos n°82 et 104). Son Conseil national a récemment approfondi ce sujet complexe, en s'efforçant d'en évaluer les aspects idéologiques pour se concentrer sur ses avantages, inconvénients et risques concrets pour les usagers, les exploitants et la collectivité.

Financer la gratuité

Rappelons d'entrée de jeu un point clé : rien n'est gratuit. L'exploitation des transports urbains est structurellement déficitaire (au sens comptable du terme), le déficit et en particulier les réductions tarifaires existantes sont donc financés, difficilement, par l'impôt local.

La gratuité pour l'ensemble des usagers implique des pertes de recettes pour l'exploitant, qui doivent évidemment être compensées par d'autres ressources, sauf

à réduire fortement l'offre. Elle suppose donc l'introduction préalable d'un nouveau mécanisme de financement par les autorités organisatrices de transports. Ce pourrait être une taxe parafiscale, redevance forfaitaire indexée sur la composition de chaque ménage, dont le produit ne serait pas dilué dans le budget général de la collectivité locale, mais transmis à l'autorité organisatrice des transports urbains.

Cette redevance étant imposée à tous (contrairement à la redevance télévision), instaurer la gratuité implique d'admettre que le transport urbain est un service public utile à tous, usagers, automobilistes et ensemble de la population, en absorbant du trafic automobile et en limitant ainsi les encombrements et ses nuisances. Dès lors, chacun, usager ou non, doit participer à son financement, comme pour l'enlèvement des ordures ménagères, l'éclairage public ou l'entretien de la voirie.

L'instauration d'une "redevance TC" serait politiquement difficile : elle serait inévitablement perçue et dénoncée comme une augmentation déguisée des impôts alors qu'il s'agirait d'une taxe affectée de manière transparente à un service rendu précis.

D'où une autre piste : utiliser le produit d'un péage urbain pour financer la gratuité des transports, c'est-à-dire faire payer l'automobiliste et pas seulement le contribuable, déjà sollicité pour éponger l'actuel déficit d'exploitation.

Dans la suite, nous supposons mis en place un nouveau mécanisme de financement des transports urbains, et passons en revue les divers avantages attendus de la gratuité et pouvant justifier son introduction, et ses inconvénients probables ou éventuels.

Les avantages

- Pour l'utilisateur, le gain est évident : le transport collectif devient plus simple à utiliser et plus accessible. Plus de souci de compréhension des subtilités de la tarification, plus de perte de temps à acheter les billets à un guichet ou à un distributeur automatique au fonctionnement obscur, plus de compostage obligatoire et de tourniquets difficiles à franchir avec une valise à la main ou un enfant dans les bras, plus de contrôles, plus de contraintes imposées sous prétexte de lutte contre la fraude, telles que la montée par l'avant des bus (voir FNAUT Infos n°96).

- Pour l'exploitant, l'avantage est économique : les coûts d'exploitation sont réduits. Plus d'émission de billets, de guichetiers, de distributeurs automatiques et autres portillons sophistiqués coûteux à acheter et à entretenir. Le personnel libéré des tâches de vente et de contrôle des billets peut se concentrer sur l'assistance commerciale à l'utilisateur et la surveillance du réseau (vandalisme, insécurité) ou être reconverti en personnel de conduite.

- Enfin la collectivité peut espérer que la simplification de l'usage du transport collectif grâce à la gratuité, et le prépaiement sous forme de redevance obligatoire rendant d'autant plus perceptible le coût d'usage de la voiture, séduiront les automobilistes et réduiront le trafic urbain et tous ses coûts économiques, écologiques et sociaux.

Les risques

- Pour l'utilisateur comme pour l'exploitant, un risque certain, mais difficile à quantifier, de la gratuité est celui d'une dévalorisation du transport collectif. Ce qui est gratuit a souvent peu de valeur aux yeux du public : compte tenu du lais-

ser-aller et de l'incivisme observés dans les espaces publics, on peut craindre un développement du vandalisme et des comportements délictueux, entraînant des frais additionnels de surveillance et de remise en état. Même dans les pays européens de l'Est, au temps du communisme, les transports urbains sont restés (un peu) payants.

- La gratuité peut aussi induire des trafics "inutiles" par un report de la marche sur le transport collectif pour des distances très courtes, ainsi qu'un "squattage" des véhicules par des personnes, jeunes ou âgées, désœuvrées ou indésirables.

- Un risque différent est que l'effort d'investissement préalable à l'introduction de la gratuité, nécessaire pour accueillir une clientèle nouvelle importante, ne soit pas réalisé, ou pas à temps. C'est ce qui s'est produit dans certaines villes italiennes, Bologne en particulier, à la fin des années 70, et a entraîné rapidement l'abandon de la gratuité totale, adoptée pour des raisons sociales.

De même, une gratuité temporaire provoquerait un afflux de voyageurs sans lendemain, et une forte gêne pour les usagers réguliers (l'UFC-Que Choisir a abandonné cette proposition critiquée dans FNAUT Infos n°143).

- En l'absence d'une contribution des usagers, le budget des transports urbains dépend intégralement du pouvoir politique, rien ne garantit sa pérennité à un niveau satisfaisant. Comme la vignette automobile, créée pour "les vieux" comme on disait alors, la taxe parafiscale destinée à financer la gratuité pourrait être détournée discrètement au profit du budget général des collectivités locales, ce qui mettrait le transport collectif en péril.

- Enfin une difficulté majeure apparaît : quelle limite territoriale fixer à la gratuité ? la gratuité doit-elle concerner le seul périmètre de transport urbain (PTU) ou s'étendre aux services périurbains départementaux, voire aux trains de banlieue, aux TER ou même aux TGV utilisés quotidiennement par les "grands navetteurs" ?

Si la gratuité était instaurée sur un certain territoire urbain, elle ne pourrait être réservée aux seuls résidents qui la financent par une redevance : son extension aux habitants des zones périphériques et aux visiteurs serait inévitable, sauf à réintroduire pour eux seuls une tarification, une billetterie et des contrôles aux frontières de la zone de gratuité.

La gratuité introduit donc un risque supplémentaire d'étalement urbain non maîtrisé : le maintien d'une tarification à la distance est nécessaire pour éviter cet effet pervers (voir aussi l'édito de FNAUT Infos n°125).

Interrogée par l'ADTC 34, la direction des Transports de l'Agglomération de Montpellier a précisé les données financières d'une gratuité totale :

- disparition des recettes commerciales (25 millions d'euros en 2006), qui couvrent 45% des dépenses d'exploitation du réseau ;

- économies de 3 millions d'euros (2 en frais de personnel, soit 3% de l'effectif de l'entreprise, et 1 en équipements de distribution et de contrôle), soit environ 5% des dépenses d'exploitation ;

- frais supplémentaires pour renforcer la surveillance du réseau et pour absorber la clientèle induite par la gratuité (une augmentation de 1% de l'offre coûte près de 3 millions d'euros d'investissement en matériel et 0,3 million d'euros par an en exploitation).

Expériences de gratuité

La gratuité a été introduite à Compiègne (45 000 habitants) en 1975. Cet exemple a été suivi par d'autres petites villes (Colomiers, Issoudun, Mayenne, Vitry), puis des villes plus importantes : Châteauroux en 2002 et Gap en 2005.

A Mayenne, la gratuité est contestée par l'association TRACES, membre de la FNAUT Pays de la Loire : "la gratuité renforce l'image de transport du pauvre et prive le réseau de ressources disponibles pour son développement".

A Châteauroux (73 000 habitants), la fréquentation du réseau (33 bus) a doublé, mais elle était deux fois plus faible que la moyenne pour les villes de taille comparable. Le paiement ne couvrait que 14% des frais de fonctionnement du réseau, le versement transport couvrant le reste. 50% du montant des recettes étaient absorbés par le coût de la perception. L'objectif était de redynamiser l'économie du centre-ville et de favoriser le mélange des générations. Le réseau a été réorganisé à dépense publique constante mais rien n'a été fait pour maîtriser la voiture, au contraire : l'accessibilité du centre par le transport collectif n'a pas été privilégiée.

A Gap (40 000 habitants), la fréquentation du réseau (7 lignes, 15 véhicules, 33 salariés) a progressé de 20%, mais surtout les mercredis et samedis : les déplacements domicile-travail sont peu concernés. Le vandalisme n'a pas augmenté, un développement de l'offre est prévu malgré l'adoption de la gratuité totale, qui n'a entraîné qu'une hausse de 5% du budget de fonctionnement du réseau et 0,3% du budget de la ville.

A Obernai (67), la gratuité, adoptée provisoirement lors du lancement récent du réseau, a été abandonnée sans perte importante de clientèle.

Lille : Verts contre PC

A Lille, les élus PC réclament la gratuité des transports urbains. Eric Quiquet, vice-président Vert de la Communauté Urbaine chargé des Transports, leur répond : "le succès des transports publics est lié à l'importance de l'offre, à la sécurité et aux contraintes imposées à l'usage de la voiture. Je ne suis pas contre la gratuité parce qu'elle coûterait 50 millions d'euros par an au contribuable lillois, mais parce qu'elle n'inciterait en rien l'automobiliste à délaisser sa voiture. Il y a aussi un risque que les transports gratuits deviennent les transports des pauvres, un service social au rabais, pendant que les riches rouleraient en voiture : les transports collectifs ne doivent pas devenir un ghetto social mais favoriser le mélange des populations. La gratuité est déjà instaurée ou presque pour les demandeurs d'emploi, les Rmistes et leurs ayants-droit, les boursiers et les retraités non imposables : cela coûte 11,5 millions d'euros par an. Le ticket payant, c'est la moitié de nos recettes d'exploitation : le supprimer par démagogie, c'est risquer de dégrader le service public".

En Ile de France

Le Conseil Economique et Social d'Ile de France est opposé à la gratuité généralisée qui, comme une carte Orange à tarif unique, favoriserait l'étalement urbain. Il estime cependant que le nombre de zones de la carte Orange peut être réduit. Il recommande l'extension de la carte Imagine'R à tous les moins de 25 ans.

Selon Michel Fève, président de la commission Transports du CESR, une tarification basse attire les automobilistes au transport collectif, mais la hausse du trafic exige de nouveaux investissements et des coûts supplémentaires d'exploitation : la marge de manœuvre est étroite. Le fond du problème est que l'automobiliste sous-estime largement le coût réel d'utilisation de la voiture et doit être mieux informé.

Cercle vertueux

Selon Alain Richner, les automobilistes continuent de choisir la voiture, malgré son coût bien plus élevé que celui du transport collectif et malgré les embouteillages, pour sa commodité : pas de correspondances pénalisantes, pas de promiscuité, un confort qui prolonge celui du domicile (radio). La généralisation du stationnement payant ou le péage urbain orienteraient mieux leurs choix que la gratuité. Les transports collectifs bénéficieraient de nouvelles recettes et de coûts d'exploitation plus faibles du fait de l'amélioration de la vitesse : un cercle vertueux !

Points de vue variés

Chantal Duchêne, directrice générale du GART : "si on prend des mesures pour assurer le droit au transport des personnes à faible revenu, la question de la gratuité ne se pose plus. La gratuité fait perdre la notion du coût du transport. Accorder la gratuité à tous fait prendre le risque d'un service de piètre qualité qui n'attirerait que les captifs".

Thierry Soupault, ancien délégué général de l'UTP : "l'achat d'un ticket, c'est l'achat d'un droit à être transporté, qui crée des obligations pour le transporteur et, pour l'usager, le droit d'avoir des exigences".

Bruno Canivet, maire adjoint PC de Louviers (27) : "la gratuité a été abandonnée au Val de Reuil et à Louviers, nous avons préféré augmenter et diversifier l'offre. Des usagers transformaient les bus en lieux de rendez-vous".

Jean-Marcel Castet, maire PS de Jacou (34) : "la gratuité a été abandonnée sur la ligne circulaire de Montpellier, le bus s'était transformé en salon pour personnes âgées et même en garderie pour enfants".

Jean-François Tonner, président du SITP (06) : "il faut offrir des fréquences élevées et une billettique unique. Le métro parisien est toujours bondé et pas gratuit pour autant".

Jean Leonetti, président de la CASA (Cannes), "il faut responsabiliser les citoyens. Le paiement, même minime, contribue à l'éducation. A Grasse, Cannes, Antibes, Vallauris, nos navettes sont plébiscitées plus pour leur simplicité que pour leur gratuité".

Jean-Pierre Lerosey, président de l'AUT-Plaine Commune (93) : "la tarification est un bon indicateur. Des transports à faible coût encouragent à rechercher un habitat éloigné du lieu de travail, favorisant ainsi une urbanisation néfaste en tache d'huile".

Jean-François Troin, ADTT-Tours : "la gratuité transforme l'usager en assisté et accroît les risques de dégradation, le report vers le transport collectif ne sera pas un acte citoyen mais la recherche d'une petite économie. Une tarification sociale est indispensable pour les chômeurs, familles nombreuses, handicapés : en Allemagne, on trouve des tarifs spéciaux pour les heures creuses, et pour les familles le soir et en week-end. Mais le paiement responsabilise l'usager, il est la rémunération d'un service offert. L'abonnement est un bon moyen de fidéliser la clientèle : la gratuité ne fidélise rien du tout, elle peut au contraire entraîner une surconsommation et accentuer les coûteux phénomènes de pointe. Exige-t-on la gratuité du courrier ?"

Simone Bigorgne, présidente de l'AUT-Ile de France : "malgré les demandes répétées de notre association, la RATP n'a jamais voulu communiquer le coût de maintenance de ses appareils de distribution des billets, tourniquets et autres portes automatiques présentes dans le métro et le RER. Ce coût est certainement plus élevé que dans les réseaux de province et rendrait la gratuité plus intéressante".

Jean-Louis La Rosa, Darly/Lyon-Métro : "la gratuité éliminerait les tourniquets et autres brimades telles que la montée par l'avant des bus, qui ne facilite guère les contrôles mais nuit à l'accessibilité et à la vitesse commerciale. Pendant que je présente ma carte au composteur, des usagers plus lestes que moi ont eu vite fait d'occuper les rares places assises disponibles dans le bus.

Avec un abonnement, on peut voyager "gratuitement" pendant un mois : il est exact que l'abonné utilise le bus sans compter ; s'il aperçoit un bus, il "saute" dedans même pour un trajet court, mais c'est une commodité appréciable.

La "fermeture" en cours du métro de Lyon, jusqu'ici libre d'accès, va coûter autant que quelques km de tramway.

Si une "redevance TC" remplaçant les recettes (115 millions d'euros en 2003 pour 1 300 000 habitants) était instaurée sur le Grand Lyon, elle serait de 88 euros par an et par habitant (soit en moyenne 300 euros par foyer fiscal), bien inférieure au prix de l'abonnement tout réseau : 44 euros par mois".

Jean-Paul Jacquot, FNAUT-Lorraine : "aujourd'hui tous les déplacements sont en partie gratuits car la voiture ne paie pas ses coûts externes et les transports collectifs sont subventionnés. Si tous les types de déplacements payaient intégralement leurs coûts :

- la voiture perdrait ses avantages par rapport au transport collectif qui verrait sa fréquentation augmenter et ne devrait plus avoir besoin de subventions (dont la justification, en dehors des subventions à vocation sociale, est de compenser les avantages indus actuels de la voiture) ;

- le coût du déplacement, individuel ou collectif, contrebalancerait l'avantage obtenu en habitant loin des centres-villes pour bénéficier d'un prix moins élevé du logement.

Encore faudrait-il que des conditions de vie acceptables puissent être trouvées près des centres. Mais les banlieues proches sont plus souvent repoussantes qu'attirantes, qu'il s'agisse de la qualité du logement collectif ou de celle de l'environnement immédiat : leur réhabilitation est un impératif de société. Une fois de plus se manifeste l'interdépendance entre transport et habitat.

Hormis quelques groupes marginaux qu'on qualifiera de "gauchistes" pour simplifier, personne dans le grand public ne réclame aujourd'hui la gratuité des transports collectifs urbains.

L'usager "lambda" réclame en priorité une extension géographique des réseaux, une intensification de l'offre, un meilleur confort, une tarification et une billettique plus simples et intermodales, une information correcte en situation perturbée, et plus de sécurité.

Quant à l'usager modeste, il dispose déjà de dispositions tarifaires spécifiques renforcées par la loi SRU. Il est révélateur que l'association "la Raison du Plus Faible" (voir FNAUT Infos n°82) ne réclame pas la gratuité : elle a obtenu l'article 123 de la loi SRU qui oblige les autorités organisatrices de transports urbains à proposer des tarifs très bas aux personnes à faibles ressources, ce qui leur pose d'ailleurs un réel problème de financement car cette charge supplémentaire n'est compensée par aucune ressource nouvelle.

- Le problème social étant résolu en principe puisque l'existence de tarifs accessibles aux plus démunis est dorénavant admise, la gratuité générale n'est pas nécessaire, et ses effets pervers éventuels sont alors évités.

- Les exploitants peuvent réduire les tracasseries imposées aux usagers en matière de tarification, billettique et contrôle (dans les pays voisins, il n'y a pas de barrières à l'entrée des TCSP).

- Enfin on peut attirer l'automobiliste au transport collectif sans gratuité (information sur le coût réel d'usage de la voiture, paiement des coûts écologiques et sociaux, contraintes physiques imposées à l'usage de la voiture, accélération des transports de surface).

En définitive, la gratuité, malgré des atouts objectivement séduisants, pose davantage de problèmes qu'elle n'en résoud. Et parler aujourd'hui de gratuité ne peut que détourner l'attention des vrais enjeux en déclenchant des incompréhensions et des polémiques.

La FNAUT estime au contraire qu'il faut faire payer le coût des déplacements quotidiens à leur juste prix économique et environnemental, quel que soit le mode utilisé, afin de limiter les effets pervers (nuisances, allongement des distances), tout en aidant ceux qui utilisent les transports collectifs mais ont des moyens financiers limités. En particulier les mesures de gratuité à caractère social doivent être soumises à des conditions de ressources.

Une telle aide doit d'ailleurs être mise à la charge des budgets sociaux et non de ceux des transports collectifs

dont le coût économique réel de fonctionnement ne doit pas être alourdi artificiellement, ce qui alimente les critiques de ses adversaires.

Un créneau pour la gratuité ?

En pratique, la gratuité totale ne peut être introduite que pour des catégories sociales particulières, ou dans de petites villes où les dépenses d'exploitation sont faibles en raison de la petite taille du réseau. Mais les ressources de ces villes étant faibles elles aussi, le développement de leurs réseaux peut s'en trouver bloqué à un niveau insuffisant.

Quelle que soit la taille de la ville, la gratuité ne doit pas constituer un cadeau pour l'automobiliste. A Aurillac, Chalon-sur-Saône et Mâcon, des navettes gratuites ont été mises en place entre des parcs-relais gratuits et le centre-ville : l'automobiliste peut économiser ainsi jusqu'à 20% sur sa facture de carburant. Certes la collectivité bénéficie de la réduction du trafic dans le centre, mais pourquoi subventionner le déplacement de l'automobiliste ? A Aurillac, la navette est même interdite aux habitants de la ville-centre. Mieux vaut financer du transport à la demande dans les zones périurbaines. A Rodez, les parcs-relais sont gratuits mais les navettes sont payantes et sont aussi utilisées que celles d'Aurillac !

Quant aux mesures temporaires de gratuité, très à la mode, elles doivent être maniées avec la plus grande prudence. Les mesures promotionnelles de gratuité, lors d'une semaine de la mobilité ou d'une journée sans voiture, sont ambiguës : elles permettent à une partie du public de découvrir le transport collectif mais elles coûtent cher à la collectivité et leur efficacité reste à démontrer, un tarif réduit pourrait suffire. Les mesures de gratuité lors du premier de l'an permettent d'éviter des embouteillages monstres, des accidents et des nuisances, elles sont justifiées. Le coût de la gratuité en cas de grand événement (match, concert) doit être mis à la charge des organisateurs : c'est le cas lors du carnaval de Blois.

La gratuité lors des pics de pollution est inadmissible (voir FNAUT Infos n°82) : alors que les automobilistes sont responsables des pics, on leur offre un déplacement gratuit ; quant aux usagers réguliers, dont le comportement est écologiquement vertueux toute l'année, ils ne bénéficient d'aucun cadeau et subissent des conditions de transport dégradées par la saturation des véhicules.

Une étude du PREDIT

Yves Duhamel, consultant transports, a réalisé en 2004, pour l'ADEME, une étude sur "la gratuité des transports urbains et la répartition modale".

- La gratuité influence peu le niveau de vandalisme ou des incivilités (mais il s'agit de villes petites ou moyennes).

- Pour des villes de tailles voisines, il n'y a pas de corrélation directe entre le taux d'usage du transport collectif et le niveau de la tarification (si celui-ci n'est pas manifestement dissuasif).

- Baisser les tarifs du transport collectif induit de la mobilité (parfois inutilement) mais, en l'absence d'autres mesures, aucun transfert modal significatif. La gratuité seule n'a pas plus d'effet qu'une tarification basse (adoptée par exemple à Dijon ou Beauvais).

- Les facteurs décisifs d'utilisation du transport collectif sont la vitesse, la fréquence, la difficulté d'usage de la voiture (espace disponible, coût). La gratuité n'est pas un outil prioritaire.

Une carte multimodale ?

Christian Philip, député UMP du Rhône et vice-président du GART, a imaginé un couplage direct entre péage urbain et gratuité des transports : l'achat d'une carte multimodale donnerait à la fois le droit de circuler en voiture dans la ville et d'utiliser les transports urbains. Dans ce projet encore flou, les citoyens non motorisés paient normalement le transport collectif.

En Belgique

En 1997, au lieu de construire une pénitente de plus et de nouveaux parkings centraux, la ville de Hasselt (68 000 habitants) a rendu le centre aux piétons, créé des parcs relais, introduit le prêt gratuit de vélos, élargi les espaces verts. Le parc de bus est passé de 8 à 28 et le nombre de lignes de 4 à 10. La fréquentation du réseau, devenu gratuit, a triplé, le coût a augmenté de 60% pour atteindre 1% du budget de la ville. La gratuité n'est donc pas ici une mesure isolée, mais un élément d'une politique globale de maîtrise de la voiture.

Le point de vue d'Alfred Sauvy

Alfred Sauvy critiquait la "carte à la semaine" (abonnement domicile-travail à prix réduit) : "l'individu étant bien plus sensible à un allègement financier qu'à une perte de temps, cette mesure tarifaire allonge considérablement les déplacements quotidiens. Le coût des déplacements domicile-travail devrait être supporté par chaque entreprise" (Le socialisme en liberté, 1970).

Transport et climat : l'immobilisme

L'actualisation du Plan Climat en novembre 2006, au moment où se tenait une conférence internationale sur le climat à Nairobi et juste après les interventions médiatiques d'Al Gore et de Nicolas Hulot, aurait dû être l'occasion de prendre des mesures volontaristes pour enrayer la croissance des trafics routiers et aériens.

Mais, si le secteur de l'habitat a fait l'objet de décisions intéressantes, celui des transports a été ignoré : le gouvernement n'a présenté qu'une accumulation confuse de mesurètes, rappels de mesures déjà prises et nouvelles études dont les conclusions sont déjà connues.

Une étude de modulation possible des péages autoroutiers suivant le niveau de pollution des véhicules est confiée - on se demande bien pourquoi - à l'ancien coureur automobile Jean-Pierre Beltoise (pour les biocarburants, c'est Alain Prost qui a été embauché).

Un guide technique pour les PDU de la 2ème génération sera élaboré et un appel à projets sera lancé pour de nouvelles pratiques de mobilité urbaine (péage urbain, gestion intégrée du stationnement, covoiturage, autopartage). Mais une loi autorisant le péage urbain et donnant aux autorités organisatrices de transports urbains la maîtrise du stationnement est éludée. Une aide de l'Etat à la construction de tramways sera possible dans le cadre des contrats de projets, mais elle n'est pas chiffrée.

La directive Eurovignette sera transposée en droit français, mais le gouvernement oublie de signaler que cette transposition est obligatoire.

Notons aussi l'étude des conditions de mise en place de l'étiquette énergie sur les pare-brise des véhicules passant au contrôle technique (sic), la recherche d'indicateurs pertinents pour améliorer la lisibilité de la contribution des politiques de l'Etat (re-sic), et la préparation d'un Document Politique Transversal (DPT Climat) à l'intention des parlementaires qui voudraient essayer de comprendre la politique de l'Etat !

Le soutien au report du trafic routier sur les autres modes n'est envisagé que "quand cela est possible".

Aucun projet d'infrastructure routière ou aéroportuaire décidé lors du CIADT du 18 décembre 2003 n'est remis en question. Aucun mécanisme nouveau de financement des modes de transports vertueux n'est introduit.

Seules mesures positives annoncées : une expérimentation (en 2008 ?) de l'éco-redevance routière en Alsace, et un plan Vélo. C'est maigre quand il s'agit de sauver la planète.

Saint-Etienne - Métropole : une politique cohérente

Actuellement présidée par Michel Thiollère, sénateur-maire UDF de Saint Etienne, la communauté de communes Saint-Etienne Métropole (400 000 habitants) a coordonné avec une forte volonté politique et un souci de continuité et de cohérence plusieurs grands projets qui ont mobilisé des financements de l'Etat, de la région Rhône-Alpes, du département de la Loire et de RFF.

Electrification

Inscrite au contrat de plan Etat-région, l'électrification de la ligne Saint-Etienne-Firminy (15 km), qui s'est accompagnée d'une modernisation de la voie, a été inaugurée en décembre 2005. Elle a permis de renforcer la desserte de Saint-Etienne vers Firminy et la Haute Loire. Le réaménagement des gares et haltes de Saint-Etienne Le Clapier, Saint-Etienne Bellevue, la Ricamarie, le Chambon Feugerolles et Firminy est maintenant terminé : les accès aux gares, aux quais, aux parkings et aux transports urbains ont été améliorés. A Firminy, un pôle d'échanges a été créé.

Les travaux réalisés sur la ligne (15 km) ont coûté 45 millions d'euros, et la rénovation des gares 12 millions (la SNCF y a contribué financièrement).

24 services directs quotidiens Lyon-Firminy ont été créés par prolongement de services Lyon-Saint Etienne, ainsi que 5 services TER Saint-Etienne-Firminy. La desserte quotidienne entre Saint-Etienne et Firminy est passée de 34 à 63 circulations ; en heure de pointe, la fréquence est maintenant de 15 mn à Firminy et 30 mn aux autres gares.

A titre de comparaison, la desserte Saint-Etienne-Lyon, la plus fréquentée de province (14 000 voyageurs par jour), est assurée par 90 circulations, avec une fréquence moyenne de 30 mn (10 mn en pointe dans le sens du trafic dominant).

Tramway

Depuis 1881, une ligne de tramway nord-sud (ligne 4) relie le quartier de Bellevue au quartier de Bellevue en traversant le centre-ville de Saint-Etienne. Des extensions en 1983 et 1991 ont porté sa longueur à 9,3 km. Elle transporte 70 000 voyageurs par jour et assure 42% du trafic du réseau urbain. Sa mise en site propre dans le secteur de la gare Carnot a fait passer sa vitesse commerciale à 18 km/h.

Une deuxième ligne, de 4 km, vient d'être mise en

service entre le centre-ville (place du Peuple) et la gare de Châteaureux (sur la ligne de Lyon), qui devient ainsi un pôle intermodal régional (tram, cars, TER).

Cette deuxième ligne, qui a coûté 75 millions d'euros, va permettre de désengorger le centre, de poursuivre sa revitalisation et sa relance commerciale, et de connecter parfaitement les transports locaux, régionaux et nationaux.

Tarification intermodale

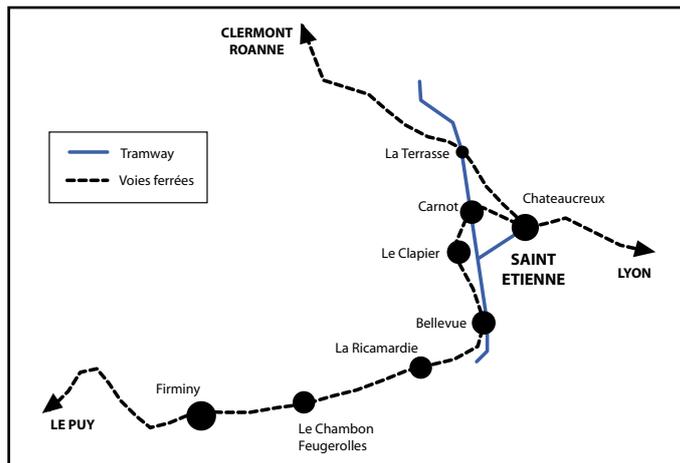
En avril 2006, la région Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole, la Société des transports de l'Agglomération Stéphanoise et la SNCF ont lancé une nouvelle gamme de titres de transport intermodaux : les tarifs ont été harmonisés et le même pass permet d'utiliser tous les modes (autobus et trolleybus, tramway, train TER) sur les 43 communes du bassin stéphanois. Trois types de titres sont proposés à la clientèle : une zone "grand Saint-Etienne", une zone "grand Gier" et un titre toutes zones.

Transports propres

La traction électrique a toujours été préservée sur plusieurs lignes de bus, et 11 trolleybus Cristalis ont été achetés récemment. 57% du parc d'autobus sont équipés de filtres à particules. Depuis janvier 2005, tous les autobus fonctionnent au gazole désulfuré pour répondre aux normes européennes.

Saint-Etienne Métropole a encore de nombreux projets de développement : mise en site propre de la ligne 6 d'autobus et exploitation en trolleybus ou tramway ; transformation des lignes scolaires en lignes régulières ; création de services à la demande, en particulier dans les communes rurales du Gier ; desserte périurbaine TER sur l'étoile ferroviaire de Saint-Etienne au-delà du périmètre de la Métropole, en particulier vers la plaine du Forez qui s'urbanise très rapidement.

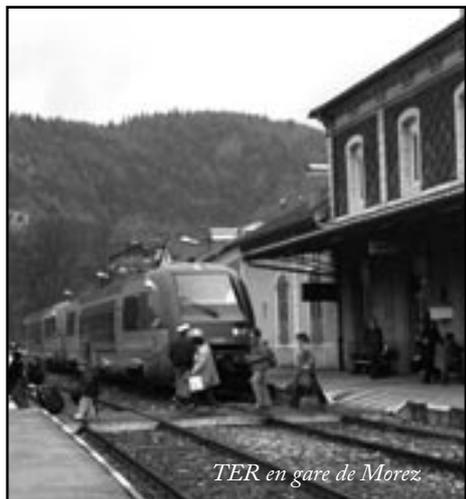
Gabriel Exbrayat, président de l'ADTLS



Renouvellement des convention TER entre les régions et la SNCF

13 régions sur 20 doivent renouveler, au 1er janvier 2007, leur convention TER avec la SNCF : Basse-Normandie, Bourgogne, Bretagne, Centre, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute Normandie, Languedoc-Roussillon, Lorraine, Picardie, Poitou-Charentes, PACA et Rhône-Alpes. Les autres conventions TER seront renouvelées en 2008 (Midi-Pyrénées, Nord- Pas de Calais, Pays de la Loire), 2009 (Aquitaine, Auvergne), 2010 (Alsace) et 2012 (Limousin).

Rappelons qu'une convention TER n'a rien à voir avec les contrats de projets en cours de discussion, qui vont remplacer les contrats de plan et porteront sur les infrastructures non routières. Elle ne fait intervenir ni les départements, ni les agglomérations (l'Association des Régions de France n'a qu'un rôle de coordination entre les régions). RFF intervient dans l'attribution des sillons aux trains TER.



Les régions, qui ont acquis la compétence nécessaire et renforcé leurs services transports, ont demandé la prorogation des anciennes conventions jusqu'au 31 mars 2007 pour avoir le temps d'affiner leurs exigences, alors que la SNCF souhaitait une signature des conventions avant la fin 2006. Une autre source de difficultés entre SNCF et régions est le niveau élevé des coûts (25% de plus qu'en Allemagne) et l'opacité des facturations de la SNCF.

Les associations de la FNAUT concernées par les nouvelles conventions TER se sont mobilisées pour faire prendre en compte leurs propositions, en particulier en Bourgogne (FNAUT Infos n°150) et en Lorraine (voir page 8).

- Elles estiment que la SNCF ne doit pas prescrire un modèle unique de convention, mais que les régions doivent obtenir l'adaptation des conventions aux réalités de chaque région et imposer leurs vues à l'exploitant.

- Les associations se heurtent dans certaines régions à l'absence d'instance de dialogue adaptée : c'est aux comités régio-

naux des partenaires, et non aux comités de lignes, qu'il revient de débattre des conventions TER, mais il n'en existe que dans 10 régions sur 20 (FNAUT Infos n°139).

Les demandes des usagers

L'engagement financier de toutes les régions doit être accentué (modernisation des gares et du matériel roulant, renforcement des fréquences), d'autant que le TER est victime de son succès : la clientèle s'étoffe et les trains sont bondés aux heures de pointe.

Le choix des matériels nouveaux (grande capacité, réversibilité, accessibilité, place pour les vélos et les bagages, vitesse maximale) est fondamental, aussi bien pour les usagers que pour les élus et les contribuables régionaux, car il conditionne l'attractivité, le confort et la productivité du TER.

Le transport combiné "TER + vélo" doit être encouragé car il élargit la zone d'achalandise du train, mais le transport des vélos pose problème sur certaines lignes aux heures de pointe. Il est donc souhaitable que les régions proposent un stationnement vélo sécurisé, abrité et gratuit dans toutes les gares TER, complété par une offre de location bon marché dans les gares centrales.

Il est souhaitable que toutes les régions, à l'image de Rhône-Alpes, prennent l'initiative d'introduire un cadencement des services TER, très attractif pour le voyageur.

- Un effort tout particulier doit porter sur l'intermodalité : amélioration des correspondances horaires et physiques entre trains, transports urbains et départementaux ; tarification et billettique ; information.

Une concertation entre région et départements est nécessaire par ailleurs pour parvenir à une répartition correcte des rôles respectifs entre train et autocar : trop souvent aujourd'hui, on observe une concurrence coûteuse et inutile entre des trains TER et des autocars départementaux.

Enfin les conventions TER doivent garantir une bonne coordination entre les TER et les trains de grandes lignes, TGV et Corail, et assurer de bonnes relations entre régions voisines.

-Les Centrales Régionales de Mobilité doivent être gérées par la région, et non par la SNCF qui est un transporteur parmi d'autres. Ces centrales doivent voir le jour dans les bassins de vie, au fur et à mesure de l'équipement billettique des exploitants locaux. L'objectif est d'offrir au public, dans un même lieu, une information sur les trains TER, cars interurbains et bus périurbains.

Des régions exigeantes

Un point crucial des nouvelles conventions sera le niveau d'exigence des régions vis-à-vis de la SNCF.

La qualité de service, très insuffisante (accueil en gare, retards, trains surchargés ou supprimés, grèves, transport des vélos), doit manifestement être améliorée, ce qui implique en particulier une maintenance plus efficace du matériel, de plus en plus sophistiqué, dans les centres spécialisés. Le système de bonus-malus doit donc être sérieusement révisé : le malus en cas de non-respect des engagements du transporteur doit devenir bien plus dissuasif.

Les heures d'ouverture des gares constituent un élément important d'accessibilité au service public TER et doivent être contractualisées.

Les nouvelles conventions doivent aussi se conformer à la charte du service prévisible (voir FNAUT Infos n°147) car le système d'alarme sociale fonctionne mal à la SNCF et les grèves régionales sont encore trop nombreuses. En Ile de France et en Alsace, la charte est appliquée avec de bons résultats : de nature contractuelle, elle ne remet pas en cause le droit de grève. En Alsace, le niveau de service le moins contraignant pour l'exploitant est, pour les grandes agglomérations et même les villes moyennes, voisin du maintien des services aux heures de pointe demandé par la FNAUT.

Les régions doivent s'engager à dédommager les usagers abonnés en cas de grève, retards chroniques ou importants retards ponctuels, et définir des règles précises d'indemnisation. Il s'agit de redistribuer aux abonnés les malus que la région perçoit de la SNCF (une telle démarche a déjà été suivie par la région Nord-Pas de Calais). Plus généralement, les pénalités encaissées par la région ou la SNCF doivent être réinvesties au bénéfice des usagers.

La FNAUT propose que la démarche de certification des gares et services TER soit contractualisée et fasse l'objet d'une programmation incluse dans les nouvelles conventions.

La FNAUT souhaite que les nouvelles conventions ne soient pas signées pour des durées trop longues (cette durée était de 5 ans pour les conventions venant à échéance, elle varie de 6 à 10 ans pour les autres). En effet les nouvelles conventions seront obligatoirement passées avec la SNCF, encore en situation de monopole : la libéralisation du transport ferroviaire régional, dont la FNAUT attend des effets positifs, devrait intervenir au plus tard en 2010, les exploitants privés souhaitant même une date plus rapprochée.

Permis à points

Récompense :

+5 points à Jean-Pierre Onufryk, maire de La Cambe (Calvados) : "d'un point de vue écologique, les zones pavillonnaires sont vraiment ce qu'il y a de pire : dépense d'énergie et gâchis d'espace. Les nouvelles constructions doivent être recentrées autour du bourg. Les habitants doivent pouvoir tout faire à pied. Ainsi nous fermons la rue des écoles une demi-heure matin et soir : les habitants du lotissement amenaient leurs enfants en voiture, maintenant les enfants viennent à pied".

Punitions :

-5 points à la CGT Cheminots du Centre : à son appel, en septembre 2006, des agents de conduite SNCF ont fait grève pour protester contre la suppression temporaire d'un train Tours-Lyon en raison des travaux d'électrification de la ligne Tours-Vierzon.

-3 points à la région Ile de France : en 2005, elle a diffusé 170 000 exemplaires d'une "carte régionale des pistes cyclables". Cette carte, simple juxtaposition d'informations fournies par les collectivités locales et bourrées d'erreurs, était inutilisable : indications fantaisistes, oublis, confusions. Pourtant bien accueillie par les médias, l'édition 2006, diffusée dans les mêmes conditions, est tout aussi inutilisable que la précédente.

Vitesse "citoyenne"

La Ligue Contre la Violence Routière dénonce souvent, et à juste titre, la vitesse maximale excessive des voitures. Mais son palmarès de la Voiture Citoyenne, qui mélange, avec des poids arbitraires, les critères de sécurité et d'environnement, réserve une surprise.

Parmi les 70 voitures les mieux classées (sur 707), 57 ont une vitesse maximale d'au moins 160 km/h, 40 d'au moins 170, 23 d'au moins 180, 9 d'au moins 190 et 4 d'au moins 200. La 5ème roule à 170, la 6ème à 190, la 8ème à 187 et la 25ème à 205. Une seule, la 52ème, roule à moins de 150 km/h (148). La plus rapide roule à 207 km/h.

Rappelons que la LCVR ne remet pas en cause la place de la voiture : "si nous voulons conserver la liberté de nous déplacer en voiture particulière, nous devons adapter les caractéristiques techniques des véhicules".

A méditer

Selon le président de la firme automobile Toyota : "la voiture sera à la fin du 21ème siècle dans la même situation que la cigarette à la fin du 20ème".

Un chef d'entreprise qui voit clair

● **Guy Jeannot**, chef d'entreprise à Verdun, s'élève contre diverses réalisations hasardeuses du conseil général de la Meuse, à commencer par la gare du TGV Est à Isoncourt "dont l'emplacement est un contre-aménagement du territoire", avec ses accès routiers ruineux ("un X routier délirant qui ne structure rien du tout") et la zone d'activités de 100 hectares prévue à proximité. "Pour payer ces fantaisies, les chefs d'entreprise ont vu la pression fiscale augmenter de 20% en 4 ans". Rappelons que la gare d'Isoncourt sera munie d'un minaret en bois "marquant l'entrée dans l'espace Meuse".

DINOSAURE

● **Me Eric de Caumont**, porte parole de l'Association de Défense des Automobilistes : "nous en avons assez de servir à renflouer les caisses de l'Etat ; il faut respecter les automobilistes que nous sommes tous". Double erreur : tout le monde n'est pas automobiliste, et un automobiliste qui respecte le code de la route est très satisfait des radars, qui le protègent des fous du volant.



Client taxi

Le 17 août 2006, un chauffeur de taxi, surpris à 140 km/h sur un tronçon de la RN4 où la vitesse était limitée à 90, s'est vu signifier l'immobilisation de son véhicule et le retrait de son permis de conduire : prenant le volant du véhicule, son client l'a raccompagné jusqu'à son domicile (La Croix).

Gendarmes et cochons

Il a fallu 8 heures aux gendarmes pour rattraper les 95 cochons échappés d'un camion qui s'était renversé le 21 août 2006 sur l'autoroute A81 à hauteur de Vaiges (Mayenne). Chaque cochon pesait en moyenne 140 kilos.

Brèves

Vocabulaire ferroviaire

La ponctualité d'un train se mesure au départ : elle est en défaut dès le moindre retard. La régularité se mesure à l'arrivée, elle est en défaut à partir d'un retard de 5 minutes.

Prix de l'énergie et TER

Depuis 3 ans, le prix de l'électricité a explosé. Ce paramètre n'était pas pris en compte dans le calcul de la contribution des régions au fonctionnement des trains TER. Pour la seule année 2006, compte tenu de la forte augmentation du trafic, la SNCF estime y être de sa poche pour plus de 25 millions d'euros.

Téléphérique ?

La ville d'Issy-les-Moulineaux envisage la construction d'un téléphérique pour relier la mairie, terminus de la ligne 12 du métro parisien au fort d'Issy, situé 50 m plus haut, où sont attendus 2600 habitants nouveaux. Nous publierons bientôt un article sur les chemins de fer à crémaillère, funiculaires et téléphériques urbains.

Champions du monde

Selon l'Union Internationale des Chemins de fer, les Suisses sont les plus grands usagers du train au monde : en 2002, ils ont effectué en moyenne 47 voyages en train, soit 2077 km sur les CFF et le BLS (2934 sur l'ensemble des compagnies suisses ferroviaires et routières). Viennent ensuite, en Europe, les Danois (29), les Autrichiens (23), les Allemands et les Néerlandais (20).

En kilométrage parcouru annuellement, les Suisses sont suivis par les Biélorusses (1435 km), les Français (1237), les Russes (1059), les Autrichiens (1039), les Danois (1036) et les Ukrainiens (1017). Les Japonais font en moyenne 1900 km en 68 voyages.

Le succès du TER

Entre 2002 et 2006, le rapport moyen entre la progression du trafic TER, exprimé en voyageurs-km, et la progression de l'offre, exprimée en trains-km, a été de 1,46 (l'offre a augmenté de 8,8% et le trafic de 12%). L'augmentation de l'offre a été payante dans 14 régions sur 20 (rapport supérieur à 1), en particulier en Bretagne (3,72), en Centre (2,63), en PACA (2,18) et en Rhône-Alpes (3,01). Son impact a été moins évident dans 6 régions : Auvergne (0,59), Bourgogne (0,58), Champagne-Ardenne (0,56), Franche-Comté (0,88), Midi-Pyrénées (0,54) et Nord-Pas de Calais (0,84) (source : la Vie du Rail).

Actions en régions

Alsace

● L'association Florirail dénonce avec vigueur le service Transports et Déplacements de la région Alsace, qui ignore délibérément l'intérêt d'une desserte ferroviaire du Florival : "si on pouvait enlever les rails, il serait plus facile d'entretenir l'emprise". La réouverture de la ligne Bollwiller-Heissenstein (8,9 km) est estimée à plus de 100 millions d'euros, soit le double de celle de la ligne Cannes-Grasse pourtant deux fois plus longue (19,1 km). Les propositions de Florirail pour une réouverture partielle de Bollwiller à Guebwiller ont été refusées par la région sous prétexte qu'elles ne sont pas réalisables dans le cadre du contrat de projet Etat-région 2007-2013 (voir le site www.florirail.free.fr).

Basse Normandie

● L'ADPCR propose la création de trois haltes ferroviaires (Carpiquet, parc des expositions et Mondeville) dans l'agglomération de Caen, et la création d'une tarification intermodale entre transports urbains de Caen, Bus verts du Calvados et trains : alors qu'un aller-retour Saint Lô-Caen coûte 13,5 euros, il n'en coûterait plus que 6,5. L'ADPCR demande le prolongement de la ligne des Bus Verts Bayeux-Port Grandcamp jusqu'à Lison via Isigny afin de créer une liaison entre les plages du débarquement et l'axe ferroviaire pour les touristes venant de Cherbourg ou de Bretagne. Elle demande la modernisation des gares de Lison et Bayeux.

● L'association Réseau Vert de Basse-Normandie, l'association Vélorail et la CGT Cheminots ont remis au Conseil régional plus de 8000 signatures pour le maintien de la voie ferrée Caen-Flers, qui traverse la Suisse normande. Le collectif réclame la réouverture de la ligne pour une exploitation touristique et commerciale et suggère que les Bus Verts du Calvados drainent les voyageurs vers les gares au lieu d'aller à Caen où ils s'engluent dans les embouteillages (www.rvbn.fr).

Congrès de la FEV

Le 5ème congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), suivi d'une assemblée générale, aura lieu le samedi 10 mars 2007 à Munich. Des rencontres sont prévues avec des représentants de la Commission Européenne, de la Communauté Européenne du Rail, du gestionnaire du réseau ferré néerlandais et de l'autorité organisatrice des transports de Munich. Précisions sur le site <http://www.epf-eu.be>.

Centre

● La FNAUT Centre a approuvé l'instauration d'une tarification unique à deux euros sur le réseau des lignes régulières d'autocars du Loiret. Cette politique ne saurait cependant remplacer les réouvertures de lignes ferroviaires prévues par la région Centre.

Ile de France

● L'AUT Ile de France s'inquiète de la faiblesse des crédits (692 millions d'euros) prévus par l'Etat pour les infrastructures de transports dans le cadre du contrat de projets Etat-région 2007-2013, soit 23% de moins en euros courants que pour le contrat de plan 2000-2006. L'AUT estime indispensable, en particulier, la désaturation de la ligne 13 du métro et la fiabilisation des RER B, C et D par le doublement du tunnel Châtelet-gare du Nord. Elle rappelle que d'autres agglomérations européennes, telles que Berlin ou Barcelone, investissent bien plus que l'Ile de France, pourtant "première éco-région d'Europe".

● L'AUT et le comité CIRCULE réclament la modernisation, approuvée fin 2003 par le STIF, du Poste d'Aiguillage et de Régulation du RER C. Les associations s'étonnent que RFF se soucie aussi peu de ce projet.

● L'AUT approuve les nouvelles orientations du STIF depuis sa décentralisation : introduction du ticket horaire, mesures sociales assurant le droit au transport, diminution du nombre de zones de la carte orange pour simplifier les déplacements entre banlieues.

● L'AUT déplore que la mise en place du réseau Mobilien se fasse aussi lentement en petite couronne et surtout en grande couronne, et que l'écoulement du trafic automobile reste le principal critère de choix des aménagements de la voirie, souvent discontinus ou destinés uniquement aux bus ou aux cyclistes et non aux deux.

Lorraine

● A l'occasion du renouvellement de la convention TER, la FNAUT Lorraine a présenté à la région des propositions concernant la certification de toutes les lignes du réseau lorrain TER (la ligne Nancy-Metz-Thionville est déjà certifiée), l'amplitude horaire de l'ouverture des gares, l'amélioration de la régularité, l'indemnisation des usagers abonnés en cas de retards trop fréquents sous forme d'un bon de voyage en TER, l'information en temps réel par téléphone portable en cas de situation perturbée, l'instauration d'un poste de médiateur chargé des litiges TER.

Activités de la FNAUT

● Claude Pierre dit Barrois a donné le point de vue de la FNAUT lors de la présentation du schéma régional des transports de la région Champagne-Ardenne à Reims.

● La FNAUT a soutenu l'action d'Agir pour l'Environnement contre une publicité agressive en faveur des 4x4.

● La FNAUT a soutenu auprès de la région Basse Normandie le projet de desserte ferroviaire du Mont Saint Michel préconisé par l'ADPCR (voir FNAUT Infos n°149).

● La FNAUT a protesté auprès de la compagnie aérienne Easyjet qui diffuse uniquement en anglais des informations relatives à la sécurité sur des vols au départ ou à destination de la France.

● Jean Sivardière a réaffirmé l'opposition de la FNAUT à tout projet de 3ème aéroport parisien lors du colloque de l'association Ville et Aéroport, animée par le député PS Jean-Pierre Blazy, sur "le développement aéroportuaire, l'aménagement du territoire et le développement durable". Il est intervenu également à la journée parlementaire sur les transports organisée par le député UMP Hervé Mariton sur "la dynamisation du transport urbain", et lors des Entretiens Territoriaux du Centre National de la Fonction Publique Territoriale à Strasbourg sur "la démocratie participative et l'évaluation des politiques publiques".

● Marc Debrincat et Anne-Sophie Vincent ont organisé une journée formation sur le traitement des litiges entre usagers et transporteurs et sur la médiation SNCF, avec la participation de Bernard Cieutat, médiateur de la SNCF.

● La FNAUT a publié un cahier d'acteur lors du débat public relatif au projet de LGV Poitiers-Limoges : pour la première fois, elle ne soutient pas un projet de LGV. Elle étudie le projet de LGV Bordeaux-Espagne (articles à paraître dans un prochain FNAUT Infos).

● Régis Bergounhou a participé à une réunion du Comité de suivi de la Charte pour la prévisibilité du service public de transport en période perturbée.

● Daniel Courivault a participé à un débat sur le thème "transport et environnement" lors de l'assemblée générale du Conseil National des Transports.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 151
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

Retour en arrière Poitiers-Limoges, Bordeaux-Espagne : des projets TGV très contrastés

En lisant le document intitulé "Éléments pour un dialogue territorial", que la Direction Régionale de l'Équipement du Centre a publié en septembre 2006, on se croit revenu 30 ans en arrière !

Le préambule est certes rassurant. Il insiste sur la nature, l'architecture et les activités humaines - toutes remarquables dans la région - et sur un environnement "à intégrer" (?). Il s'inquiète de l'étalement périurbain trop prononcé, de la prédominance du transit automobile, des risques pétrolier et climatique, du "droit de vivre dans un environnement harmonieux et respectueux de la santé", enfin de la nécessaire revalorisation des modes les plus économes en espace et en énergie.

La suite du document est malheureusement en contradiction totale avec ces beaux principes. Il est dit qu'en matière de mobilité des personnes, "il n'existe pas d'alternative crédible à l'usage de la voiture". Il est proposé "d'aménager des itinéraires routiers alternatifs à l'autoroute A10 pour les déplacements locaux" : seule une augmentation des capacités routières est envisagée.

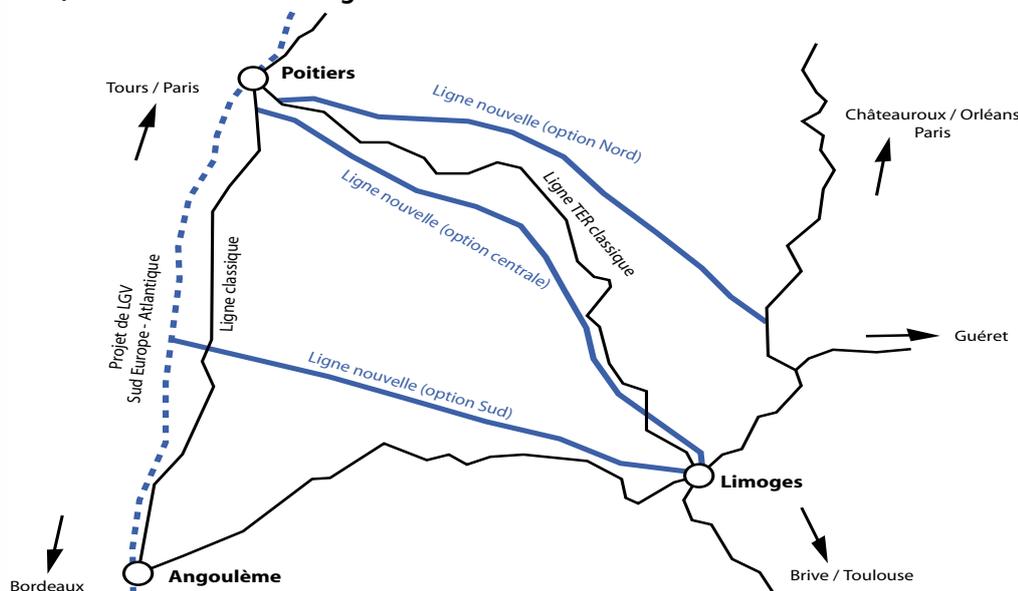
Les quatre options présentées pour l'aménagement du corridor Ile de France-Tours ne sont que routières (mais rien n'est dit du périphérique de Tours, qui risquerait de devenir une autoroute de contournement). Oubliés le rôle du TER et de l'autoroute ferroviaire précédemment évoqués ! Silence total sur l'impact de la modernisation en cours de la ligne Tours-Vierzon et de la future LGV Tours-Bordeaux, ou celui que pourrait avoir la réouverture de la voie ferrée Orléans-Chartres.

Les solutions alternatives au sur-développement routier, abandonnées en chemin, n'étaient-elles là que pour se donner bonne conscience ? Pour l'administration de l'Équipement, l'avenir est donc le "tout-autoroute" et la région n'est qu'un corridor de transit routier.

Jean -François Troin, FNAUT Centre

L'A19 Artenay-Courtenay (100 km de liaison est-ouest à travers le nord du Loiret) va permettre un contournement sud de l'île de France en reliant l'A10 Paris-Bordeaux à l'A77 Paris-Nevers et à l'A6 Paris-Lyon. 1% de son coût est consacré "à la valorisation paysagère de l'infrastructure et au développement harmonieux des territoires traversés" (sic) : l'environnement est sauf !

Ironie du calendrier : les débats publics sur les projets de lignes à grande vitesse Poitiers-Limoges, une entreprise irréaliste, et Bordeaux-Espagne, une liaison internationale d'un intérêt difficilement contestable, se sont déroulés en même temps fin 2006. S'opposant pour la première fois à un projet TGV, la FNAUT réaffirme son point de vue : sur les axes à fort trafic potentiel, il ne faut pas hésiter à voir grand pour obtenir des transferts massifs de trafics sur le rail ; sur les autres axes, il ne faut pas se laisser séduire par des projets mirobolants mais in finançables, il faut au contraire retenir des solutions plus modestes mais plus efficaces de modernisation progressive du réseau existant, et rechercher une irrigation fine des territoires.



La LGV Poitiers-Limoges

Un projet de ligne à grande vitesse (LGV) doit avoir un minimum de pertinence économique, donc s'appuyer sur une clientèle potentielle suffisante. Cela suppose que la LGV desserve une grande agglomération (Bordeaux, Toulouse, Nice ou la Côte d'Azur), qu'elle irrigue une région densément peuplée (Bretagne), ou qu'elle constitue un maillon d'un grand axe européen (TGV Est).

C'est sur de tels critères que le rapport Rouvillois a, en 1996, remis en cause le schéma directeur TGV un peu trop aventureux adopté en 1992 (voir FNAUT Infos n°54) et recommandé logiquement, pour améliorer la desserte de l'axe Paris-Limoges-Toulouse, une desserte par train pendulaire associée à une modernisation de la ligne classique. De cette réflexion est né en 2001 le projet POLT défendu activement par les régions concernées.

L'apparition inattendue en 2004, en pleine campagne électorale, d'un projet de barreau LGV Poitiers-Limoges rattachant le Limousin à la future LGV Atlantique (une idée de la DATAR ne répondant à aucune demande régionale), a donc d'autant plus surpris que le projet POLT avait lui-même été jugé trop ambitieux et abandonné le 18 décembre 2003 par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT).

Projet surdimensionné

Présenté et défendu par RFF, le barreau Poitiers-Limoges mettrait Limoges à 2h de Paris par TGV (2h50 aujourd'hui par Teoz). L'objectif est séduisant mais se heurte à des réalités géographiques et démographiques incontrournables.

- Cette LGV ne s'intègre dans aucun itinéraire européen, ou même français, susceptible de l'alimenter, sauf à rêver

■ ■ ■ Une LGV Poitiers-Limoges ?

d'une "Transversale Alpes-Atlantique à grande vitesse" Lyon-Limoges-Nantes-Rennes de 700 km qui ne verra jamais le jour (voir FNAUT Infos n°146).

- Elle ne desservirait que les agglomérations de Limoges (230 000 habitants) et Brive (90 000), et, par rabattement, celles plus lointaines et encore moins peuplées d'Aurillac, Rodez, Périgueux et Cahors, pour lesquelles une bonne desserte par train de nuit resterait plus efficace.

- Enfin, selon RFF, elle ouvrirait le Limousin sur la façade atlantique. Mais aucun projet n'est présenté pour rapprocher Limoges et Poitiers de Nantes.

Quel financement ?

La LGV coûterait 1,3 milliard d'euros (cas du tracé central de 115 km, qui a manifestement la faveur de RFF). Mais RFF s'attarde peu sur le problème du financement. Pourtant l'article 4 de son cahier des charges interdit à RFF d'investir à perte ; le projet n'est évidemment pas éligible aux subventions européennes ; l'Etat est impécunieux ; on imagine mal un investisseur privé s'engager dans un partenariat public-privé (PPP) évoqué par RFF malgré la faible rentabilité de l'ouvrage.

Les collectivités territoriales concernées (agglomérations de Limoges et Brive, départements de la Haute Vienne et de la Corrèze, région Limousin) seraient donc sollicitées. Mais, peu fortunées, elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du développement de leurs transports de proximité : le seul coût des études précises de la LGV dépasse celui de la modernisation en cours de la ligne régionale Poitiers-Limoges (65 millions d'euros).

RFF estime que la LGV pourrait être mise en service en 2016, ce qui prêterait à sourire car ce projet, non phasable, pourrait aussi bien ne jamais aboutir.

- Il a fallu des années pour arriver à dégager le financement du TGV-Est, un investissement à vocation européenne et qui concerne plusieurs millions d'habitants, celui du TGV Rhin-Rhône lui aussi d'intérêt européen, et même celui, pourtant plus modeste, de la réouverture de la ligne La Cluse-Bellegarde dont l'utilisation, à partir de 2009, réduira de 20 minutes la durée de la liaison internationale Paris-Genève (rappelons qu'un projet de LGV Mâcon-Genève, dix fois plus coûteux, avait été abandonné après quelques années de rêveries).

- Très récemment, la Commission Européenne a fait savoir qu'elle ne subventionnerait pas le projet de LGV Tours-Bordeaux, qui s'inscrit pourtant dans l'axe européen Paris-Espagne, ce qui risque de retarder sa réalisation initialement prévue pour 2016.

- Les autres projets (Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux-Toulouse/Espagne, PACA), susceptibles de capter des trafics aériens massifs, seront évidemment considérés comme plus importants que la LGV Poitiers-Limoges.

Risque grave pour les lignes existantes

L'impact futur d'une LGV Poitiers-Limoges sur les lignes existantes a été complètement ignoré par RFF.

- La ligne Paris Austerlitz-Limoges dessert des villes importantes (Orléans, Vierzon, Châteauroux) et, par les gares d'Argenton-sur-Creuse, Saint Sébastien, La Souterraine et Saint Sulpice-Laurière, la majeure partie de la Creuse.

La mise en service de la LGV viderait la ligne classique des deux tiers de sa clientèle actuelle, les voyageurs habitant Limoges ou plus au sud passant alors par Poitiers pour se rendre à Paris. Sa desserte se dégraderait inévitablement, et les régions Centre et Limousin seraient amenées à intervenir pour maintenir des relations suffisamment fréquentes et éviter ainsi que n'apparaisse peu à peu entre Orléans et Limoges un désert ferroviaire. D'autre part, faute de rentabilité économique, les travaux en cours sur cette ligne ne seraient pas poursuivis si la construction de la LGV était décidée.

- La ligne régionale Poitiers-Limoges, déjà menacée par la concurrence routière (mise à 2x2 voies de la RN 147), serait elle aussi fragilisée par la disparition de la clientèle de bout en bout, soit environ 35% de la clientèle totale.

Le lancement de la LGV ne pourrait que retarder la modernisation en cours de cette ligne, en particulier le renouvellement de la voie entre Saint Benoît et Montmorillon susceptible de ramener la durée du trajet Poitiers-Limoges à 1h30.

Une solution inadaptée

La FNAUT estime donc que le projet de LGV Poitiers-Limoges, outre son caractère irréaliste financièrement, répond mal aux besoins de l'ensemble des voyageurs et ne permet pas un aménagement équilibré du territoire.

Renoncer à la LGV Poitiers-Limoges ne signifie pas abandonner toute amélioration des relations ferroviaires entre le Limousin et Paris. Il est grand temps, après vingt ans d'études, d'en venir à des réalisations concrètes. Mais il existe d'autres solutions, moins onéreuses et plus efficaces que le projet présenté par RFF. La priorité doit être donnée à la modernisation des lignes existantes, dont bénéficieraient à la fois les trafics voyageurs et le trafic de fret.

Daniel Courivault

Les propositions de la FNAUT

Une desserte TGV Limoges-Paris par Poitiers présenterait des difficultés :

- le jumelage systématique des TGV Limoges-Paris et La Rochelle-Paris en gare de Poitiers, rendu nécessaire par le faible trafic potentiel de ces deux relations, ferait perdre 10 minutes ;

- la LGV Atlantique au nord de Courtaulin et la gare de Paris-Montparnasse, déjà très chargées, seront saturées par l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux, et augmenter leur capacité serait quasiment impossible.

On peut cependant rapidement améliorer les relations Limousin-Centre-Ile de France et Limoges-Poitiers :

- en mettant des TGV en circulation sur les lignes existantes, entre Limoges et Paris-Austerlitz, et entre Limoges, Roissy et Lille par Juvisy ;

- en supprimant les passages à niveau situés entre Argenton-sur-Creuse et Vierzon pour permettre une vitesse de 220 km/h, puis en construisant un évitement de Vierzon (340 millions d'euros) faisant encore gagner 10 minutes, ce qui ramènerait la durée du trajet Limoges-Paris à moins de 2h30 ;

- en modernisant la ligne Poitiers-Limoges pour obtenir un trajet en 1h30.

La FNAUT demande également l'étude de la réouverture de la ligne Poitiers-Chollet qui permettrait de rétablir une liaison Limoges-Poitiers-Nantes évitant le détour par Tours, et une étude comparative approfondie des divers projets imaginés pour la liaison Limoges-Paris : TGV Limousin (avec une LGV se débranchant à Salbris vers Bourges, Montluçon et Clermont), projet POLT, projet RFF et projet FNAUT.

Un président qui veut tout !

Jean-Paul Denanot, président PS de la région Limousin, n'a peur de rien ! Il est favorable au barreau LGV Poitiers-Limoges (en espérant naïvement que l'Union Européenne contribuera à son financement) mais, comme il n'imagine pas sa réalisation avant 15 ans, il réclame aussi le TGV pendulaire sur la ligne classique Paris-Limoges-Toulouse, sans oublier l'électrification de la ligne Saint Sulpice Laurière-Guéret (un projet estimé à 80 millions d'euros) permettant au TGV d'accéder à Guéret, agglomération de 30 000 habitants. Avec un programme aussi copieux, on voit mal qui pourrait en vouloir à M. Denanot, mieux inspiré quand il critique la concurrence coûteuse entre train et autocar sur certains itinéraires régionaux et réclame une meilleure coopération entre les autorités organisatrices de transports.

Grands élus visionnaires

Alain Rodet, maire PS de Limoges, Jacques Santrot, maire PS de Poitiers et Marie-Françoise Pérol-Dumont, présidente PS du conseil général de la Haute-Vienne, souhaitent la réalisation "très rapide" de la LGV Poitiers-Limoges.

Selon Alain Rodet : "notre rôle est historique. Il faut regarder plus loin que le POLT, qui n'est qu'un bon projet de court terme, et travailler pour nos petits-enfants. Il nous faut de la vraie grande vitesse, à plus de 300 km/h, notre région en a besoin pour grandir. Nous n'avons pas vocation à jouer en promotion de district, il est temps pour nous de monter en ligue 1".

Quant à Mme Pérol-Dumont, elle envisage sans réticence une contribution de son département au financement de la LGV, "un dossier capital".

Paris-Clermont Ferrand : un choix rationnel

En 2005, la région Auvergne a étudié les améliorations possibles des relations Paris-Clermont Ferrand, aujourd'hui assurées en 3h10 en passant par Vichy, Moulins et Nevers (en 3h quand les travaux en cours seront terminés).

Une liaison TGV passant par Montchanin-Le Creusot (sur la LGV Paris-Lyon), grâce à un barreau LGV de 100 km entre Vichy et Montchanin coûtant environ 1400 millions d'euros, analogue à la liaison Limoges-Paris par Poitiers (sur la future LGV Paris-Bordeaux), a été envisagée. La durée du trajet Clermont-Paris serait de 2h30, mais l'exploitation serait difficile (il faudrait jumeler à Montchanin des rames Clermont-Paris à des rames Lyon-Paris).

Une modernisation de la ligne classique d'un coût comparable permettrait un trajet en 2h45 et serait phasable, elle profiterait aussi aux villes de Moulins et Nevers. C'est ce choix prudent qui a été retenu par la région Auvergne.

Paris-Briançon : un projet original

Le département des Hautes-Alpes (125 000 habitants) est considéré par la DIACT comme le plus isolé de France. L'actuel train de nuit transporte certains jours plus de 650 personnes, et le rapport qualité/prix est attractif, mais une part importante de la clientèle potentielle est rebutée par le niveau de confort trop spartiate. Un aller-retour Paris-Briançon dans la journée est impossible.

Le conseil général envisage donc la mise en service d'un "train-hôtel" Paris-Briançon "transformant le handicap du temps de parcours excessif en atout offrant une nuit de voyage dans un confort comparable à celui d'un hôtel".

Le projet de LGV Bordeaux-Espagne vient d'être soumis au débat public à la suite du projet de LGV Bordeaux-Toulouse (FNAUT Infos n°139 et 142).

Les objectifs sont nombreux : combler le hiatus entre les réseaux TGV français et espagnol (la LGV Vitoria-Irun sera en service en 2013), rapprocher le sud de l'Aquitaine de Paris et décharger la ligne classique Bordeaux-Irun, en voie de saturation, au bénéfice du trafic TER, du trafic interfrontalier de voyageurs et du trafic de fret. Le TER Bordeaux-Facture-Arcachon est un des plus chargés de France et dessert une zone en expansion démographique très rapide.

Faut-il, pour répondre à ces objectifs, mettre à 3 puis 4 voies la ligne classique ou construire une LGV et, dans cette deuxième hypothèse, quel tracé retenir ? Enfin ce projet doit-il être réalisé avant ou après la LGV Bordeaux-Toulouse ?

Un point essentiel est le délai de mise en service d'une éventuelle LGV Bordeaux-Espagne. L'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux était prévue pour 2016, mais la Commission Européenne ayant décidé de concentrer ses crédits sur les itinéraires transfrontaliers, son financement est encore problématique. On imagine donc mal une LGV Bordeaux-Espagne opérationnelle avant 2025.

Que la solution retenue au sud de Bordeaux soit une LGV ou non, on ne peut évidemment attendre une date aussi éloignée pour agir. Comme le demande le COBARTEC, association membre de la FNAUT implantée dans la région d'Arcachon, il est nécessaire de moderniser la ligne classique Bordeaux-Hendaye et d'augmenter sa capacité, solution qui, selon la contre-expertise d'un cabinet suisse, serait suffisante pour les 20 ans à venir.

Cette ligne sort de Bordeaux par une tranchée traversant les communes de Talence et Pessac (100 000 habitants au total). Il est cependant possible d'y créer une troisième voie en vue d'absorber le trafic TER en croissance rapide, de relever la vitesse, entre Facture et Dax, de 160 à 220 km/h, et de créer des évitements pour faciliter la coexistence des trafics voyageurs et fret. Ces travaux nécessaires ne doivent pas être occultés par la perspective de construction d'une LGV à plus long terme.

Le Conseil national de la FNAUT a cependant estimé que, très vraisemblablement, la modernisation de la ligne classique ne pourra suffire si un report vraiment massif du trafic routier sur le rail est recherché (10 000 camions par jour franchissent la frontière à l'Ouest des Pyrénées, soit 96% du fret terrestre).

Bien qu'une LGV littorale soit phasable, dessert mieux Arcachon et pose moins de problèmes d'insertion hors agglomération bordelaise, il s'est prononcé en faveur d'une LGV Bordeaux-Espagne, à peine plus coûteuse, passant par l'Est des Landes (tracé 3 proposé par RFF), jugée plus efficace que le doublement de la ligne classique ou la création d'une LGV longeant la ligne classique, sur la base des arguments suivants.

- La sortie de Bordeaux d'une LGV est nettement plus facile en direction de Langon qu'en direction de Facture.

- Ce tracé 3 présente un tronçon commun entre Bordeaux, Langon et Captieux (à 25 km au sud de Langon) avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, d'où une possibilité de réduction importante du coût de l'ensemble des deux projets, et un phasage possible de la LGV Bordeaux-Toulouse.

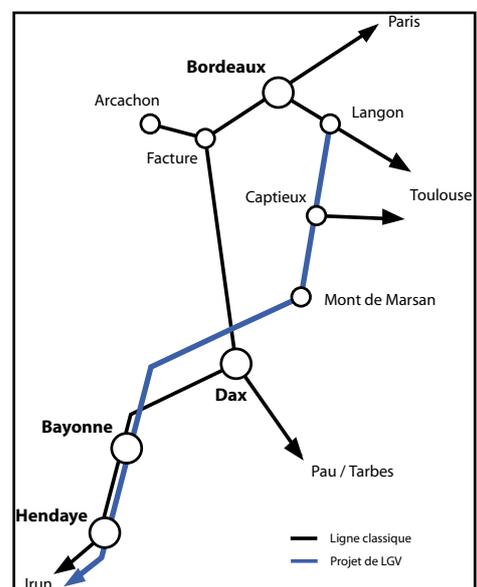
- Il permet de desservir directement Mont de Marsan et, par la réouverture possible de lignes désaffectées comme le suggère le CRELOC, les agglomérations de Pau, Lourdes et Tarbes.

- Il permet d'établir des relations directes par TGV entre Toulouse, le sud de l'Aquitaine (Bayonne), le nord de l'Espagne et Madrid.

- Enfin ce tracé peut être partiellement jumelé avec celui de l'autoroute A65 Pau-Langon-Bordeaux afin de réduire son impact environnemental.

Bien entendu, la FNAUT s'oppose à tous les projets de gares nouvelles envisagées à Mont de Marsan, Dax (première ville thermale de France) et Bayonne.

Cette perspective n'a évidemment de sens, comme pour le projet Lyon-Turin, que si elle s'accompagne dès maintenant d'une politique volontariste de report modal : blocage des capacités routières entre la France et l'Espagne, création d'une éco-redevance sur le trafic routier de fret et sur le trafic aérien.



Massy-Valenton : un problème national

On sait que des TGV dits "diamétraux" ou province-province peuvent passer du réseau Atlantique aux réseaux Nord (vers Roissy) et Sud-Est en évitant Paris et en empruntant la grande ceinture parisienne Sud entre Massy et Valenton. Sur ce tronçon qui comprend deux sections à voie unique, ces TGV doivent coexister dans des conditions très difficiles avec le RER C et des trains de fret (la circulation totale est d'environ 120 trains par jour, dont 40 TGV) : il leur faut parfois 30 mn pour parcourir moins de 20 km.

La construction d'un "barreau TGV sud" francilien reliant les LGV Atlantique et Sud-Est, pouvant comprendre une gare sous Orly, a été prévue au schéma directeur TGV, mais seul le lancement des études est envisagé au cours du contrat de projets 2007-2013, et l'Etat n'a pas dégagé les crédits nécessaires à la tenue d'un débat public sur le projet. Dans cette attente, une modernisation de la grande ceinture a été imaginée afin d'en augmenter le débit.

Un avant-projet a été approuvé en 2003 dans le cadre du dernier Contrat de Plan, par RFF, la région Ile de France et le STIF. Il comprend en particulier, côté Orly, une dénivellation souterraine permettant de séparer TGV et RER et, côté Antony, la mise à double voie du raccordement avec la LGV Atlantique. Aucune expropriation n'est exigée et le coût très raisonnable de l'opération, environ 90 millions d'euros, doit être pris en charge par l'Etat, RFF et les régions les plus concernées (Aquitaine, Bretagne, Centre, Ile de France, Pays de la Loire, Poitou-Charentes).

L'opération a cependant pris un retard considérable en raison de l'opposition de communes riveraines telles qu'Antony. Cette opposition est compréhensible en raison de l'augmentation prévue des trafics et de l'absence de concertation initiale de la part de RFF, mais elle donne lieu à des surenchères politiques de toutes origines : elle a amené Jean-Paul Huchon, président PS de la région, à suspendre la signature de la convention de financement (tous les autres financeurs ont signé).

Des mesures satisfaisantes d'insertion (protections acoustiques et aménagements paysagers), d'un coût significatif mais abordable (+10%), ont alors été proposées par RFF et considérées comme acceptables par l'une des deux associations de riverains. Mais, malgré ses discours habituels favorables au transport collectif et au développement durable, Jean-Paul Huchon ne veut toujours pas signer et demande des

études supplémentaires. On ne voit pas ce que ces études pourraient apporter, sauf à envisager des travaux démesurés, enfouissement ou couverture des voies, comme le proposent certains riverains.

La FNAUT est donc intervenue auprès de lui en juillet 2006, un an après l'AUT Ile de France qui n'avait pas obtenu de réponse, pour lui demander de débloquent la situation et permettre l'engagement rapide des travaux.

Il y a en effet urgence aujourd'hui. Les conditions de circulation des trains - TGV, RER et fret - se dégradent peu à peu, et cette dégradation va s'accroître à partir de juin, avec la mise en service du TGV Est, puisque 3 liaisons quotidiennes entre Strasbourg et l'Ouest, et 3 autres entre Strasbourg et le Sud-Ouest, sont décidées.

L'immobilisme de Jean-Paul Huchon depuis 3 ans et son manque de volonté politique sont incompréhensibles :

- une fois "le barreau sud" ouvert, l'Ile de France bénéficiera directement des travaux réalisés sur la grande ceinture alors qu'elle ne les aura que très partiellement financés ;

- à court terme, si le projet Massy-Valenton est encore retardé, les usagers quotidiens du RER C subiront davantage de retards et ne pourront obtenir le renforcement des services qu'ils réclament depuis longtemps (faute de capacité, un seul train par demi-heure circule en pointe entre Massy et Pont de Rungis), les riverains ne bénéficieront d'aucune protection phonique malgré la croissance des trafics, les TGV diamétraux ne rencontreront pas le succès espéré par la SNCF ;

- on ne peut pas regretter les dysfonctionnements de la SNCF, qu'il s'agisse de voyageurs ou de fret, si on ne met pas à sa disposition des infrastructures d'une qualité minimale.

La récente proposition de RFF de ne réaliser que les aménagements prévus côté Orly est un pis-aller qui ne permettrait qu'un faible gain de capacité et ne garantirait en rien l'accélération de la construction du barreau sud.

Le blocage de la modernisation du tronçon Massy-Valenton pénalisera financièrement la SNCF au moment où son trafic TGV province-province croît deux fois plus vite que son trafic radial.

Enfin ce blocage ne peut qu'inciter les élus du Grand Ouest à s'arquer sur le projet aberrant d'aéroport de Notre Dame des Landes au lieu de jouer la carte du rabattement par TGV sur Roissy donnant accès à de nombreuses relations aériennes internationales.

Marc Pélissier, AUT Ile de France

SNCF :

conflictualité inquiétante

Les grèves à répétition survenues fin 2006 à la SNCF ont de quoi irriter : un tel phénomène n'est observé chez aucun de nos voisins européens. Le dialogue social fonctionne mal à la SNCF et selon Louis Gallois, ancien président de l'entreprise, syndicats et direction s'en partagent la responsabilité.

La FNAUT, qui s'est toujours gardée de jugements sommaires à ce sujet et n'a d'ailleurs aucune légitimité pour se prononcer, n'en dénonce pas moins avec fermeté une culture du conflit incitant à mesurer des rapports de force par la grève au lieu de négocier sérieusement. Il est parfaitement anormal, par exemple, que les difficultés rencontrées à chaque changement de service provoquent rituellement une grève alors qu'elles seraient anticipées et surmontées dans toute autre entreprise.

L'ensemble des cheminots devrait se préoccuper de toute urgence de la persistance archaïque de ces conflits.

- La grève pénalise les voyageurs, et d'abord les moins fortunés d'entre eux, qui ne disposent pas d'une voiture pour aller travailler. La démarche du "service prévisible" doit être étendue à toutes les régions car, à la longue, elle peut pousser les partenaires sociaux à mieux intégrer les exigences des voyageurs et de la collectivité. Mais l'expérience a montré, en particulier en Alsace, qu'elle n'est pas la panacée : c'est bien la grève elle-même qu'il faut prévenir.

- La grève pénalise aussi les chargeurs, qui perdent beaucoup d'argent à chaque grève et, excédés, finissent par se reporter durablement sur la route.

- La grève pénalise la SNCF, qui perd des recettes précieuses, et la collectivité, qui subit des pertes économiques et le renforcement des coûts sociaux et environnementaux de la route.

- Enfin la grève répétitive constitue un risque suicidaire pour les cheminots eux-mêmes, en menaçant leur emploi. Tout en ranimant la perspective d'une législation autoritaire du droit de grève, chaque conflit décrédibilise le rail auprès de ses financeurs politiques et donne des armes à ses adversaires les plus irresponsables. Il fait perdre du trafic de fret à la SNCF au bénéfice de la route mais aussi, dorénavant, au bénéfice de ses concurrents ferroviaires. Il ne fait enfin que pousser les régions et, nous l'observons sur le terrain, les usagers à souhaiter la libéralisation rapide du trafic TER dans le cadre de délégations de service public : peu importé en effet aux usagers le statut, public ou privé, de l'exploitant du moment que la fiabilité des services est garantie.

Un financement insuffisant et incertain

Mesure démagogique, le chèque essence est certes d'un montant limité. Mais il constitue un très mauvais signal donné par l'Etat 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.

Les contrats de projets Etat-régions

Les contrats de plan Etat-régions (CPER) ont été instaurés en 1982. La génération actuelle, la quatrième, a permis un renouveau du ferroviaire, quasiment absent des précédentes, avec 210 projets. 3,2 milliards d'euros auront été dépensés hors Ile de France, dont 1,1 par l'Etat, et 1,4 pour les transports collectifs franciliens dont 0,91 par l'Etat.

Exemples d'opérations réussies : la première phase de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, la réouverture de Cannes-Grasse, l'électrification de Rennes-Saint Malo. A l'inverse, le projet de réouverture d'Orléans-Chartres n'a pas abouti.

Sur décision du CIACT du 14-10-2005, un plan de relance exceptionnel du volet « infrastructures » des CPER en cours, d'un montant de 500 millions d'euros (300 pour les routes, 200 pour les autres modes) a été mis en place. Le taux de réalisation des projets ferroviaires sera inférieur à 70% : préparés trop vite, de nombreux projets n'étaient pas finalisés lors du lancement des contrats et des surcoûts sont apparus, bien des chantiers n'ont été engagés qu'en 2004 (voir FNAUT Infos n°127) ; les projets non engagés ou non terminés sont reportés. Le taux de réalisation des projets routiers sera de 100%, l'Etat assumant la réalisation d'ici 2008 des projets non terminés.

Les contrats de projets

La démarche des contrats de plan a montré ses limites : retards d'exécution, dérives financières, complexité des financements croisés, dispersion des efforts budgétaires de l'Etat.

Suite aux critiques de la Cour des Comptes, le gouvernement a réformé ce dispositif et, le 6 mars 2006, il a lancé une nouvelle génération de contrats, dits de projets, sur la période 2007-2013.

Les objectifs

- La compétitivité et l'attractivité des territoires (pôles de compétitivité, technologies de la communication).

- Le développement durable (transports collectifs, énergies renouvelables).

- La cohésion sociale et territoriale (rénovation urbaine, emploi et formation professionnelle, notamment pour la reconversion des bassins en difficulté).

La méthode

- Les régions seront les partenaires privilégiés de l'Etat, mais il y aura aussi des contrats avec d'autres collectivités.

- Les contrats seront resserrés sur un nombre limité d'opérations ayant un effet moteur sur l'économie des régions.

- Les engagements seront compatibles avec les moyens financiers de l'Etat et des régions.

Les moyens mis en place

- Les crédits feront l'objet d'une révision annuelle et pourront être modifiés à mi-parcours, c'est-à-dire en 2010.

- Le 18 juillet 2006, les préfets ont reçu leurs mandats de négociation fixant les projets jugés prioritaires par l'Etat et les montants financiers que l'Etat est prêt à mobiliser sur la période 2007-2013, soit 10,5 milliards d'euros. Cette somme a été portée à 13 milliards suite aux protestations des régions.

- 28% de cette somme concernent l'enseignement supérieur et la recherche, 17% l'environnement et 25% (soit 2,6 milliards d'euros) les infrastructures de transports.

Le volet transport

- Un point essentiel : les contrats de projets ne comportent pas de volet routier. L'Etat mettra de l'argent sur les routes dans le cadre d'autres dispositifs contractuels avec les départements.

- Tous les contrats comporteront un volet Transport ferroviaire. L'enjeu est de renforcer l'accessibilité, particulièrement des villes moyennes.

- Au moins 1,5 milliard d'euros sera consacré aux infrastructures ferroviaires, le reste au fluvial, au portuaire, aux transports collectifs d'Ile de France et aux transports urbains en province.

- Les projets qui n'auront pas été réalisés à hauteur de 10% au bout de 18 mois seront retirés des contrats.

Les opérations proposées par l'Etat aux régions sont d'abord des opérations intéressant directement ces dernières (certaines d'entre elles figuraient déjà dans les derniers CPER mais n'ont pas été réalisées ; en PACA seules de telles opérations sont programmées) :

- amélioration de la capacité des infrastructures ferroviaires pour les transports quotidiens (Ile de France, Lyon, Marseille, Lille, Strasbourg) ;

- modernisation de lignes (Paris-Clermont, Rennes-Brest et Rennes-Quimper, Rouen-Ile de France), et électrifications (Bourges-Saincaize, Paris-Troyes).

Mais l'Etat souhaite une participation des régions à d'autres investissements :

- des acquisitions foncières pour la réalisation des futures LGV ;

- la régénération du réseau classique au-delà des annonces déjà faites (sur les lignes peu fréquentées, chaque euro investi par une région sera accompagné d'un euro versé par l'Etat et d'un euro versé par RFF) ;

- le transport de fret (artère nord-est, magistrale Eco-fret, Paris-Bordeaux, Lyon-Turin, contournement de Lyon, chantiers de transport combiné).

A7-A9 : nouvelle stratégie ou belles promesses ?

Suite au débat "VRAL" (FNAUT-In-fo n°147 et 150), les ministres Dominique Perben et Nelly Olin ont présenté, le 4 décembre 2006, leur plan visant à désengorger les autoroutes A7 et A9.

Alors que Nicolas Hulot multipliait ses interventions médiatiques, il était difficile pour le gouvernement de retenir un élargissement (de 2*3 à 2*5 voies) de l'A7 : il a donc reporté la décision et a seulement annoncé quelques mesures techniques et confirmé des décisions déjà prises, les unes très dangereuses pour l'environnement, les autres plus vertueuses mais non financées.

Si elle constitue un succès pour les associations mobilisées contre l'élargissement, cette décision ne doit pas faire illusion malgré sa présentation habile : le gouvernement n'a en rien réorienté sérieusement sa politique des transports dans un sens conforme à ses engagements théoriques contre le gaspillage de pétrole et l'effet de serre.

Les décisions annoncées

- Sur l'A7 et l'A9, des réductions de vitesse et une modulation des péages seront introduites en période de pointe, et certaines interdictions de doubler seront imposées aux camions.

- "Pour faire face à la hausse du trafic, la priorité sera donnée au ferroviaire et au fluvial". Les ministres ont rappelé les divers projets à l'étude ou en cours de réalisation : autoroute ferroviaire, autoroute de la mer, investissements ferroviaires et portuaires, cadencement des trains dans la vallée du Rhône, ... Les travaux du Lyon-Turin commencent dès 2010 et le contournement ferroviaire de Lyon (CFL) serait accéléré, mais il ne s'agit que d'un effet d'annonce sans financement.

- L'élargissement de l'A7 de Valence à Orange, et de l'A9 de Nîmes à Montpellier, est écarté provisoirement et le projet de trans-ardéchoise A79 semble abandonné. Mais tous les projets adoptés lors du CIADT du 18 décembre 2003 ont été confirmés, en particulier le projet autoroutier alpin nord-sud (A48 Ambérieu-Bourgoin + A51 Grenoble-Sisteron), l'A45 Lyon-Saint Etienne et la mise de la N88 Saint Etienne-Toulouse au gabarit autoroutier : pas de doublement sur place de l'A7 donc, mais un triplement sur des axes parallèles par des autoroutes... de montagne.

Ainsi le gouvernement affirme aujourd'hui que l'itinéraire alpin A48 + A51 aura un rôle de délestage de l'A7, et pas seulement de désenclavement des Hautes Alpes : il le niait fermement lors du récent débat public sur l'A51. Mais,

en renonçant à élargir l'A7, il le fait accepter plus facilement.

- Un "plan national d'action publique transport, urbanisme et effet de serre" sera élaboré, il s'inscrira dans l'objectif facteur 4 : le plan climat serait-il donc insuffisant ? Quelques bonnes intentions pour les transports urbains, mais pas un mot sur la tarification du transport routier. La création d'un "observatoire interrégional de la mobilité" permettra "d'identifier les problèmes rencontrés par les usagers" (à croire qu'ils sont inconnus), les associations n'en feront pas partie.

- Enfin un éventuel élargissement de l'A7 et de l'A9 sera réexaminé dans 5 ans par l'observatoire interrégional.

Où en sera-t-on en 2012 ?

- Les mesures de gestion de la circulation autoroutière fluidifieront et sécuriseront le trafic, mais ne le réduiront pas. Elles auront pour effet pervers d'augmenter le débit de l'axe A7-A9.

- Les investissements les plus lourds (A51, contournement autoroutier Ouest de Lyon ou COL, contournement ferroviaire Est de Lyon ou CFL, Lyon-Turin) ne seront évidemment pas en service en 2012. Seul le tronçon nord du CFL fera l'objet d'une enquête publique en 2008.

- Au mieux, l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, qui doit démarrer prochainement, aura démontré son efficacité, et le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, décidé en 2000, sera en service. L'électrification de la ligne Chambéry-Valence et son raccordement à la LGV Méditerranée seront peut-être terminés.

- Mais il se peut aussi que l'A48 et sa jonction avec l'A49 Grenoble-Valence soient réalisées, et que la RN 102 reliant Aubenas à l'A7 ait été modernisée comme promis, ce qui renforcerait le trafic sur l'A7. En pratique, on sait bien que les projets routiers se concrétisent plus vite que les projets ferroviaires, plus complexes par nature.

Rien de décisif n'aura donc été réalisé pour enrayer la croissance du trafic autoroutier car les efforts auront été dispersés entre la route et ses alternatives. Le problème de l'engorgement de l'A7 et de l'A9 se reposera, et l'élargissement sur place risque fort d'apparaître alors comme la solution la plus simple et la plus facile à financer et à faire accepter, d'autant que le refus du gouvernement de choisir dès aujourd'hui aura entretenu l'illusion qu'il est possible de satisfaire la demande croissante de mobilité tout en préservant l'environnement.

Jean Sivardière

A45 : un projet absurde

Le projet de deuxième autoroute Saint Etienne-Lyon est un des plus irrationnels et dangereux de ceux qui ont été retenus par le CIADT du 18-12-2003 et confirmés récemment par le ministre des Transports Dominique Perben.

Il s'agit tout d'abord d'une solution techniquement dépassée. Comme l'a montré la DDE de la Loire, on peut fluidifier et sécuriser le trafic sur l'autoroute existante A47 sans construire l'A45, pour un coût très inférieur (100 millions d'euros au lieu de 1,5 milliard) et dans des délais bien plus brefs.

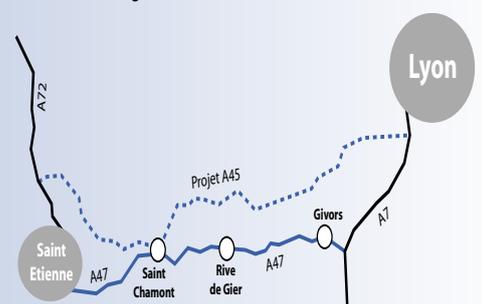
Une réduction de la vitesse maximale autorisée de 110 à 90 km/h, selon le principe des "autoroutes apaisées", accompagnée d'une interdiction de doubler pour les camions, permettrait immédiatement, et pour un coût presque nul (signalétique) d'augmenter fortement la sécurité et le débit.

Par ailleurs, plus de la moitié du trafic observé sur l'A47 entre Saint Etienne et Givors est un trafic local qui ne se reporterait pas sur l'A45.

Enfin bien des automobilistes pourraient se reporter sur le train si on poursuivait les efforts de développement de la liaison TER Firminy-Saint Etienne-Lyon, desserte cadencée ayant pour origine ou destination alternativement Lyon Perrache et Lyon Part Dieu, et desservant les gares de Rive de Gier, Saint Chamond et Givors-ville. On peut augmenter la capacité et la fréquence des trains. La suppression du cisaillement très pénalisant de Givors ramènerait la durée du trajet Saint Etienne-Lyon Perrache de 50 à 40 mn.

Ainsi le réaménagement de l'A47 et le renforcement simultané de la liaison ferroviaire constituent une solution plus efficace que la construction de l'A45, d'autant plus que le trafic empruntant cette nouvelle autoroute déboucherait sur des accès encombrés de Lyon.

L'A45 aurait par ailleurs un effet doublement néfaste sur l'aménagement du territoire. Elle renforcerait l'aspiration économique de Saint Etienne par Lyon, et l'étalement diffus de l'agglomération lyonnaise. Enfin cet investissement est incompatible avec le PDU de l'agglomération lyonnaise.



Permis à points

Récompense :

+2 points à la direction de Divia, réseau de transports urbains de Dijon, pour une initiative intelligente et originale : tout fraudeur verbalisé a le choix entre une amende de 40 euros ou un abonnement d'un mois coûtant 30 euros. 2 fraudeurs sur 3 choisissent l'abonnement.

Punitions :

-4 points à la municipalité de Niort. Le département des Deux-Sèvres, géré par la droite, améliore son réseau d'autocars et l'agglomération de Niort cherche à développer son réseau d'autobus. Pendant ce temps, la municipalité PS de Niort incite les automobilistes, à grand renfort de publicité pour ses parkings, à venir en ville en voiture.

Bêtisier spécial

Pierre Baudriller, président de la section atlantique de l'association Axe Nantes-Méditerranée, réclame une jonction autoroutière entre l'A10 et l'A20 passant par Confolens (16). Il veut drainer le flux des camions qui transitent entre l'Espagne et l'Europe du Nord, désenclaver le Confolentais et assurer ainsi son développement économique. Son argument face à un projet concurrent passant au sud de Poitiers : "tous les simples citoyens que nous sommes ont compris que l'axe aujourd'hui prioritaire n'est pas Poitiers-Limoges mais Madrid-Confolens-Bellac-Moscou". Oublié, l'axe Lisbonne-Limoges-Kiev défendu par l'association ALTRO !

Le jargon des urbanistes

Jean Sivardière a assisté à Grenoble, en avril 2006, à un colloque sur les SCOT (schémas de cohérence territoriale). Il a pris quelques notes susceptibles de rendre accessible au lecteur non spécialiste la problématique du sujet.

"Le SCOT implique une gouvernance transversale à l'échelle du territoire urbain, il a besoin d'un supplément d'âme projectuel et d'une reconstruction de l'individualité sociale. Il doit porter les exigences de la programmation de ses phases opérationnelles. Mais il convient auparavant de définir l'échelle de représentation des acteurs".

Un intervenant, en projetant sur grand écran un point d'interrogation renversé, a affirmé qu'il fallait "renverser les interrogations afin d'apporter un éclairage nouveau". Réaction d'un "grand témoin" fin connaisseur du sujet : "oui, totalement".

BIEN DIT

Francis Cuillier, Grand Prix de l'Urbanisme 2006 : "le tramway est plus qu'un moyen de transport, c'est un outil de requalification de l'espace public et de recomposition urbaine, qui offre une mise en scène de la ville. Il s'oppose au métro qui ne change rien en surface et n'oblige pas à faire des choix pour limiter l'emprise de la voiture".

DINOSAURE

Christian Gérondeau, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs : "le tramway sur rails est rétrograde, techniquement dépassé. C'est un gaspillage massif et une technologie du 19ème siècle. Le bus articulé rend le même service. Pour les automobilistes, c'est la formule la plus gênante" (cité par Le Parisien, 16-12-06).

Une ville-parking

Bien que comptant moins de 100 000 habitants, l'agglomération d'Arras a adopté un PDU sans y être obligée par la Loi sur l'air. Mais la ville d'Arras n'a manifestement pas compris l'objectif d'un PDU. Ses magnifiques places (place des Héros, Grand Place) sont de vulgaires parkings et, à l'occasion des fêtes de fin d'année, elle s'est vantée de pouvoir offrir 3800 places de stationnement à moins de 500 m du beffroi.



La voiture rend fou

Madame Li, habitante de Hohhot, ville de Mongolie, apprenait à conduire à son chien : elle a provoqué une collision avec une voiture venant à sa rencontre. Elle a expliqué que "son chien la regardait souvent conduire et adorait se vautrer sur le volant".

Couleuvre voyageuse

En août 2006, une couleuvre appartenant à un voyageur suisse s'est échappée et s'est réfugiée dans l'armoire électrique de la cabine du conducteur du train. Il a fallu dix jours pour la retrouver. L'immobilisation de la rame a coûté 10 000 FS aux CFF.

Brèves

Retour de la vignette ?

Le rapport d'étape de la commission Syrota sur "l'énergie à l'horizon 2050" (Conseil d'Analyse Stratégique, ex-commissariat du Plan) propose de rétablir la vignette automobile (stupéfaitement supprimée en 2001 par Laurent Fabius) sous une version écologique, en indexant son montant sur le volume de CO2 émis par les véhicules. Il recommande aussi de sanctionner, après contrôle au péage de sortie, les conducteurs qui auraient dépassé la vitesse moyenne réglementaire sur autoroute.

Journée d'étude de la FUBicy

"Ville cyclable, des solutions sur mesure", tel est le thème de la journée d'étude organisée le vendredi 30 mars, à Lons-le-Saunier, par la Fédération des Usagers de la Bicyclette : quelle place pour le vélo dans les villes moyennes et petites ? quel rôle pour les centrales de mobilité, la location de vélo et le vélo en libre service ? Jean Sivardière introduira la discussion par un exposé sur les villes moyennes (<http://fubicy.org>).

Contraste

Le trafic de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse (assuré à 43% par Easyjet) est en hausse : 4 millions de passagers par an. Mais il ne bénéficie d'aucune desserte directe depuis Mulhouse : les passagers doivent prendre le train jusqu'à Bâle puis un bus (un bus toutes les 10 mn). Côté allemand, 11 bus par jour circulent entre Fribourg et l'aéroport.

Les villes où il fait bon vivre

Selon le cabinet HRC, qui a réalisé une enquête mondiale auprès des expatriés de toutes nationalités, les villes les plus agréables à vivre sont Zürich, Genève, Vancouver, Düsseldorf, Vienne, Francfort, Berne, Copenhague, Amsterdam, Bruxelles, Toronto. On retrouve parmi elles les "villes mythiques" où la voiture est maîtrisée (voir FNAUT Infos n°136). Paris, première ville française citée au palmarès, ne figure qu'à la 30ème place.

Région rurale

Après avoir envisagé une hausse de la TIPP d'environ un centime d'euro, qui lui aurait rapporté 8 millions d'euros, la région Poitou-Charentes a décidé d'y renoncer, elle sera ainsi la seule région à ne pas recourir à cette source nouvelle de financement. Argument de Ségolène Royal : "nous sommes une région rurale, les carburants sont déjà d'un prix élevé". Comment fait-on dans les autres régions rurales ?

Actions en régions

Basse Normandie

● L'association Réseau vert, des cheminots CGT et des élus Verts ont "inauguré" symboliquement la gare de Feugerolles-Saint André, située sur la ligne Caen-Flers dont ils réclament la réouverture, après avoir débroussaillé ses abords et placé des panneaux indiquant les correspondances aux extrémités de la ligne. Ce travail de sensibilisation a été utile : le Conseil régional a demandé à RFF de sauvegarder toute l'emprise de la ligne en vue d'une réouverture, et d'étudier une exploitation touristique.

● L'ADPCR a salué l'amélioration sans précédent de l'offre sur l'axe Caen-Bayeux-Lison-Saint Lô-Coutances ... sur une ligne promise à la fermeture il y a 15 ans. Si la relation Caen-Rennes a bien été renforcée comme elle le souhaitait le lundi et le samedi, l'ADPCR déplore la faiblesse persistante de la desserte du sud Manche et des relations entre le centre Manche et Paris.

L'ADPCR a présenté des propositions tarifaires pour les jeunes bas-normands se déplaçant vers les pôles de formation de Rennes et du Mans.

Pour dénoncer la passerelle de la gare de Lison, inadaptée et dangereuse, l'ADPCR a organisé un "marathon" auquel plusieurs centaines de personnes ont participé.

Champagne-Ardenne

● L'APUTCRE, tout en poursuivant ses discussions avec la SNCF, a mobilisé ses usagers et les élus contre le risque de forte augmentation du prix des relations ferroviaires Reims-Paris lors de la mise en service du TGV-Est.

L'association s'est indignée de la condamnation à seulement un an de prison, dont quatre mois fermes sous le régime de la semi-liberté, d'un chauffard qui avait écrasé une personne âgée sur un passage protégé.

● L'ACCUS, association des usagers de Châlons-en-Champagne, s'inquiète de la dégradation des dessertes des villes de la vallée de la Marne : Château-Thierry, Dormans, Epernay, Châlons, Vitry-le-François, Saint Dizier, Bar-le-Duc. La durée des trajets vers Paris ou Nancy, où de nombreux voyageurs travaillent quasi-quotidiennement, s'est allongée car les relations directes disparaissent, et les retards s'accumulent faute d'entretien correct du matériel roulant.

L'association des usagers des transports du triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François partage ces préoccupations et suggère que la desserte routière de la gare meusiennaise du TGV Est depuis Bar le Duc soit prolongée jusqu'à Saint Dizier.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● Toulon-Var-Déplacements s'inquiète du projet d'élargissement de l'autoroute Est A57 à 2 fois 3 voies, lié à la future mise en service du tunnel urbain. L'association demande que cet axe soit considéré comme une artère urbaine car la capacité des voiries assurant la distribution du trafic vers les quartiers est déjà insuffisante.

L'association a dénoncé l'abandon du tramway sur rail, pourtant bien adapté à la desserte de Toulon, seule agglomération française de plus de 300 000 habitants à en être privée malgré 25 ans de réflexion.

● Lors du débat public VRAL, la FNAUT PACA a présenté un projet de ferroutage entre Valence et Perpignan permettant de transporter 5000 camions par jour (2 sens réunis) et de remédier à la saturation croissante de l'A7 entre Valence et Orange (voir le site www.fnaut-paca.org).

Rhône-Alpes

● L'association DARLY critique l'aménagement trop sommaire de la zone 30 mise en place dans le centre de Lyon fin 2005 (86 km de voiries, 500 hectares) : ni contresens cyclables, ni chicanes, ni rétrécissement des voies de transit, ni suppression de feux rouges et passages piétons.

● Le SCUA d'Annecy et l'AGFUT sont favorables au développement prioritaire du transport combiné par conteneurs multimodaux et appuient l'association Mégevand-Trimodal (www.megevand-tri-modal.com).

● Suggérée en particulier par Pierre Loridon, militant de la FNAUT, la création d'une liaison lacustre entre Thonon et Genève par vedette rapide pour les déplacements domicile-travail a été mise à l'étude.

● Lyon-Métro a organisé pour ses adhérents une visite du réseau de tramways de Saint Etienne. L'association a présenté une conférence publique de Jean-Paul Birchen, expert en transports et urbanisme au CERTU, sur "les déplacements et la politique de la ville".

● Lyon-Métro, Lyon-Tramway, Trans 2000 et DARLY constatent que les usagers des bus sont pénalisés par l'obligation de monter par la porte avant, ce qui réduit la vitesse commerciale et dégrade la régularité. Lyon Métro demande par ailleurs que les conflits entre directions et personnels des entreprises de transports ne se traduisent plus par des interruptions de services, comme c'est déjà le cas dans les services publics de distribution de l'eau, du gaz et de l'électricité.

Activités de la FNAUT

● François Jeannin est intervenu lors d'une table-ronde sur le thème de l'avenir de la voiture en ville, organisée à Sochaux dans le cadre des rencontres internationales Mobilis par le pôle Véhicule du Futur et le réseau européen des régions automobiles.

● Yves Egal a présenté les idées de la FNAUT sur le transport aérien lors d'une réunion publique sur les nuisances de l'aéroport de Roissy, organisée à Sarcelles par les Verts.

● Daniel Courivault a participé à une conférence-débat sur "le climat, urgence du 21ème siècle" organisée par l'UMP. Il a animé une table-ronde sur le thème "pertinence et limites du report modal" lors d'un colloque organisé par l'association TDIE (Transport-développement-Intermodalité-Environnement).

Groupe fret

Le groupe thématique de la FNAUT sur le transport des marchandises lance la deuxième phase de ses travaux sous le nom de Fret 2. Il sera animé par Michel Zonca, qui succède à André Laumin, animateur de Fret 1. L'objectif est de compléter et d'actualiser les travaux déjà réalisés. Pour participer à Fret 2, adressez-vous à Michel Zonca :

- tél 03 83 28 19 65 ou 06 81 12 33 36
- courriel zonca.michel@wanadoo.fr.

Sigles obscurs

A la demande de plusieurs lecteurs, nous avons établi une liste de sigles souvent utilisés dans le secteur des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Cette liste peut être consultée et téléchargée sur le site de la FNAUT.

● Max Mondon est intervenu lors d'un colloque GART-PREDIT sur l'autopartage en France. Il a proposé d'intégrer l'autopartage dans l'abonnement au transport collectif urbain.

● La FNAUT a demandé à la région Basse Normandie de se prononcer en faveur de la sauvegarde de la voie ferrée Caen-Flers, elle a été entendue.

● La FNAUT a produit une émission Consomag consacrée à la tarification SNCF et ses pièges.

● La FNAUT et FNE ont apporté leur soutien aux associations qui s'opposent aux prolongements des autoroutes A104 et A12 ainsi qu'au projet de 4ème rocade autoroutière francilienne.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 152
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

Revaloriser le rôle des associations

Dans le débat en cours sur la crise de la démocratie représentative, on n'a guère entendu les candidat(e)s à l'élection présidentielle évoquer le rôle élargi que pourraient jouer les associations.

Disposant d'une bonne connaissance des besoins de la population et, souvent, d'une expertise qui en vaut bien d'autres, les associations pourraient utilement servir de relais entre le public et les responsables politiques locaux ou nationaux. A condition toutefois qu'on leur accorde des moyens financiers décents et des moyens d'expression, comme elles le réclament en vain depuis de nombreuses années.

Les associations pourraient ainsi être intégrées systématiquement à l'élaboration et au suivi des décisions. On pourrait aussi leur confier des enquêtes, des études, des missions de réflexion prospective et d'évaluation des politiques publiques dont les conclusions seraient largement diffusées.

Une telle évolution inciterait un plus grand nombre de citoyens à s'engager dans la vie collective en sachant que leur travail serait pris en considération, elle leur permettrait à la fois de se familiariser avec la complexité de l'action politique et d'en exercer un certain contrôle.

Contrairement à ce qu'affirme, avec un certain mépris, une conseillère de Ségolène Royal, les associations ne se réduisent pas à une poignée de "professionnels de la participation". Et la faiblesse du mouvement associatif français, qui est aussi celle des syndicats, ne doit pas être acceptée comme une donnée culturelle inéluctable : elle est due, pour une large part, à l'attitude non démocratique des pouvoirs publics qui refusent le dialogue et découragent le citoyen actif. Il suffit, pour s'en convaincre, d'observer quelle suite est donnée par l'Etat à certains débats organisés par la Commission Nationale du Débat Public...

Une revalorisation du rôle du mouvement associatif est essentielle au bon fonctionnement d'une démocratie représentative. Elle peut contribuer à écarter les "pulsions populistes" évoquées par Yves Mény dans *Le Monde* du 29-10-2006 : c'est la faiblesse des corps intermédiaires qui coupe les élus de la population et alimente l'extension dangereuse de l'abstention électorale.

Jean Sivardière

Trains Corail Intercités : du défaitisme à la relance

La FNAUT a toujours dénoncé la part de responsabilité de la SNCF dans le déclin des dessertes transversales ou interrégionales par trains Corail. Elle a donc accueilli avec intérêt une démarche récente visant enfin à revitaliser ces dessertes par une politique commerciale volontariste et une modernisation du matériel roulant. Cependant les trains Corail Intercités, gérés aujourd'hui par la Direction du Transport Public de la SNCF, constituent un ensemble hétéroclite : les uns relèvent manifestement de la seule responsabilité de la SNCF et doivent être intégrés à la desserte grandes lignes, les autres assurent essentiellement des déplacements domicile-travail et doivent être gérés par les régions. L'Etat doit soutenir financièrement cette clarification des rôles.



Photo : Marc Debrincat

On sait que les dessertes ferroviaires assurées par les trains Corail sur les lignes transversales et les "petites radiales" ont été délaissées depuis des années, à l'exception de quelques-unes, malgré leur intérêt évident pour l'aménagement du territoire. La SNCF a valorisé récemment les relations les plus rentables en introduisant les trains Téo et Lune, mais a continué à exploiter médiocrement les autres, se contentant de supprimer discrètement les services, de jour ou de nuit, les plus déficitaires.

Quant à l'Etat et aux collectivités territoriales, ils ont toujours refusé d'assumer un "déficit" (évalué à 124 millions d'euros en 2004 et 91 millions en 2005 pour un chiffre d'affaires de 405 millions) considéré comme inéluctable, alors même qu'ils négligeaient les investissements ferroviaires indispensables et encourageaient par ailleurs, sans vergogne, la concurrence routière et aérienne (voir FNAUT Infos n°123, 138 et 142).

Fin 2005, les propositions de Louis Gallois, alors président de la SNCF, d'un co-financement des Corail par la SNCF, l'Etat et les régions ont été refusées par ses partenaires. Les actions menées par les régions, les syndicats et les associations de la FNAUT, fortement mobilisées, ont cependant permis d'éviter l'élagage brutal que la SNCF menaçait d'effectuer : plusieurs relations interrégionales parmi les plus déficitaires ont été supprimées ou, plus souvent, fractionnées, mais le pire a été évité.

Tout en refusant toute contribution financière, l'Etat a imposé à la SNCF de ne plus supprimer de liaisons et a estimé qu'elle pouvait assumer le déficit des trains Corail au titre de la péréquation.

La SNCF s'engage

Il ne restait à la SNCF qu'une seule réaction possible, préconisée de longue date par la FNAUT : réduire le déficit en attirant

de nouveaux clients, développer au lieu d'élaguer (services de jour et de nuit, arrêts dans les petites villes, voitures-restaurants, trains auto-couchettes), faire preuve d'imagination commerciale, adapter le matériel, renforcer les fréquences, innover pour maîtriser les coûts d'exploitation.

La SNCF a donc pris, fin 2005, des engagements commerciaux prometteurs et elle va investir 130 millions d'euros en 4 ans dans le matériel roulant. Elle veut réduire ses coûts de 10% d'ici 2009.

Mais dans quel cadre mener cette politique nouvelle ? La SNCF exploite des services voyageurs très variés :

- la direction Voyages France Europe (VFE, ex-Grandes Lignes) gère les services rentables à longue distance (plus de 300 km), TGV, Corail Téo, trains de nuit Lunea et Auto-Train ;

- la direction du Transport Public gère les services de proximité, Transilien en Ile de France, TER dans 20 autres régions et Chemin de fer corse.

C'est à cette deuxième direction que la SNCF a décidé de rattacher la gestion des trains Corail "ordinaires" circulant sur des distances moyennes (160 km en moyenne). Précédemment appelés "trains interrégionaux" (TIR), ces trains (177 locomotives et 1075 voitures) ont été rebaptisés pour l'occasion sous la marque "Corail intercity".

Les 25 relations, assurées par 330 circulations par jour, ont été regroupées en 7 directions : Grand Est, Grand bassin parisien Nord, Lignes Normandes, Paris-Granville, Grand bassin parisien sud, Grand Centre, et Arc atlantique. Le quart Sud-est de la France n'est pas concerné, les liaisons à moyenne distance y étant assurées par des trains TER depuis l'arrivée du TGV Méditerranée.

Etat des lieux

Au cours de l'année 2005, la SNCF a enquêté de manière précise sur la fréquentation actuelle et potentielle, la typologie des voyageurs, le taux d'occupation des trains et les tarifs pratiqués.

Deux trains Corail sur trois, soit 85% du chiffre d'affaires (et aussi 85% du déficit), assurent des relations radiales entre Paris et les villes du Grand Bassin Parisien, en particulier Rouen, Amiens, Saint Quentin, Reims, Troyes, Montargis, Orléans, Dreux, Evreux.

C'est le marché des déplacements domicile-travail des "provinciliens", en plein essor (ce qui pose un problème de saturation progressive des grandes gares parisiennes) : outre les problèmes d'emploi, le prix élevé de l'immobilier et les conditions de vie difficiles à Paris ou en banlieue parisienne favorisent l'installation de la population en périphérie du bassin

parisien ; et la dégradation des conditions de circulation routière pousse à utiliser le train pour accéder à Paris.

Les autres trains Corail, qui ont été au centre des polémiques et affrontements de 2005, desservent des lignes radiales "secondaires" (Paris-Bâle), des lignes transversales reliant deux régions adjacentes ou parfois plusieurs régions, ou parfois même des lignes intrarégionales (Bordeaux-Hendaye).

Le taux moyen d'occupation des trains Corail varie beaucoup d'une ligne à l'autre, et les pointes quotidiennes ou hebdomadaires sont très marquées.

- Sur Paris-Troyes-Mulhouse, l'occupation moyenne est de 50% et atteint 72% lors de la pointe du soir.

- Sur Bordeaux-Nantes, l'occupation moyenne est de 27%, elle est de 25% hors pointe hebdomadaire et de 35% pendant cette pointe.

- Sur Paris-Amiens-Boulogne, l'occupation moyenne est de 40% jusqu'à Amiens (elle est supérieure à 85% en pointe) et de 10% au-delà.

Le profil de la clientèle est moins contrasté. Environ 40% de la clientèle est une clientèle privée voyageant pour ses loisirs ; la part des voyages d'affaires varie de 12% (Nantes-Bordeaux) à 22% (Paris-Caen-Cherbourg) ; la part des déplacements pendulaires (domicile-travail ou domicile-étude) est de 34% sur Paris-Caen-Cherbourg, elle dépasse 40% sur Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux et atteint 45% sur Paris-Bâle.

Relance

La SNCF a adopté une politique commerciale volontariste.

- Elle a révisé sa tarification pour augmenter ses recettes en heures de pointe et mieux remplir les trains circulant en heure creuse.

- Elle a lancé une politique tarifaire attractive avec des prix d'appel (tarifs Prem's de 10 à 20 euros, tarifs mini-groupes) et des campagnes de publicité.

- Elle a écarté la réservation obligatoire afin de conserver la simplicité d'utilisation (on se demande pourquoi elle n'en fait pas autant pour les Téo).

- Elle développera l'achat sur Internet et fera mieux connaître l'offre Corail en ne proposant plus systématiquement l'offre TGV éventuellement concurrente.

- Enfin elle consacrera 90 millions d'euros au gros entretien du matériel roulant (70 aux voitures et 20 aux locomotives), 32 millions à la modernisation de 300 voitures (accessibilité, confort des sièges, espaces pour les bagages et les vélos, toilettes, connexions internet), enfin 8 millions à la réversibilité de 23 locomotives et 9 voitures-pilotes.

Un regroupement hétéroclite

Le regroupement Corail Intercity est très artificiel, il ne répond qu'à une logique d'exclusion ("ni TER, ni TGV") et de séparation rentable-non rentable.

- La longueur des itinéraires et les temps de parcours de bout en bout sont très variables d'un cas à l'autre : 119 km en 0h57 pour Paris-Montargis, 328 km en 2h27 pour Paris-Granville, 639 km en 8h36 pour Bordeaux-Lyon. Les valeurs moyennes citées par la SNCF (160 km en 1 à 2h) ont peu de signification : il y a des chevauchements avec TER et VFE.

- Les flux transportés sont massifs sur les radiales courtes du Grand bassin parisien, bien plus faibles sur les lignes transversales fragiles. Sur un total de 24 millions de voyageurs par an, le trafic est de 7,2 millions sur le Grand bassin parisien sud, de 6,9 sur les lignes normandes, de 1,4 sur l'Arc atlantique et seulement de 1,1 sur le Grand Centre. Les fréquences elles aussi sont très disparates : 23 allers-retours par jour sur Paris-Rouen, 5 sur Paris-Granville et un seul sur Bordeaux-Lyon ou Paris-Ussel.

Incohérences

Par ailleurs, bien des anomalies peuvent être relevées dans la répartition des trains entre TER, Corail Intercity et VFE (ex-Grandes Lignes).

- Les relations intrarégionales Marseille-Nice et Grenoble-Lyon sont gérées par les régions concernées, mais la relation Bordeaux-Hendaye, intrarégionale elle aussi, l'est par la SNCF.

- Les relations interrégionales Caen-Rennes et Lyon-Clermont sont gérées respectivement par les régions Basse Normandie-Bretagne et Rhône-Alpes-Auvergne, mais la relation Bordeaux-Toulouse l'est par la SNCF.

- Les relations à longue distance Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont relèvent de la direction VFE ; Lyon-Reims, Lyon-Nantes, Paris-Royan, Paris-Ussel dépendent de Corail Intercity. Des trains Lyon-Strasbourg, Paris-Miramas et Marseille-Dijon sont des TER.

- Les relations domicile-travail sont assurées par TER (Beauvais-Paris), par TER ou Corail Intercity (Orléans-Paris) ou même par TGV (Le Mans-Paris).

Le saviez-vous ?

Les trains Corail assurent 10% du trafic grandes lignes. Ils parcourent 7500 km du réseau ferré, dont 3000 km non électrifiés et 1000 en voie unique, et desservent 280 gares. L'âge moyen des locomotives tractant les trains Corail est de 34 ans. Le taux moyen d'occupation des trains Corail est de 36%, celui des rames TGV est de 71%.

L'article 18 de la LOTI

Cet article de la loi Fiterman du 30-12-1982 stipule que "la SNCF a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national". Il justifie la péréquation entre les services grandes lignes rentables et non rentables. Hors TER, Transilien et Chemin de fer corse, l'Etat est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire ; en pratique il se décharge de cette fonction sur la SNCF.

Corail et TER

En moyenne, alors qu'un voyage en TER est subventionné à 70%, un voyage en train Corail Intercités l'est à environ 20% (les charges de la SNCF ont été de 487 millions d'euros en 2005, les recettes de 405 millions et le déficit de 91 millions).

Le FIATA

Le Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien permet de subventionner certaines lignes aériennes intérieures considérées comme nécessaires à l'aménagement du territoire. Alimenté par une partie de la taxe sur l'aviation civile, le FIATA est géré par la DGAC et se montait à 118 millions d'euros en 2004. Cet important effort de péréquation bénéficie aux compagnies aériennes et aux gestionnaires d'aéroports.

On peut d'ailleurs se poser des questions sur la pertinence de cet effort : la liaison aérienne Saint Etienne-Paris bénéficie du FIATA alors que le TGV assure une liaison efficace sur cet axe...

Suppressions

L'exploitation des trains Corail de nuit Paris-Carmaux et Paris-Saint Gervais est menacée. La relation diurne Paris-Rodez directe a été supprimée fin 2006 : une correspondance est assurée à Brive entre un Téo Paris-Brive et un TER Brive-Rodez. Les relations VFE assurées par trains Corail de jour sont menacées elles aussi : l'Aubrac Paris-Béziers, le Cévenol Paris-Nîmes-Marseille (ils seront remplacés par des TER au sud de Clermont-Ferrand).

Les infrastructures

L'avenir des trains Corail dépend des initiatives commerciales de la SNCF mais aussi, et de manière cruciale, des performances autorisées par les infrastructures, donc des efforts financiers de RFF, de l'Etat et des régions.

Le programme de régénération du réseau lancé par le gouvernement (voir FNAUT Infos n°147) devrait permettre de supprimer les ralentissements les plus pénalisants. Une intervention des régions, dans le cadre des contrats de projets, serait logique car les TER en bénéficieraient autant que les Corail.

Le dynamisme commercial de la direction Corail Intercités (qui tranche avec le défaitisme passé de la SNCF), la hausse du prix du pétrole, la croissance du temps libre et la montée de la sensibilité à l'environnement redonnent une chance sérieuse aux trains Corail. La SNCF espère d'ailleurs augmenter leur clientèle de 12% (elle a déjà augmenté 4,5% en 2006) et ramener ainsi leur déficit à 50 millions en 2009. Cependant, même si leur déficit n'est pas une fatalité, l'avenir des trains Corail n'est pas assuré car même si leur déficit peut être réduit, l'équilibre d'exploitation sera difficile à atteindre.

Un avenir incertain

- La plupart de ces trains sont utilisés par 14000 abonnés voyageant majoritairement lors de la pointe quotidienne et bénéficiant d'une réduction forfaitaire (70%). Ils doivent être largement dimensionnés et acquittent des péages élevés.

- Les autres trains Corail desservent des régions peu peuplées et à l'économie peu dynamique.

- La SNCF est, par ailleurs, soumise à des contraintes économiques fortes : augmentation des péages versés à RFF (+11% en 2006, +9,5% en 2007) et explosion du prix de la traction électrique (+15% en 2006, +24% en 2007).

- Une péréquation entre TGV et Corail ne va pas de soi : le TGV dégage peu de bénéfices (les péages absorbent 30% des recettes) et la SNCF doit pouvoir investir (gares, matériel roulant).

- Le matériel devra être renouvelé dans dix ans : la SNCF en aura-t-elle les moyens ? Or le public veut du neuf : depuis que le TGV a remplacé le train Corail sur Paris-Metz, à vitesse inchangée et billet plus cher, la fréquentation a augmenté de 10% ...

- Certaines lignes utilisées sont sinueuses et mal entretenues, leur profil est difficile, ce qui limite leurs performances (Paris-Ussel, Lyon-Bordeaux) et leur attractivité. A l'inverse, le maillage autoroutier se renforce.

Le risque existe donc que la SNCF (ses dirigeants ne s'en cachent pas) ne conserve, au-delà de 2010, que les relations dont elle aura réussi à diminuer fortement le déficit, et n'en revienne à son intention initiale de supprimer les autres ou de les "refiler" aux régions.

Des rôles à clarifier

Il est donc souhaitable d'en arriver à une organisation plus rationnelle et plus lisible de la gestion des Corail.

- Manifestement les liaisons à longue distance ont une vocation mixte commerciale et d'aménagement du territoire. El-

les devraient être intégrées dans le réseau des relations VFE afin d'en renforcer le maillage et la cohérence et d'aboutir à un réseau structurant de grandes relations nationales placées sous la responsabilité de la SNCF (du moins tant que la concurrence avec d'autres exploitants ne jouera pas).

Certes de telles liaisons, concernant généralement plusieurs régions, peuvent être gérées par celles-ci (c'est le cas du TER "Interloire" Orléans-Saint Nazaire, et de la relation TER Lyon-Paray-Nevers-Tours), mais la collaboration inter-régionale est souvent difficile.

La SNCF doit équilibrer ses comptes et n'a plus de responsabilité directe, depuis la réforme Pons-Idrac, en matière d'aménagement du territoire. Mais elle a conservé son monopole d'exploitation dans le secteur des voyageurs. Ce privilège confortable lui procure des avantages, il lui impose aussi des devoirs : il est normal qu'elle prenne en charge le déficit, qui reste modeste, des lignes d'aménagement du territoire.

- A l'inverse les liaisons intrarégionales ou entre deux régions adjacentes devraient être gérées par les régions concernées, en particulier celles assurant les déplacements domicile-travail entre le Grand bassin parisien et Paris.

- Compte tenu du contexte économique de l'exploitation des Corail, cette redistribution souhaitable des responsabilités entre SNCF et régions que propose la FNAUT doit bénéficier d'une intervention de l'Etat.

Le développement des trains Corail à longue distance par la SNCF doit être soutenu par la création, déjà envisagée par le gouvernement Raffarin, d'un fond de péréquation analogue à celui de l'aviation civile (FIATA), mais intermodal, c'est-à-dire financé par une taxe sur le transport aérien et sur le trafic autoroutier sur les axes où l'avion et la route concurrencent directement le train.

Le transfert aux régions de la gestion des trains Corail à courte distance doit être accompagné d'une contribution financière de l'Etat complétant celle qu'il a déjà effectuée lors du transfert des TER aux régions.

Des comités de suivi pour les trains Corail ?

Sur le modèle des comités de lignes TER, la FNAUT propose la création de comités comprenant la SNCF, RFF, le ministère des Transports, les régions, les départements, les grandes agglomérations, les voyageurs et les syndicats. Ces comités suivraient l'évolution de la qualité de service et de la fréquentation.

Inquiète des risques présentés par la politique de la SNCF trop tournée vers le développement du TGV, la FNAUT s'est de longue date préoccupé de l'avenir des lignes transversales. En 1992, lors du lancement du TGV Lyon-Nantes par Massy, la FNAUT Pays de la Loire a proposé de remettre à niveau la transversale passant par Bourges et de moderniser la ligne Nevers-Montchanin-Chagny (FNAUT Infos n°4, 67, 101).

Cette suggestion, réexposée lors du colloque sur les lignes interrégionales organisé par la FNAUT à Lyon, en 1999, permettrait :

- d'améliorer les relations intrarégionales Dijon-Nevers ;

- de relancer la transversale en basculant les TGV Nantes-Lyon sur la transversale classique entre Nantes et Montchanin, ce qui ferait gagner près de deux heures par rapport aux trains Corail Nantes-Lyon, libèrerait des sillons sur la grande ceinture sud entre Massy et Valenton et sur la LGV Paris-Lyon (depuis décembre 2005, seule subsiste une relation transversale de bout en bout en week-end ; en semaine, les 3 relations quotidiennes sont limitées au parcours Lyon-Tours) ;

Rétablir un réseau complémentaire du TGV ?

Le voyageur ferroviaire a besoin de liaisons TGV et de quelques liaisons TéoZ, mais il a aussi besoin d'un *réseau complémentaire de liaisons nationales à longue distance*, assez bien maillé pour couvrir le territoire national, offrant des vitesses moyennes (cabotage) et aisément accessible (ouverture aux abonnés domicile-travail, pas de réservation obligatoire, tarifs modérés).

Ce réseau relierait toutes les agglomérations grandes et moyennes, par des itinéraires classiques parallèles aux LGV (par exemple Dijon-Nice ou Paris-Nancy) ou alternatifs (Nantes-Lyon par Bourges, en attendant la réalisation de la VFCEA) ; il serait complété par les réseaux TER et les autocars départementaux. Il serait apprécié des voyageurs ayant du temps pour voyager, n'aimant pas les ruptures de charge, ou souhaitant voyager à un coût inférieur à celui du TGV.

C'est un tel "réseau national secondaire" qu'il faut aujourd'hui reconstruire. De nombreuses liaisons ont disparu, soit parce que l'infrastructure a été coupée (Nantes-Limoges par Poitiers), soit parce que l'exploitation a cessé (Grenoble-Nice par les Alpes). Les régions ont pris l'initiative de rouvrir de courtes liaisons périurbaines (Cannes-Gras-

- enfin de faciliter le transport du fret entre la façade atlantique et le sillon Saône-Rhône en évitant la traversée à la fois de l'Île de France et de Lyon (grâce au futur contournement est ou CFL).

L'idée est aujourd'hui reprise par les régions Centre et Bourgogne, qui se disent prêtes à financer la modernisation et l'électrification de la ligne Nevers-Montchanin-Chagny (un projet dénommé VFCEA ou voie ferrée Centre-Europe-Atlantique, par analogie avec la route RCEA). Un raccordement avec la LGV Paris-Lyon en gare de Montchanin-Le Creusot est envisagé. L'opération globale pourrait coûter environ 200 millions d'euros, soit environ la moitié du coût de l'électrification des lignes Saint Germain des Fossés-Roanne-Lyon et Roanne-Saint Etienne.

La FNAUT espère bien que cet investissement sera inscrit dans les contrats de projets en discussion, afin qu'il puisse être réalisé immédiatement après les électrifications des tronçons Tours-Vierzon en cours et Bourges-Saincaize (Nevers) en projet. Il donnerait de l'intérêt à la modernisation de la ligne Rouen-Caen-Tours, rocade ouest d'Île de France : le trafic de fret en provenance du Havre (Port 2000) va monter en puissance alors que la ligne Rouen-Paris est saturée.

Gérard Gautier, FNAUT Pays de la Loire

se, Nantes-Châteaubriant) mais ont souvent tronçonné des liaisons à plus longue distance (pour aller d'Amiens à Reims, il faut changer à Laon). Les relances sont rares : Orléans-Nantes, Lyon-Clermont.

Ce réseau d'aménagement du territoire, que nous proposons en complément du réseau TGV, pourrait comporter en particulier, outre les lignes déjà citées, une grande ceinture du bassin parisien (plusieurs régions ont des projets partiels de réouverture : Orléans-Chartres, Reims-Châlons-Troyes), une ligne rapide des Estuaires Rouen-Caen-Rennes-Nantes-Bordeaux, des transversales modernisées Lyon-Nantes, Lyon-Bordeaux, ou encore Clermont-Béziers.

Ce réseau, reprenant des lignes en activité ou non, est l'équivalent ferroviaire du réseau autoroutier. Il doit pouvoir être parcouru à 160 km/h, ce qui suppose des travaux lourds lorsque l'infrastructure existante est peu performante. Un tel programme doit s'appuyer sur un financement spécifique : transfert de ressources affectées à la route, taxe sur les péages autoroutiers, affectation d'une part de la TIPP, taxe sur le CO2 produit par les transports, voire emprunts régionaux.

Dominique Romann, FNAUT Pays de Loire

La FNAUT a toujours été favorable à la construction d'une LGV Est (voir FNAUT Infos n°49, 54, 62, 66), malgré les fortes réticences des économistes du ministère des Transports et de la SNCF, qui craignaient une rentabilité trop faible. Doit-elle regretter son choix ?

- Le tracé retenu en 1996 est satisfaisant (on ne revient pas ici sur le positionnement aberrant des gares nouvelles d'Issoncourt et Louvigny) : initialement limitée à Vandières, la LGV a été finalement prolongée de 30 km vers l'est jusqu'à Baudrecourt comme le souhaitait la FNAUT, ce qui va renforcer l'effet TGV sans augmentation excessive du coût de l'investissement.

- Le TGV Est, dont l'exploitation va débuter le 10 juin, présente un intérêt évident pour l'aménagement du territoire français et européen, et il devrait capter l'essentiel du trafic aérien et une part significative du trafic routier entre Paris et l'Est de la France.

- Reste le problème de la rentabilité financière et de la hausse des tarifs.

En 1996, la SNCF, qui n'était pas favorable à la construction du TGV Est, avait obtenu de l'Etat la promesse - non tenue - d'une intervention financière lui garantissant une rentabilité interne de 8% des capitaux investis (RFF n'existait pas à l'époque). Une majoration tarifaire moyenne de 15% était envisagée et le trafic était alors estimé à 15 millions de voyageurs par an.

La LGV Est a finalement été financée sans participation de la SNCF, mais celle-ci a dû investir dans le matériel roulant. Un investissement très bien géré : des rames TGV déjà en service, réaménagées intérieurement, assureront les relations nationales ; seules les rames affectées aux relations internationales ont des motrices neuves. Les rames Duplex achetées par la SNCF, de trop grande capacité pour la clientèle du TGV Est, circuleront sur les autres LGV.

Aujourd'hui, la SNCF est en situation délicate : elle doit amortir son investissement en matériel roulant et faire face à la hausse récente des péages versés à RFF et des coûts de la traction électrique, et elle est tenue par l'Etat d'équilibrer ses comptes. Elle espère résorber le déficit d'exploitation du TGV Est dès 2011, avec 11 millions de voyageurs, soit une croissance du trafic de 65%. Dans ce contexte économique, la majoration tarifaire qu'elle vient d'annoncer, double de celle prévue initialement, n'est donc pas a priori scandaleuse, son niveau très élevé pose cependant problème : nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

Lyon et Lille : la voiture recule

Les résultats de l'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) effectuée en 2006 dans les 55 communes du Grand Lyon (1 165 000 habitants) ont été publiés en janvier dernier par le SYTRAL. La précédente enquête datait de 1995.

Une révolution ! Pour la première fois, la voiture recule, les transports collectifs, la marche et le vélo progressent.

- La mobilité des habitants du Grand Lyon, qui vieillissent sauf à Lyon et Villeurbanne, a baissé de 7,5% (3,36 déplacements par jour au lieu de 3,63). Mais leurs trajets se sont allongés de 25%. C'est une tendance nationale (voir le cas de Lille ci-dessous).

- Les habitants possèdent davantage de voitures (sauf à Lyon et Villeurbanne), 460 en moyenne pour 1000 habitants, mais s'en servent moins souvent.

La part modale de la voiture a régressé de 9%, passant de 51,9% à 47,4%. Ce recul dépasse de loin l'objectif d'une stabilisation fixé dans le Plan de Déplacements urbains (PDU) adopté en 1997 et révisé en 2005. Compte tenu de la baisse générale de la mobilité, la baisse de la mobilité en voiture est spectaculaire : -15% !

- La part modale du transport collectif (urbain et autre) est passée de 14,8% à 16,8%, alors que l'objectif du PDU était seulement de 15,4%.

- La part modale du vélo reste modeste mais marque un net décollage grâce au succès de Vélo'v.

Responsables techniques et élus peuvent légitimement se féliciter de ces résultats, tant pour les transports collectifs (SYTRAL et Grand Lyon) que pour la voiture et les modes non motorisés (ville de Lyon et Grand Lyon). Mais il faut consolider ces acquis et aller au-delà. Les associations lyonnaises de la FNAUT ont des idées, encore faut-il que les élus les écoutent et abandonnent leurs grands projets routiers, tels que l'A45, dont la réalisation remettrait en question les progrès accomplis.

Jean-Louis La Rosa, DARLY

On observe une évolution analogue, entre 1998 et 2006, dans les 85 communes de Lille Métropole (1 091 000 habitants). Le taux de motorisation a augmenté de 7%. Le nombre moyen de déplacements des habitants par jour est passé de 4 à 3,76. La mobilité en voiture a diminué de 11% alors que la longueur des déplacements en voiture a augmenté de 7%. La fréquentation des transports collectifs a augmenté de 37% mais reste sensiblement inférieure à celle qui est observée à Grenoble ou Lyon. La mobilité à pied est stable, la mobilité en vélo a diminué de 21%.

Grenoble : un tunnel qui refait surface

On croyait enterré, ou reporté, le projet gigantesque de rocade souterraine nord de Grenoble (FNAUT Infos n°139), suite au refus de l'Etat de participer à son financement et d'assurer la maîtrise d'ouvrage. C'était sans compter avec André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère, qui a décidé d'en reprendre la maîtrise d'ouvrage - "une décision historique" (ou préhistorique ?) - et qui fait étudier une variante du projet (passage en tranchée couverte le long de l'Isère, au pied de l'hôpital), plus agressive pour la ville et aussi coûteuse : 600 millions d'euros pour 6 km, le prix de deux lignes de tramway, et sans doute davantage.

Du coup, Michel Destot, maire PS de Grenoble, et Didier Migaud, président PS de l'agglomération (qui a invité récemment Nicolas Hulot), ont retrouvé tout leur punch pour défendre à nouveau le projet de rocade.

L'obstination de ces trois "grands élus" est d'autant plus surprenante qu'elle contredit radicalement la très bonne politique de développement des transports collectifs qu'ils mènent par ailleurs dans le bassin de vie grenoblois.

Depuis 2000, la part de marché de la voiture a été stabilisée sur le périmètre de transport urbain (PTU). Le nombre de voyageurs sur le réseau urbain est passé de 56 à 70 millions par an. 100% des arrêts de tramway et 70% des arrêts de bus ont été rendus accessibles. Une troisième ligne de tramway a été ouverte en 2006 sur les grands boulevards grenoblois et connaît un succès supérieur aux prévisions. Les projets d'extension du réseau urbain, tramway et bus, sont nombreux.

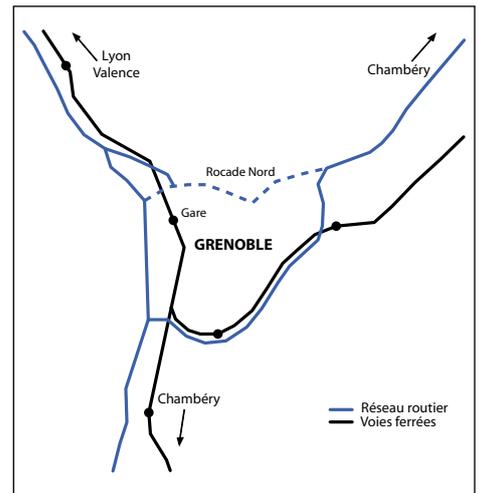
Certes la circulation enfle car l'habitat périphérique se développe alors que 70% des emplois de la région urbaine restent concentrés sur le PTU : la mobilité a augmenté de 25% en dix ans.

Mais les services ferroviaires et routiers suburbains ont été développés énergiquement et voient eux aussi leur clientèle augmenter régulièrement. La nouvelle gare TER d'Echirolles voit passer 1500 voyageurs par jour. 13 parcs-relais offrent 2000 places au total.

En un mot, toutes les conditions sont réunies pour que les embouteillages se résorbent peu à peu aux entrées de Grenoble. Qui plus est, les déplacements automobiles entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération sont peu nombreux.

Mais peu importe ! Incapables de la justifier autrement que par des slogans, les grands élus veulent leur rocade. Tant pis si ce projet pompidolien les empêche de voir plus grand en matière de transport collectif et de résoudre vraiment les difficultés de circulation.

Jean Sivardière



Le tunnel de Zürich

En août 2004 a été mis en service le 3ème tube du tunnel du Baregg, qui compte désormais 4 voies dans un sens et 3 dans l'autre. Selon les autorités locales, cette nouvelle infrastructure devait résoudre le problème de l'entrée de Zürich pour au moins 30 ans.

Après un an de fonctionnement, on a constaté une augmentation de 21% du trafic automobile, passé de 93 000 véhicules par jour en moyenne à 110 000. Le nombre maximum de véhicules recensés en un jour s'est élevé à 139 840 au lieu de 113 240 avant les travaux.

Le tunnel est donc à nouveau saturé, ce qui a fait dire au président de la Chambre de Commerce de Zürich, en octobre 2005, que "l'augmentation du trafic est déjà annonciatrice de nouveaux goulets d'étranglement". Selon Urs Schuler, ingénieur cantonal d'Argovie, "la nouvelle génération sera à nouveau confrontée à des bouchons si la croissance du trafic se poursuit".

Yves Gimbert, Association des Usagers de la ligne Grenoble-Valence

Le temps de réfléchir

"Le temps politique ne cesse de se raccourcir, on a de moins en moins le temps de réfléchir, de prendre du recul par rapport aux événements, aux évolutions économiques et sociales... Rapidité et brièveté empêchent pourtant de faire des analyses approfondies. La décision politique demande un peu de sérénité, sinon cela empêche de penser à long terme".

Quel est l'homme politique auteur de ces réflexions lucides publiées dans La Croix du 5 janvier 2007 ? André Vallini, député et président du Conseil général de l'Isère. Mais qu'est-ce qui empêche M. Vallini de réfléchir avec sérénité au problème de la rocade nord de Grenoble et à penser à long terme ? Qu'est-ce qui l'oblige à décider si vite et sans consulter personne alors que, dans le même article, il vante sans vergogne les mérites de la démocratie participative ?

Sécheresse

A l'initiative des jeunes agriculteurs de Bourgogne, 160 tonnes de fourrage ont été transférées, au cours de l'été 2006, de la Côte d'Or dans le Doubs, département affecté par la sécheresse. Cette opération de solidarité a exigé la circulation d'un convoi de 16 énormes tracteurs escorté par plusieurs motards de la gendarmerie. Lors de la sécheresse de 1976, de tels transports de fourrage avaient eu lieu sans motards, par le rail.

Bernard Poirrez, 90 Rougemont

Comités de lignes

Pourquoi ne pas créer des comités, rassemblant tous les acteurs du transport, chargés d'étudier la réouverture de certaines lignes au trafic voyageurs ? En région PACA, on peut citer Sorgue-Carpentras, Saint-Auban-Digne, Cheval Blanc-Pertuis, Aix-Rognac, Carnoules-Gardanne, Aubagne-Valdonne. Des lignes départementales sont concernées, telles que Pas des Lanciers-La Mède ou La Ciotat Ville-La Ciotat Gare.

Georges Lacroix, 13 Marseille

Quartiers de gares

RFF devrait nouer des contacts avec les villes moyennes et petites qui souhaitent réaliser des logements mais sont confrontées à la cherté des terrains disponibles ou à l'absence de terrains libres. Des bâtiments hors d'usage et les friches ferroviaires pourraient souvent être vendus sans nuire à une relance du trafic. Les abords des gares, souvent excentrées, ne donneraient plus cette impression d'abandon, et l'arrivée de nouveaux habitants près des gares conforterait le trafic ferroviaire.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Glace suédoise

A l'occasion de son 100ème anniversaire, la société Stylos Mont Blanc a élevé, début février, un palais de glace près de Chamonix. La glace (120 m³) a été importée de Suède par trois camions frigorifiques (trois jours de route).

Soutenue par FNE et la FNAUT, l'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc (ARSMB), qui dénonce de longue date les transports inutiles, s'est insurgée contre cette initiative absurde qui - un comble - a eu lieu au lendemain de la réunion internationale des experts du GIEC sur le réchauffement climatique : "au lieu de se fourvoyer dans ce luxe tapageur, l'entreprise aurait mieux fait, pour améliorer son image, de s'engager dans la protection de l'environnement".

Déboisement

On ne comprend pas les élus locaux qui prétendent sans cesse protéger l'environnement. Au sud de Tours, on a tristement déboisé pour construire une autoroute. A quoi bon chanter la gloire du Val de Loire si on détruit ensuite sa flore, sa faune et sa beauté en intensifiant la politique du tout camion et du tout goudron ?

Environnement et sécurité routière, Tours

Wagons isolés

En 2005, malgré une baisse du trafic de 12% en transport intérieur, la fiabilité de Fret SNCF a diminué : le taux de rotation des wagons est passé de 2,8 jours à 5 jours, les chargeurs ont donc besoin d'un plus grand nombre de wagons (source : Association des propriétaires de wagons particuliers). Cette perte de productivité du tractionnaire et l'augmentation importante des coûts du transport à vide accélèrent le déclin de l'utilisation du wagon isolé, qui risque de disparaître au bénéfice de la route.

L'exemple de Canadian National montre que la fiabilité des acheminements de wagons joue plus que leur rapidité face à la concurrence routière.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Question

Les travaux de réhabilitation de la ligne du Haut Bugey, qui sera empruntée par le TGV Paris-Genève, ont commencé en septembre 2006 et la mise en service est prévue pour la fin 2009. Pourquoi ce délai de trois ans alors qu'il devait être de deux ans selon le dossier d'avant-projet sommaire (qui prévoyait la mise en service ... fin 2006) ?

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Publicité déplacée

Agir pour l'Environnement, le RAC, la FNAUT et FNE ont protesté contre l'affichage, en plein hall de la gare de Lyon à Paris, d'une publicité agressive (s'étalant sur 300 m²) pour le nouveau 4x4 Fiat, vantant son "faible" niveau d'émission de CO₂. On s'étonne que la SNCF ait autant manqué de discernement en autorisant cette publicité.



Un BHNS sans site propre !?

A Nancy, suite à des déboires bien connus (le TVR est saturé en raison de sa faible capacité et circule moins vite que les bus), la technique du TVR est écartée pour la deuxième ligne de transport en site propre au bénéfice du trolleybus ou d'un bus guidé optiquement. La troisième ligne pourrait être équipée d'un bus à haut niveau de service (BHNS). D'autres axes relèveraient aussi du BHNS, mais sans site propre ?! Un tram-train est également envisagé : des rails pourraient être posés de part et d'autre du rail de guidage du TVR...

Un PDE chez Peugeot

Dans une démarche inattendue, Peugeot Sochaux, le premier employeur de Franche Comté (14 400 salariés), a décidé de chasser la voiture de son site. Des mesures significatives ont déjà été prises depuis 2004 dans le cadre de son Plan de Déplacements d'Entreprise : stationnement du personnel, des fournisseurs et des clients reporté vers 7 500 places de parkings extérieurs sécurisés ; navettes assurées par 3 minibus roulant au diester et tournant sur le site ; incitation à l'usage du vélo (construction de 12 km de pistes cyclables et d'abris couverts) et la marche (élargissement et couverture des trottoirs) ; partenariat avec l'exploitant local pour une desserte directe du site par bus (le salarié est déposé à proximité de son bureau, celui qui vient en voiture doit marcher 10 mn) ; création d'un site de covoiturage sur l'intranet. Le nombre des voitures pénétrant quotidiennement sur le site est passé de 20 000 à 2000.

Patrick Noblet, AUTAB, Besançon

Un simple oubli

La Seine devient une "autoroute fluviale" : alors que le fret ferroviaire régresse, le trafic des conteneurs explose entre Le Havre, Rouen et les ports parisiens (+40% en 2005). Ainsi les conteneurs qui arrivaient à Anvers et rejoignaient les entrepôts parisiens de Monoprix par la route sont débarqués désormais au Havre. Mais le handicap du transport fluvial est double. "Il serait encore plus compétitif si on avait le courage politique de facturer son coût réel au transport routier", affirme Yves Bodilis, directeur commercial de la Compagnie Fluviale de Transport.

D'autre part, alors qu'on veut construire le canal Seine-Nord à la rentabilité très problématique, on a oublié de prévoir une écluse, pourtant peu coûteuse, entre les darses de Port 2000 et la Seine : en attendant sa réalisation, il faut transporter les conteneurs sur des wagons entre Port 2000 et le terminal fluvial...

Récompenses :

⊕ +7 points à Yves Urieta, maire PS de Pau (80 000 habitants). Pour les inciter à louer leur bien, il a décidé de faire payer la taxe d'habitation aux propriétaires des 1600 appartements et 100 maisons de sa ville non occupés depuis 5 ans, afin de redynamiser le centre-ville. Une loi du 13-07-2006 étend en effet cette possibilité aux villes de moins de 200 000 habitants. Une bonne méthode pour lutter contre l'étalement urbain.

⊕ +2 points à Philippe Mottet, maire d'Angoulême : lors du festival de la Bande Dessinée, il a renforcé la desserte de la ville en transport collectif pour éviter une invasion de voitures.

Punitions :

⊖ -7 points à Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes. Il vante sa "conception dynamique et innovante" du développement durable, mais il oublie d'évoquer le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, dont il est un promoteur acharné, et le parking souterrain de 400 places qu'il fait construire en plein centre de Nantes.

⊖ -2 points à André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère, et à Renzo Sully, maire PC d'Echirolles (Isère). Le premier est furieux de mettre plus d'une heure en voiture pour venir de Vinay à Grenoble alors que le TER Valence-Grenoble, dans lequel il aurait le temps de réfléchir (voir page 5), est à sa disposition. Le second déplore de mettre parfois une heure et demie pour aller en voiture de sa mairie à la préfecture alors que le tramway pourrait l'y amener sans changement en 20 mn.

● **Hubert du Mesnil**, directeur général de RFF : "il faut acheminer les conteneurs avec la même précision que les voyageurs. Nos voisins, Suisses en particulier, sont très en avance sur nous. Le pas à franchir est énorme, mais il faut le franchir pour éviter le cataclysme vers lequel on se dirige du fait de la croissance du transport routier".

● **Jean-Claude Oesinger**, FNAUT Centre : "le verbiage à la mode sur le développement durable a perdu toute signification, il est sans cesse détourné par un refus de toute remise en cause de nos comportements. Ce dont nous avons besoin, c'est d'un changement radical de la politique des transports".

Exemple à suivre

● **Philippe Duron**, président PS du conseil régional de Basse-Normandie, a accepté de financer à 50% la rénovation des 150 voitures Corail qui circulent sur les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Deauville-Trouville (coût total 45 millions d'euros). La SNCF envisageait la rénovation d'un tiers seulement de ces voitures.

HAZETTE ! PRÈS DE DIX KILOMÈTRES À L'HEURE...
HEUREUSEMENT QUE LE RADAR N'A PAS ENCORE ÉTÉ
INVENTÉ.



Chronique du développement durable

⊗ La Communauté d'Agglomération d'Aurillac a organisé en octobre 2006 le festival international de quads. Les itinéraires balisés pour ces engins empruntaient en partie la piste cyclable Aurillac-Arpaizon. Au même moment, la commune d'Aurillac lançait son Agenda 21, défini comme un "programme d'actions garantissant un développement durable en partenariat avec tous les acteurs du territoire". Qu'est-ce donc que le développement durable ? "Un subtil équilibre entre préservation de l'environnement, contraintes économiques et impératifs sociaux". La démarche va commencer par une "étude-diagnostic" (pour l'élaboration du PDU, trois études ont été effectuées...).

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

Accessibilité

Une "réunion de concertation territoriale du schéma régional des transports Rhône-Alpes" a eu lieu le 2 février dans la périphérie de Bourg-en-Bresse, à la technopole Alimentec située à 3 km de la gare SNCF.

Hélico ou TGV ?

Le 18-12-06, Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, a voulu se rendre de Paris à Château-Thierry pour prendre le train d'essai de la LGV Est, qui a roulé à 360 km/h : son hélicoptère n'a pu décoller à cause du brouillard et le train spécial emmenant invités et journalistes était déjà parti. La présidente a accueilli les voyageurs à leur retour (source : La Vie du Rail).

En Suisse

- Fin 2005, 2 millions d'abonnements demi-tarif étaient utilisés en Suisse. Cette carte est acceptée par 230 entreprises de transports : rail, bus, cars, bateaux, téléphériques. On trouvait également 290 000 abonnements généraux.

- L'opérateur suisse City-Night-Line a créé au printemps 2006 deux nouvelles relations estivales : un train quotidien Bâle-Copenhague et un train de week-end Bâle-Binz, cité balnéaire de la mer Baltique. Le succès commercial de cette initiative montre que le train de nuit n'est pas une survivance du passé.

En Allemagne

La liaison par "train magnétique" Transrapid envisagée entre Munich et son aéroport (la seule encore à l'étude en Allemagne) coûterait 1,85 milliard d'euros ; une liaison ferroviaire classique ne coûterait que 500 millions.

Aux Etats-Unis

En dix ans, à Portland (USA), l'usage du transport collectif a augmenté de 65% et celui du vélo de 257% : les autorités locales ont ainsi réussi à faire disparaître 62 millions de déplacements en voiture par an (source : BBC).

Chèque essence

Commentaire lucide d'Yves de Kerdrel, éditorialiste au Figaro.

"Instaurer le chèque essence revient à dire : le prix de l'essence monte, mais ne changez surtout pas votre comportement, nous allons vous aider. C'est le syndrome du nuage de Tchernobyl : partout dans le monde, on prend conscience que le pétrole sera de plus en plus cher ; seule la France s'offre le luxe d'en atténuer la hausse".

Décision inattendue

Suite à un recours suspensif déposé par la FNAUT, le Conseil d'Etat a interdit la mise en service de la LGV Est, prévue en juin prochain, avant la construction de la gare d'interconnexion de Vandières qui, contrairement à celle de Louigny déjà construite, pourra être desservie directement par les trains TER de Lorraine ; une voie ferrée reliant Verdun à Bar le Duc devra être créée pour desservir la gare meusienne d'Issoncourt, isolée en pleine forêt. Cette décision va faire jurisprudence : tous les projets stupides de gares TGV non reliées au réseau ferré classique (Montélimar, Toulon nord, Agen, Montauban, Mont de Marsan, Dax) sont dorénavant abandonnés malgré les protestations des élus locaux et des CCI.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Ile de France

● Après avoir testé sur le terrain de nombreux itinéraires et leur intérêt paysager et touristique, l'association Cyclotrans-Europe a proposé un tracé pour la véloroute Paris-Tours-Angoulême-Dax, distincte de la véloroute littorale Saint-Nazaire-Hendaye qui figure au schéma Eurovélo.

● L'AUT Plaine Commune dénonce les Architectes des Bâtiments de France qui refusent l'édification d'un abribus à proximité de la basilique de Saint-Denis : tant pis pour les usagers.

L'association s'inquiète de l'avenir de la ligne 13 du métro : le système de régulation Ouragan ne sera pas opérationnel avant 2011 alors que la ligne, saturée, doit être prolongée à Gennevilliers et captera donc une clientèle nouvelle.

Languedoc-Roussillon

● L'ADTC 34 critique une partie du tracé de la 3ème ligne de tramway Juvignac-Pérols de Montpellier, qui ne permettra pas une diminution du trafic automobile sur les rocades. Cette ligne, dont la construction aurait dû associer l'agglomération au conseil général, devrait aller de Saint Georges d'Orques jusqu'à la mer. Ses propositions n'ayant pas été étudiées, l'ADTC 34 a demandé la réouverture de l'enquête publique.

L'association critique aussi la nouvelle convention TER. Elle apprécie le montant élevé des investissements en matériel roulant, mais regrette qu'il faille attendre 2010 pour la mise en place d'un TER à grande vitesse, et seulement entre Nîmes et Narbonne. Les réouvertures possibles de la ligne de la rive droite du Rhône et des lignes périurbaines de Montpellier ont été ignorées : "le doublement de l'A9 étant repoussé, le rail doit répondre à la demande de transport".

Pays de la Loire

● L'ACIPA a déposé un recours auprès du tribunal administratif de Nantes contre le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes et de sa desserte routière, pour absence d'inventaire des ruisseaux et zones humides sur les communes concernées, alors que la loi sur l'eau l'impose.

Actes du colloque FNAUT-GART-FMVM

Les actes du colloque sur les déplacements dans les villes moyennes, organisé en janvier 2006 par la FNAUT, le GART et la FMVM, sont téléchargeables sur le site internet de la FNAUT. Une version papier peut être commandée au siège de la FNAUT, au prix de 5 euros pour frais d'édition et d'envoi.

● Le collectif Transport du Mans, dont la FNAUT est membre, dénonce les nombreux obstacles qui gênent les piétons (panneaux publicitaires, étals des commerçants) et demande la création d'une coulée verte et la piétonnisation de l'ensemble du quartier Saint Nicolas. Il propose d'étudier la création d'une seconde ligne de tramway, de Sargé à Allonnes.

● La FNAUT Pays de la Loire s'est associée au collectif des cheminots CGT du pays de Retz et à l'association Mémoire de chemins de fer en Retz pour organiser à Chéméré un colloque sur les besoins de transports en pays de Retz et sur la place de la gare dans la cité. Les propositions suivantes ont été dégagées : rénovation des lignes Nantes-Pornic/Croix de Vie, réactivation de la desserte ferroviaire de Paimbœuf, franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Loire.

Poitou-Charentes

● La FNAUT Poitou-Charentes est intervenue au comité des partenaires du transport public pour demander de meilleures correspondances entre les différents services TER, et des services plus efficaces dans les gares (manque d'abris sur les quais, téléphones publics hors d'usage, retards non annoncés, gares non joignables par téléphone, toilettes indisponibles).

L'étude réalisée par la FNAUT et la CGT Cheminots sur les dessertes Angoulême-Limoges, manifestement inadaptées aux besoins des usagers, a été transmise à la région.

● L'ADTFTS a demandé que la réouverture au trafic voyageurs de l'axe Thouars-Parthenay-Niort, uniquement exploité pour le fret, soit inscrite au Contrat de projets Etat-région.

Rhône-Alpes

● L'ADTC-Grenoble et l'Association des Usagers de la Ligne Grenoble-Valence ont organisé plusieurs réunions publiques sur le projet anachronique et dangereux de rocade autoroutière nord de Grenoble. Elles dénoncent l'inutilité technique de la rocade, son coût exorbitant qui risque de freiner le développement des transports collectifs, et la contradiction entre ce projet inducteur de trafic et les objectifs du PDU grenoblois.

● L'association Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais a organisé une manifestation contre le projet A45 de 2ème autoroute Lyon-Saint Etienne. 3000 personnes dont de nombreux élus locaux y ont participé.

● Régis Bergounhou a été auditionné par le député UMP Luc Chatel, rapporteur du projet de loi "consommation", malheureusement reporté.

● Le bureau de la FNAUT a reçu Christian Rose, de l'Association des Utilisateurs des Transports de fret (AUTF).

● Agir pour l'Environnement, la FNAUT et FNE ont demandé à Eric Flamand, directeur du Développement Durable de la SNCF, d'organiser rapidement un tri sélectif des déchets dans les gares et dans les trains.

● La FNAUT est intervenue auprès des commissions d'enquête publique sur le projet A45 de deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne et sur le projet de plan de déplacements de l'agglomération grenobloise (qui comporte les projets de rocade nord et d'élargissement de l'autoroute urbaine A480).

● Le Conseil national de la FNAUT a reçu Trevor Garrod, président de la FEV (Fédération Européenne des Voyageurs) qui a présenté un exposé sur l'histoire récente du rail en Grande Bretagne (à paraître dans FNAUT Infos).

Actes du 15^e congrès de la FNAUT

Les actes du congrès de la FNAUT qui a eu lieu fin octobre 2006 à Besançon sont disponibles. Ils rassemblent toutes les interventions et les conclusions des ateliers (52 pages) Ils peuvent être commandés au siège de la FNAUT, au prix de 5 euros port compris (paiement par timbres si possible).

Revue de presse

La revue de presse semestrielle de la FNAUT (recueil d'articles publiés par la fédération et ses associations) peut dorénavant être consultée et téléchargée sur le site internet de la FNAUT.

Journée de formation

La FNAUT organisera à Paris, le samedi 12 mai, une journée de formation sur la démarche de certification dans les transports collectifs, avec la participation de représentants de la SNCF, de la RATP et de l'AFNOR. La journée sera animée par Marc Debrincat et Claude Pierre dit Barrois. Participation gratuite, renseignements et inscription auprès du siège.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 153
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

Le transport collectif est destiné à tous

A écouter ses partisans déclarés (Union Routière) ou ceux qui la soutiennent plus discrètement (Institut de la Ville en Mouvement, financé par PSA), l'automobile est aujourd'hui utilisée par presque tous les ménages, y compris les plus modestes (il conviendrait donc de diminuer la taxation des carburants pour aider ces derniers... et les autres). En dehors des grands axes radiaux urbains, le transport collectif ne serait donc destiné qu'à une population captive en voie de marginalisation.

Cette vision trompeuse, trop souvent admise par les décideurs, doit être corrigée. Le transport collectif est indispensable à toute la population :

- les captifs "traditionnels" (jeunes de moins de 18 ans, personnes trop âgées pour conduire sans risques pour eux-mêmes et pour les autres, personnes handicapées physiquement ou mentalement, ménages aux revenus inexistantes ou trop modestes pour pouvoir supporter l'achat et l'utilisation d'une voiture) ;

- l'un des parents et les enfants des ménages mono-motorisés, quand l'autre parent a pris "la" voiture ;

- les usagers occasionnels, automobilistes qui se sont cassé le bras ou la jambe, ou dont la voiture est en panne ou en entretien, ou cyclistes réguliers (parce que le temps est exécrable ou parce qu'ils sont fatigués ou malades) ;

- tous ceux qui souhaitent pouvoir se déplacer sans voiture pour des raisons variées (ils n'aiment pas conduire, ils ont peur de subir ou de provoquer un accident, on est trop isolé dans sa carrosserie, c'est trop fatigant, trop cher, plus lent et moins pratique qu'un transport collectif efficace) ;

- enfin tous les citoyens, de plus en plus nombreux, qui veulent pouvoir se passer de voiture parce qu'ils en ont compris l'impact négatif sur leur cadre de vie quotidien, sur les finances publiques, sur la balance commerciale ou sur le climat.

Le transport collectif ne doit donc plus être conçu comme un service social minimum, destiné à une incontournable clientèle captive, mais comme un outil de remplacement massif de la voiture, dont les performances se rapprochent de celles de la voiture en matière de disponibilité et de confort, et comme un outil privilégié d'aménagement urbain.

Jean Sivardière

Un cahier de doléances des usagers des transports urbains

Des progrès indéniables ont été réalisés dans les transports collectifs urbains (TCU) depuis 30 ans, mais beaucoup reste à faire pour mieux répondre aux attentes des citoyens, et pour accroître et pérenniser ainsi leur usage. Un cahier de doléances des usagers des TCU a donc été mis au point par la FNAUT, sous la direction de Jean-Louis La Rosa, et présenté, dans un esprit de dialogue constructif, à l'Union des Transports Publics (UTP) et au Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART). Nous en donnons ici un résumé non exhaustif, accompagné de divers témoignages et réflexions d'usagers qui soulignent des lacunes à combler et des correctifs à apporter sur le terrain.



Photo : Marc Debrincat

Public visé

Tous les usagers potentiels, citoyens et banlieusards, aisés ou non, réguliers et occasionnels, jeunes et vieux, valides et handicapés, doivent être pris en considération.

Couverture du territoire urbain

Le réseau doit desservir systématiquement les principaux pôles d'intérêt : gares ferroviaires et routières, aéroport, zones d'activités, établissements d'enseignement et hospitaliers, administrations et services, quartiers commerçants, centres culturels et sportifs.

La desserte est actuellement insuffisante pour les relations banlieue-banlieue, et dans les zones périurbaines peu densément peuplées, qui doivent être desservies au minimum par des lignes de transport à la demande.

La desserte des nouvelles zones d'habitat et d'activités doit être conçue dès l'origine

des projets, et non intégrée difficilement après coup. Les nouveaux équipements urbains (hôpitaux, centres commerciaux, stades, salles de spectacles) doivent privilégier dès leur conception une bonne accessibilité aux TCU : les usagers ne doivent pas être obligés de traverser d'immenses parkings pour y accéder.

Multimodalité

L'organisation des TCU doit être multimodale et intégrer, si nécessaire, toute la panoplie des techniques disponibles : autobus et trolleybus, tramway, train, tram-train, et même funiculaire et téléphérique dans les villes au relief accentué.

Les innovations ne doivent être introduites qu'après avoir été fiabilisées : les usagers ne sont pas des cobayes (ceux de Bordeaux ont dû subir la mise au point pénible de l'alimentation par le sol du tramway ; ceux de Nancy et Caen sont bien mal lotis avec un TVR peu fiable et de trop faible capacité).



Le taxi doit être intégré dans le système de TCU, et non considéré comme un concurrent. Il offre des commodités proches de celles du transport individuel sans les difficultés de stationnement, et consomme peu d'espace du fait de son utilisation intensive.

Intermodalité

Toutes les formes d'intermodalité doivent être exploitées.

Les parcs relais doivent être sécurisés et offrir des commerces et des services. Ils doivent être implantés aux terminus et gares des transports en site propre, le plus loin possible du noyau de l'agglomération et des pôles secondaires afin de ne pas contribuer à l'engorgement de la grande couronne.

De manière analogue, la complémentarité marche ou vélo + TCU doit être développée par l'aménagement de cheminements piétons et cyclables vers les stations de TCU, par la sécurisation des parkings vélo à ces stations et la mise à disposition de vélos en libre service.

Exploitation du réseau

Le réseau doit être exploité en tant que tel, et non comme une simple juxtaposition de lignes indépendantes.

Un trajet urbain doit comporter au plus une rupture de charge. Les lignes diamétrales doivent être privilégiées afin de réduire le nombre des ruptures de charge imposées et d'éviter (cas des lignes de bus) de transformer les centres-villes en gares routières.

L'implantation des gares et arrêts doit minimiser la longueur des parcours à pied nécessaires aux correspondances, et garantir leur sécurité.

Les services spéciaux desservant des groupes scolaires ou universitaires, ou des sites excentrés de congrès ou d'expositions, doivent être conçus comme des compléments de l'offre du réseau et non comme des substituts.

Transports en site propre (TCSP)

A capacité égale ou voisine, les TCSP de surface seront préférés aux TCSP souterrains : moins coûteux à l'investissement, ils offrent le spectacle de la ville, desservent plus finement le territoire urbain et permettent de reconquérir l'espace urbain au bénéfice du TCU. Ils doivent avoir une priorité absolue de circulation aux carrefours. Leur moindre vitesse commerciale est compensée par un accès plus rapide.

Le rabattement d'une ligne de bus banlieue-centre ville sur un TCSP ne doit pas être adopté systématiquement, par économie ou pour gonfler artificiellement le trafic du TCSP. Il n'est acceptable, malgré l'inconvénient de la rupture de charge, que s'il est compensé par un gain sensible de temps et de confort.

La mise en place d'un TCSP ne doit pas déboucher sur un "réseau à deux vitesses" : tous les usagers ont droit à la même qualité de service. Le bus doit bénéficier de priorités de circulation dès qu'il est gêné par la circulation générale. Les deux sens de circulation doivent être établis dans la même rue.

Accessibilité

L'équipement en véhicules à plancher bas intégral doit être valorisé : arrêts avec quais en oreilles, formation des conducteurs à l'accostage précis le long des quais ou recours au guidage automatique optique ou magnétique, abandon de la montée obligatoire par l'avant (voir plus loin), meilleur respect de l'interdiction de stationnement.

Les stations doivent être dimensionnées pour pouvoir accueillir deux véhicules si la croissance du trafic l'exige.

Il faut équiper les gares de TCSP souterrains ou en viaduc d'ascenseurs et escaliers mécaniques bien entretenus permettant l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite, tout dépannage doit intervenir dans un délai de deux heures maximum.

Les accès des grandes gares doivent faciliter la desserte par TCU et taxi, et le cheminement des voyageurs chargés de bagages. Ils doivent être propres, bien éclairés, non encombrés par des automates ou panneaux publicitaires.

Les terminus des bus doivent être réinstallés dans les cours des gares parisiennes dont ils ont été chassés au profit des voitures, motos et cars privés.

Confort des arrêts et des véhicules

Il faut que les arrêts de tramway et bus soient suffisamment grands pour protéger convenablement les usagers de la pluie et du vent. Les sièges ne doivent pas être placés devant les panneaux d'information, qui doivent être correctement éclairés. Les usagers doivent pouvoir apercevoir aisément les véhicules en approche, sans être gênés par des panneaux publicitaires.

Le confort offert par le TCU doit se rapprocher de celui offert par l'automobile. La proportion des places assises dans les véhicules doit atteindre au moins 50%, les sièges doivent être suffisamment espacés. Le taux d'occupation maximal du véhicule doit être calculé sur la base de 4 places debout au m².

Horaires

Les réseaux urbains doivent fonctionner 7 jours sur 7, y compris le 1er mai, comme les réseaux RATP et SNCF.

Il faut élargir l'amplitude horaire des services, en particulier en soirée (dernière arrivée au terminus à 1h15).

Simplicité automobile

Quand un automobiliste habitant en périphérie vient en centre-ville, il utilise les routes et rues qui lui conviennent et peut changer d'itinéraire sans avoir à se préoccuper de leur statut, national, départemental ou communal. L'utilisateur des TCU est au contraire confronté à des règlements et tarifs variant d'un opérateur à l'autre, d'un mode à l'autre et d'une ville à l'autre.

Jean-Louis La Rosa, DARLY

Usager ou client ?

Des affichettes apposées dans un bus RATP indiquaient récemment qu'en raison du pont de l'Ascension, l'équipe de ligne "proposait à sa clientèle" d'appliquer l'horaire du samedi au vendredi. Un voyageur avait rayé "proposait" et écrit à la place "imposait".

L'adhésivage est une nouvelle technique publicitaire consistant à envelopper un bus : carrosserie, vitres et toit. Impact garanti : on ne voit que cela de l'extérieur. Les voyageurs, eux, ne voient plus rien. Mais pourquoi se gêner ? D'après le PDG de la régie publicitaire Métrobus, 10% seulement des voyageurs se disent mécontents.

A Marseille, la desserte par bus est squelettique après 21h30 et le métro ne fonctionne plus, sauf le vendredi. Chaque week-end, le site des Calanques est envahi par des milliers de voitures, mais aucun bus ne le dessert.

Parking + navette

Une habitante de la banlieue de Narbonne a décidé d'être écocitoyenne. Elle laisse sa voiture dans un parc relais gardé (mais inoccupé). Pas une place à l'ombre. Le gardien ne sait pas si son ticket (1,5 euro) donne l'accès gratuit aux bus de la ville. Le chauffeur de la navette gratuite, qui arrive après 19 minutes d'attente au lieu des 9 annoncées dans le dépliant, n'en sait pas davantage, tout comme un chauffeur de la ligne 4, interrogé à son tour. Enfin un contrôleur connaît la réponse : c'est oui ! Ses emplettes terminées, l'écocitoyenne veut reprendre la navette. Après 22 minutes d'attente, la navette arrive enfin mais le conducteur ne s'arrête pas, l'écocitoyenne doit prendre un bus de la ligne 2 pour rattraper la navette. Sa conclusion : "on ne m'y prendra plus".

d'après Midi Libre, 14 juillet 2006

Intermodalité

Les tramways devraient systématiquement passer par la gare principale SNCF de la ville desservie, ce n'est pas le cas à Clermont-Ferrand pour le trolleybus guidé Translohr. Dans chaque gare, on devrait pouvoir acheter des tickets de TCU.

Bernard Ruffin, 84 Vedène

Abribus

Les abribus d'Angoulême en tôle et plastique avec un seul banc à trois places sont d'abord des supports publicitaires. Et quelle pub : parfums de luxe, voitures rapides, lingerie porno-chic. Les usagers apprécieraient davantage un plan lisible du réseau et les horaires de passage des bus écrits en gros caractères. Certains points d'arrêt des cars départementaux de Charente sont plus esthétiques, la signalétique est bien adaptée et le confort de l'attente très correct : il y a un réel souci de l'image du transport collectif, sans publicité.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

L'abribus situé à l'arrêt du bus 2B de la gare SNCF de Poitiers est propre et sans tags, l'éclairage et l'affichage électronique fonctionnent, la poubelle ne déborde pas. Mais, depuis près de trois ans, il n'y a plus de sièges, seulement quelques restes métalliques d'un côté et un moignon de l'autre. A qui s'adresser pour en obtenir ? L'affichage dépend de l'exploitant, la poubelle de la Ville, l'abri lui-même de la société concessionnaire. Après une longue enquête, j'apprends que les sièges dépendent de la SNCF, qui s'en moque. A la mairie, on m'a affirmé que le problème serait résolu par le report de l'arrêt dans la nouvelle gare multimodale. En étant optimiste, ce sera donc pour 2008.

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Ch

Montée par la porte avant

Une voyageuse : "à cause de la montée obligatoire par la porte avant, le bus a maintenant 5 minutes de retard. Je ne vois pas au nom de quoi je devrais me tremper sous la pluie parce que l'exploitant l'a décidé".

Un conducteur de bus : "je constate une hausse spectaculaire du nombre de billets vendus, mais seulement quand un agent d'accompagnement est présent à bord. Sur une ligne à forte fréquentation, l'obligation est intenable, j'ouvre toutes les portes s'il n'y a pas d'agent d'accompagnement".

lu dans le Progrès de Lyon

A Lyon, la montée par l'avant est devenue obligatoire sur l'ensemble du réseau après une expérimentation au cours de l'été 2006, une période peu significative, et sans évaluation. Un bus 12 stationne dorénavant bien plus longtemps à l'arrêt Saxe Gambetta. Derrière lui, il arrive que trois trolleybus soient bloqués, le troisième en travers de l'avenue Jean Jaurès. De même un bus 13 retardé par l'embarquement de nombreux scolaires au Clos Jouve finit par bloquer un bus 45, deux bus 13 et toute la circulation du carrefour.

Lyon Métro-Transports Publics

Aux heures de pointe, la capacité des véhicules et leur fréquence de passage doivent être suffisantes pour que le taux maximal d'occupation du véhicule ne soit jamais dépassé. Aucun voyageur ne doit être astreint à rester debout plus du quart de la durée de son trajet.

En soirée, ainsi que les dimanches et fêtes, la fréquence de passage ne doit pas être inférieure à 10 minutes sur les axes lourds, 20 minutes sur les autres lignes urbaines et 1 heure sur les lignes desservant les zones peu denses à caractère rural.

Amplitude horaire et fréquences doivent s'adapter à l'évolution des modes de vie et de travail qui modifient les besoins de mobilité de la population : nouveaux horaires de travail, ouverture des commerces le soir et le dimanche, nouvelles habitudes d'achats et de loisirs en fin d'après-midi et en soirée qui atténuent les pointes de fin de journée mais accroissent le trafic de soirée.

Information et signalétique

L'objectif premier est de familiariser l'utilisateur occasionnel avec l'utilisation pratique des TCU. Le site des Transports en Commun de Lyon (www.tcl.fr) est un modèle, il indique avec clarté les itinéraires, les horaires et les tarifs.

Dans les gares ferroviaires et routières, les aéroports, les grands parkings et les pôles d'échange, le visiteur doit trouver un plan lisible du réseau urbain, des informations (en français et en anglais) sur les lignes desservant le lieu où il se trouve et sur la tarification, un distributeur de billets avec échangeur de monnaie, un plan du quartier.

Les arrêts de bus et de tramway doivent pouvoir être aisément repérés dans le paysage urbain. Leur nom est inscrit sur les quatre faces de l'abri, il est lisible depuis les véhicules en approche.

Il est nécessaire que la livrée des véhicules du réseau soit la même pour les bus et tramways. Chaque véhicule doit afficher, à l'avant et à l'arrière, le numéro de la ligne parcourue et le nom de la destination. Sur les flancs doivent figurer le numéro de la ligne et les noms des deux terminus et des principaux arrêts. Ces indications doivent être écrites en gros caractères et éclairées la nuit. Elles ne doivent pas être occultées par les panneaux publicitaires.

A l'intérieur des véhicules, un voyageur doit pouvoir lire un plan de la ligne sans se déplacer. Le prochain arrêt doit être indiqué par une annonce sonore et sur un écran lumineux.

Tarification

Basée sur l'achat d'un temps de transport, la tarification doit être simple, c'est un élément clé de la facilité d'utilisation du TCU. Les tarifications forfaitaires sont à encourager. Certains réseaux multiplient les tarifs promotionnels au point que l'utilisateur s'y perd.

Le prix d'un déplacement en TCU doit être le même qu'il soit effectué en bus, en tramway, en métro, en RER ou en train, avec ou sans rupture de charge, et qu'il soit assuré par un ou plusieurs opérateurs. Les règles concernant l'aller-retour, le forfait journalier, les abonnements et l'intermodalité doivent être unifiées d'un réseau à l'autre.

Le système francilien de la carte Orange reste le modèle à suivre pour la tarification intermodale.

Paiement et contrôles

Afin d'éviter les pertes de temps dues à l'achat à bord des véhicules auprès des conducteurs, les titres de transport doivent être vendus aux guichets des gares et stations, par automates installés aux arrêts et chez des commerçants agréés proches des arrêts.

Les contrôles doivent être effectués sans que la clientèle (en particulier les abonnés) les ressente comme des contraintes désagréables, voire des brimades. Ils ne doivent ni pénaliser l'accessibilité, ni ralentir les véhicules.

Les tourniquets doivent être remplacés par des dispositifs moins pénalisants. La montée obligatoire par la porte avant des bus est à exclure.

Qualité de service

Les exploitants doivent porter la plus grande attention à un grand nombre de "détails" auxquels la clientèle est sensible et qui contribuent à sa fidélisation : respect des horaires et information en situation perturbée, standardisation des automates, propreté extérieure et intérieure des véhicules, bon fonctionnement des portes, bon positionnement des points d'appui, éclairage intérieur permettant de lire, mise à jour de la signalétique, conduite souple et accostage précis des bus, information claire et rapide en cas d'incident, compétence et courtoisie du personnel. Un service de médiation doit être mis en place.

Les exploitants doivent respecter l'intimité des usagers en évitant la diffusion de messages publicitaires, de musique et d'émissions de radio.

Concertation avec les usagers

Les associations représentatives des usagers (FNAUT, consommateurs, unions de quartiers) doivent être associées systématiquement par les autorités organisatrices et les exploitants à l'élaboration des décisions et au contrôle de leur exécution sur le terrain. Elles doivent être représentées dans les conseils d'administration des entreprises exploitantes. Les comités de lignes mis en place pour les services TER sont un modèle à suivre.

Le TGV Est est-il trop cher ?

Nous avons rappelé, dans notre dernier numéro, le contexte économique qui a amené la SNCF à décider de la tarification du TGV Est. Cette tarification a fait bondir bien des voyageurs.

Le tarif 2ème classe sans réduction entre Nancy/Metz et Paris augmente de 17% par rapport au Teoz et 29% par rapport au Corail en période normale, de 45% et 60% en période de pointe (les tarifs des TGV "passe-Paris" accessibles en gare de Louvigny sont plus modérés). Pour les abonnés Paris-Reims, la hausse varie de 30 à 42%.

La nouvelle tarification convient à la clientèle professionnelle, qui est habituée à voyager en voiture ou en avion à un prix élevé et qui, avec le TGV, va bénéficier de conditions de transport plus confortables et d'un gain de temps significatif grâce à l'accès direct au centre de Paris. Elle est plus difficile à accepter par la clientèle familiale, appelée aujourd'hui "privé-loisirs".

Hugues Lebaillly, président de l'APU-TCRE de Reims, Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine et Max Mondon, président de la FNAUT Alsace, ont bataillé pour que la hausse des tarifs reste limitée. Ainsi le prix des abonnements Reims-Paris a pu être contenu (il faudrait que ces abonnements soient aussi valables pour Marne-la-Vallée et Roissy) mais le prix des billets dans les trains des vendredi soir, dimanche soir et lundi matin est dissuasif (+62% de hausse).

Associations et élus ont poussé la SNCF à admettre que c'est en maximisant sa clientèle par une action commerciale imaginative, et non en la considérant comme une "vache à lait", qu'elle doit couvrir ses coûts d'exploitation.

Une appréciation sereine de la tarification retenue par la SNCF est difficile.

- La Vie du Rail a calculé que, si la SNCF voulait équilibrer ses comptes, le prix d'un voyage sur le TGV Est devrait être, en moyenne, augmenté de 38 euros par rapport aux prix annoncés : en effet le déficit 2007 est estimé à 110 millions d'euros pour 3 millions de voyageurs attendus à partir du 10 juin.

- Les tarifs de base semblent élevés car ils ne font pas apparaître les nombreuses réductions possibles.

Le pourcentage des relations soumises à la tarification de pointe est plus faible que sur les autres LGV.

Mais bien des voyageurs ne peuvent bénéficier des tarifs les plus attractifs parce qu'ils ont des contraintes liées à leurs horaires de travail, ou parce qu'ils peuvent difficilement prévoir leur voyage longtemps à l'avance.

D'autre part tous les voyageurs ne souhaitent pas se déplacer plus vite qu'aujourd'hui, or tous les trains Corail ou Teoz et les trains de nuit seront supprimés à la mise en service du TGV Est : ils sont donc captifs du TGV.

- La comparaison avec le prix d'un déplacement en voiture dépend du taux d'occupation de la voiture et des frais pris en compte (en général, l'automobiliste oublie de tenir compte des frais d'amortissement et d'entretien).

La SNCF a comparé les coûts des différents modes de transport sur l'itinéraire Paris-Strasbourg : 79 euros de carburants et péages en voiture (4h37 de trajet) ; 63 euros en TGV 2ème classe (2h20), et entre 60 et 264 euros en avion, auxquels s'ajoutent 14 euros pour les parcours centres-aéroports en transport collectif (1h30 de vol + 65 mn pour les parcours centres-aéroports + 30 mn pour l'enregistrement).

Plus cher que les autres ?

Les élus de l'Est dénoncent une hausse tarifaire exagérée alors que les trois régions concernées ont participé au financement de la LGV (736 millions d'euros, à comparer aux 1550 millions versés par l'Etat).

Réponse justifiée de la SNCF : cette participation a rendu acceptable par RFF la construction de la LGV Est, mais elle n'a pas abaissé les coûts d'investissement (matériel roulant) et d'exploitation (péages exigés par RFF, énergie) de la SNCF.

Selon une étude du Conseil économique et social de Lorraine, le prix du km parcouru sur la LGV Est (2ème classe, heure creuse) entre Paris et la Lorraine sera plus élevé que sur la LGV Nord (8%), la LGV Atlantique (13%) et la LGV Paris-Lyon (25%).

La SNCF a contesté cette affirmation (le CESR a utilisé des données erronées sur la longueur des trajets) et démontré que les prix prévus sur la LGV Est sont analogues à ceux en vigueur sur les autres LGV si on compare des trajets de même longueur (ce qui élimine l'effet de la dégressivité du tarif avec la distance) et comportant la même part de parcours sur LGV.

Pour les trajets Paris-Nancy et Paris-Le Creusot de même longueur et effectués entièrement sur LGV, les tarifs Est sont un peu moins chers que les tarifs Sud-Est (-2% en 2ème classe période normale). Le trajet Paris-Reims est moins cher que le trajet Paris-Vendôme. Le trajet Paris-Metz est moins cher que le trajet Paris-Poitiers, alors que les gains de temps grâce aux LGV sont de 1h30 et 40mn respectivement.

Un problème général

Bien qu'elle choque le public concerné par sa nouveauté, la tarification du TGV Est n'est pas aberrante : les prix des billets Paris-Strasbourg et Paris-Lyon en 2ème classe sont voisins ; les tarifs maximaux sont élevés mais le TGV n'est pas très coûteux si on sait jongler avec les tarifs réduits et détecter le tarif minimal ; le voyage en voiture est toujours plus cher que le voyage en train si le conducteur est seul à bord.

D'autre part, la tarification actuelle est, en France, d'un niveau moyen acceptable si on la compare aux tarifications en vigueur en Allemagne, en Suisse ou en Grande Bretagne.

On peut donc raisonnablement s'attendre à un grand succès commercial du TGV Est, car le gain de temps par rapport au Corail ou Téoz est vraiment remarquable.

Un réel problème de tarification du train existe cependant, mais il n'est pas spécifique du TGV Est.

- Le public est irrité par l'opacité des tarifs "au prix du marché", la disparité entre les différents tarifs proposés pour un même trajet, et même pour un même train, est beaucoup trop forte.

- Le prix du train reste trop élevé, malgré les réductions, pour toute une partie du public, en particulier pour les familles. Son abaissement suppose que le coût d'usage de la route et de l'avion comprenne les coûts externes.

Jungle tarifaire

Pour aller de Marseille à Paris le 14 mars en soirée, j'ai eu le choix entre : un billet 1ère classe avec ma carte demi-tarif à 65,3 euros ; un billet 1ère classe sans carte demi-tarif (idTGV) à 39 euros (solution retenue car présentant le meilleur rapport qualité/prix) ; un billet 2ème classe avec carte demi-tarif à 47 euros et un billet 2ème classe idTGV à 32,9 euros. Une telle anarchie tarifaire n'a plus aucun sens : c'est elle, plus que le niveau des tarifs, qui pose problème.

Jean Gonella, FNAUT PACA

La multiplicité des tarifs proposés finit par noyer le voyageur et l'empêche de choisir de manière efficace. On ne sait jamais, en arrivant au guichet, quel va être le prix du voyage demandé.

La SNCF a fortement augmenté les tarifs en 1ère classe. Ce n'est pas un problème pour les habitués de l'avion, voyageurs fortunés ou professionnels dont le voyage est souvent payé par leur entreprise. Mais les voyageurs qui, en raison du contingentement, n'ont pu obtenir en 2ème classe la réduction de 50% à laquelle leur carte de réduction leur donne droit accèdent plus difficilement à la 1ère classe.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT Lorraine

La branche fret de la SNCF plonge dans un déficit inquiétant, que supportent évidemment les voyageurs. Alors que le plan Véron visait un retour à l'équilibre en 2007, les pertes s'alourdissent : 250 millions d'euros en 2006 (au lieu des 47 prévus), soit 150 dus à la baisse des recettes (dont 75 dus aux conflits sociaux) et 100 de frais financiers ; 349 millions prévus en 2007, soit 215 liés à l'activité fret proprement dite, et 134 de surcoûts liés aux spécificités de la SNCF, dont 95 au titre du régime spécial de retraite des cheminots.

La régression brutale du fret SNCF a trois causes principales :

- l'état de l'infrastructure et la vétusté du matériel (locomotives et wagons) qui péjorent la qualité et les coûts ;
- la politique d'élagage forcenée du plan Véron, alors que le rendement du rail croît avec le volume du trafic (ainsi le wagon isolé est rendu plus coûteux et moins fiable pour le client par la réduction à 6 du nombre des triages ; les nouveaux entrants ne s'intéressent d'ailleurs pas à ce trafic non rentable) ;
- les tarifs SNCF sont souvent « hors marché ». La sous tarification des transports imposée par une concurrence routière dominante non régulée en est en partie responsable. La SNCF de son côté a ajouté à sa stratégie de repli catastrophique des erreurs d'organisation reconnues au niveau des zones locales et n'a pas réalisé les efforts de productivité indispensables.

André Laumin

Trafic interrompu

En raison d'une dégradation de la voie sur la ligne des Causses Béziers-Clermont, la circulation des trains est suspendue depuis le 8 mars entre Saint Chély d'Apcher (Lozère) et Neussargues (Cantal). Des travaux sont réalisés en urgence par RFF en vue d'une réouverture dès l'été, une deuxième tranche de travaux de régénération sera effectuée en 2008. Les trains de voyageurs sont remplacés par des autocars, et les trains de fret desservant l'usine Arcelor de Saint Chély depuis Fos-sur-Mer et Dunkerque par des camions.

La FNAUT Languedoc-Roussillon a regretté que les trains de fret Fos-Saint Chély ne puissent passer par Nîmes et Mende (320 km) au lieu de Saint Etienne et Clermont (plus de 700 km) en raison de l'état dégradé de la ligne de Mende.

Cette interruption de trafic confirme les risques graves qui pèsent sur toute une partie du réseau RFF faute d'entretien sérieux : le train Aubrac avait déjà déraillé près de Saint Flour en février 2006 (FNAUT Infos n°146).

La SEPANSO (fédération des associations de protection de la nature du Sud-Ouest) désapprouve la position de la FNAUT sur la LGV Bordeaux-Espagne (FNAUT Infos n°152).

1 - "La FNAUT néglige totalement le caractère irremplaçable d'espaces naturels précieux, un des derniers secteurs des Landes de Gascogne resté miraculeusement intact ; elle en accepte le sacrifice, ce qui est un crime contre la nature, une faute très lourde vis-à-vis des générations futures".

2 - "La FNAUT justifie le tracé Est de la LGV au motif qu'il pourrait être jumelé avec la future autoroute A65 Pau-Longon extrêmement nuisible".

3 - "Enfin le tracé Est est non seulement le plus dévastateur, mais aussi le moins logique pour la desserte du territoire, le plus long, le plus coûteux, et celui qui drainera le moins de clientèle".

Cette réaction amène la FNAUT à préciser les raisons de son choix.

1 - Les nuisances liées à la construction d'une LGV (stérilisation d'espace rural ou naturel, effets de coupure) sont comparables à celles qu'entraîne la construction d'une autoroute. Si la FNAUT les accepte, c'est parce que son approche n'est pas uniquement naturaliste. Elle prend aussi en compte les avantages écologiques du transfert de trafic aérien et routier sur le rail qu'une LGV favorise : réduction du bruit et de la pollution de l'air, économies d'énergie et d'émissions de CO2.

La FNAUT s'intéresse à tout le territoire français et européen, et à tous les modes de transport. Elle s'efforce d'apprécier globalement l'intérêt des générations actuelle et futures.

2 - Bien entendu, lorsqu'elle évoque un jumelage possible de la LGV avec l'A65, la FNAUT ne cautionne en rien cette autoroute. Elle s'est, de longue date, prononcée pour un abandon (et non un simple moratoire, provisoire par définition) du programme autoroutier.

3 - Compte tenu des difficultés de financement des LGV, on ne peut ignorer l'intérêt économique décisif d'un tronçon commun Bordeaux-Captieux des deux LGV Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. En contestant l'intérêt de cette dernière, on refuse la possibilité de basculer le trafic aérien Paris-Toulouse sur le rail, de limiter les nuisances subies par les riverains des aéroports d'Orly/Roissy et Blagnac, et d'éviter la construction d'un nouvel aéroport à Toulouse dans un environnement qui mérite lui aussi d'être protégé.

Si la FNAUT estime que la modernisation de la ligne Bordeaux-Irun (155 millions d'euros sont prévus à cet effet dans le contrat de projets) ne pourra suffire et qu'une LGV est nécessaire, c'est parce

qu'elle souhaite un basculement massif de l'énorme trafic routier franco-espagnol de fret sur le rail : celui-ci joue aujourd'hui un rôle marginal (2% des flux totaux, 5% des flux terrestres). Dans cette optique volontariste, la capacité de la ligne classique n'est pas suffisante au-delà de 2020.

Comme dans le cas du projet Lyon-Turin, la FNAUT ne se contente pas de soutenir un grand projet d'infrastructure, elle réclame des mesures d'accompagnement susceptibles de maximiser les transferts modaux : éco-redevances routière et aérienne, puis contingentement du trafic routier et aérien si nécessaire.

En résumé :

- les militants de la FNAUT ne sont évidemment pas des bétonneurs fanatiques de grande vitesse (leurs actions en faveur du TER et des trains Corail en témoignent, et ils se sont prononcés récemment contre le projet démesuré de LGV Poitiers-Limoges) ;

- ils sont bien conscients des difficultés de financement du réseau ferré classique mais n'opposent pas réseau classique et réseau TGV, les écoredevances qu'ils proposent pouvant financer l'ensemble du système ferroviaire ;

- enfin ils sont favorables à une réduction des besoins de transport des personnes et du fret, mais constatent qu'il est très difficile de l'obtenir et estiment qu'à court terme, il faut rendre possible des transferts massifs de trafic aérien et routier vers le rail.

Le point de vue des Verts

Le groupe des conseillers régionaux Verts d'Aquitaine n'a pas réussi à prendre une position unanime sur le projet de LGV Bordeaux-Espagne.

- Les uns, dont Noël Mamère, dénoncent comme la SEPANSO le mythe de la vitesse. Ils notent à juste titre que les grands élus promoteurs de la LGV sont aussi des partisans acharnés des autoroutes. Toutes ces infrastructures vont fragmenter les espaces naturels. Selon eux, une réduction des besoins de transport de fret est possible, une modernisation de la ligne classique suffisant au report du trafic existant sur le rail.

- Les autres, comme la FNAUT, ont une approche plus globale. Ils prennent en compte la concurrence avion-TGV. Ils considèrent qu'une réduction du trafic de fret ne se produira pas à court terme : il faut donc envisager un report massif du trafic routier sur le rail ; la ligne classique même modernisée ne le permettant pas au-delà de 2020, une LGV est donc nécessaire.

Train + vélo : le gag !

Voulant me rendre à Fécamp, j'emprunte jusqu'à Bréauté le Corail Paris-Le Havre, qui accepte les vélos selon le site internet de la SNCF. La rame comporte bien un fourgon où, à mon arrivée, se trouvent déjà deux vélos. Vingt minutes après le départ, le contrôleur demande qu'on enlève les vélos du fourgon car "aucun Corail Paris-le Havre" n'accepte les vélos". Il invoque "les risques pour les voyageurs" et même une circulaire du ministère de l'Intérieur. Les vélos sont donc déposés dans le couloir, gênant la circulation des voyageurs. A Rouen, le nouveau contrôleur demande qu'on les remette dans le fourgon, car ils risquent de tomber sur les voyageurs : un cycliste anglais est éberlué ! Voilà sur quoi débouchent les beaux discours sur l'intermodalité train + vélo.

Marc Le Rochais, Paris

Corail saucissonné

Le 2-01-07, le train Corail Béziers-Paris a été saucissonné par des changements imposés à Neussargues et Clermont Ferrand. Des voyageurs venant de Saint Flour et ayant payé pour réserver leur places se sont retrouvés debout dans des TER bondés. Aucune explication n'a été donnée à cette belle pagaille.

Denis Wénisch, AUT Auvergne

Bagages en retard

J'ai envoyé deux valises de Villard-de-Lans à Paris par le service "bagages à domicile" du SERNAM. Le délai annoncé dans un document de la SNCF était de 24h : l'une est arrivée avec 48h de retard, l'autre avec 96 h.

Lors de ma première réclamation, on m'a indiqué que les valises avaient été livrées. J'avais communiqué un numéro de téléphone portable : personne ne m'a prévenue du retard et de la date de livraison. Le service bagages ne s'est pas assuré que quelqu'un serait présent pour accueillir les valises lors de la livraison : les clients doivent-ils rester chez eux plusieurs jours sans sortir, à attendre cette livraison ? Enfin, lorsque le chauffeur a livré la deuxième valise, il en a apporté deux de même couleur, une seule était à mon nom.

Claire Schlenker, 38 Biviers

Auto-train

Les difficultés rencontrées par les usagers du service Auto-train qui empruntent les trains de nuit sont dues pour une large part au fait que voyageurs et véhicules sont transportés par des convois séparés. Ainsi les véhicules partent avant 19h de Fréjus et arrivent à Paris-Bercy, tandis que les voya-

geurs partent de Saint Raphaël vers 22h et arrivent à Paris-Austerlitz.

Les responsables de la SNCF, à qui l'Association des Usagers du Transport Auto-Train l'a souvent fait remarquer, ne semblent malheureusement pas disposés à revenir à la formule traditionnelle du train auto-couchettes qui était pourtant appréciée de la clientèle.

Marie-Rose Bernazzani, AUTAUT

Train ou car ?

Le 3 décembre 2006, puis à nouveau le 30, les passagers excédentaires d'un TER Aurillac-Clermont Ferrand, archi-bondé comme tous les jours de pointe, ont été transportés par car. Que la SNCF recoure au car en cas de problème technique est normal. Mais que cela devienne le moyen usuel de régler le problème des pointes de trafic n'est pas admissible. Le voyageur a pris un billet de train parce qu'il ne veut pas être transporté sur route : la pointe de trafic ne peut être considérée comme un "cas de force majeure".

Denis Wénisch, AUT Auvergne

Qualité de service

Me rendant de Grenoble à Besançon, j'ai pris un train qui est arrivé à Lyon Part Dieu avec 13 mn de retard, juste à l'heure de départ du train pour Strasbourg (aucune information, aucune excuse dans le train ou à l'arrivée). Heureusement le train Corail pour Strasbourg avait lui-même 15 mn de retard (mais certaines vitres étaient si embuées que le paysage était à peine visible).

Au retour, le train de 18h15 pour Lyon était à l'heure (son affichage était correct dans le hall de la gare, pas dans le souterrain), mais la restauration ambulante n'était pas assurée : à Lyon Part Dieu, j'ai avalé un sandwich médiocre, assis dans le hall sur un banc dur, dans les courants d'air et la saleté, en attendant un TGV pour Grenoble en retard de 7 mn. A la gare de Besançon, la "charte du service public SNCF" est affichée... dans l'escalier donnant accès au souterrain.

Jean Sivardière

Trains sales

La SNCF affecte des sommes astronomiques à des campagnes de communication, mais elle est trop pauvre pour faire nettoyer ses trains. J'ai parcouru récemment plus de 600 km dans un Corail transversal dont toutes les toilettes étaient sales, avec des équipements cassés. Un ami a voyagé de Lyon à Orthez dans une voiture à sièges inclinables insalubre, aux toilettes bouchées, dont le nettoyage n'avait manifestement pas été assuré depuis plusieurs voyages.

Marc Laneyrie, 69 Lyon

Le vélo gagne !

Début janvier, l'association Mieux se déplacer à Bicyclette (MDB) a participé à la mesure, organisée par la ville de Paris, des temps de parcours de 10 itinéraires reliant la place du Châtelet aux principales portes de Paris par différents moyens de déplacement. La mesure a été effectuée à l'heure de pointe du matin et le samedi soir.

Même en suivant scrupuleusement le code de la route (respect des feux et sens interdits, pas d'emprunt de trottoirs), le cycliste met en général nettement moins de 30 mn pour parcourir chaque itinéraire. Sa vitesse moyenne est de 14,4 km/h le matin et 13,3 le samedi soir. Le vélo l'emporte sur la marche (5 km/h), la voiture (si on ajoute au temps de parcours 10 mn pour stationnement et trajet terminal à pied) et le taxi (en tenant compte d'un temps moyen d'attente de 5 mn). Il fait jeu égal avec le métro dans le cas où l'usage du métro est performant (un temps d'accès à pied au métro de 3 mn et une seule correspondance).

Commentaire de MDB : le vélo serait encore plus nettement gagnant si on appliquait le code de la rue.

Thalys et le vélo

16 associations européennes de cyclistes, usagers des transports et touristes d'Allemagne, Belgique, Pays-Bas et France (dont Réseau Vert, la FNAUT, la FUBicy) se sont mobilisées avec succès pour obtenir la création d'espaces pour les vélos dans les trains Thalys qui vont être modernisés en 2008.

Toute l'offre ferroviaire à longue distance entre la France et la Belgique, l'ouest de l'Allemagne et les Pays-Bas est désormais assurée par ces trains : à l'heure de l'Europe et de l'écologie, les cyclistes, pourtant de plus en plus nombreux, sont donc dans l'impossibilité de voyager par le train avec leur vélo sauf à utiliser des trains régionaux et à multiplier les correspondances. Il faut ainsi 3h09 pour aller d'Aix la Chapelle à Paris par Thalys et, avec un vélo, 12h49 en empruntant 9 trains différents dont les horaires sont difficiles à obtenir...

Le Parlement Européen, dans un vote du 18 janvier 2007, stipule que "sur tous les trains, y compris internationaux et à grande vitesse, les voyageurs doivent pouvoir emporter, éventuellement contre paiement, poussettes, fauteuils roulants, bicyclettes et engins de sport, qui doivent être rangés dans un espace prévu à cet effet".

Le TGV Est permet de transporter 4 vélos par rame, ce sera aussi le cas du TGV Atlantique en 2009. L'adaptation des rames Thalys n'est donc qu'une question de volonté politique.

Des candidats trop pressés

Pendant un mois, l'hebdomadaire Auto Hebdo a filé discrètement les principaux candidats à l'élection présidentielle.

La palme de l'excès de vitesse revient à Nicolas Sarkozy : 190 km/h sur autoroute au lieu de 130.

Jean-Marie Le Pen le suit de près : 185 km/h (le candidat du FN s'est prononcé pour un relèvement de la limitation de vitesse sur autoroute, mais à 150 km/h seulement).

François Bayrou est épinglé lui aussi. Il a circulé à 120 km/h sur une voie limitée à 70 km/h. Il devance de peu Ségolène Royal, qui roulait à 158 km/h sur une voie limitée à 110 km/h.

Chronique du développement durable

✪ André Vallini, président PS du conseil général de l'Isère, se dit écologiste mais il est un farouche partisan du projet de rocade autoroutière nord de Grenoble. Il réclame la réouverture des relations aériennes Paris-Grenoble. Il veut démontrer que les départements sauront mieux s'occuper des routes que l'Etat et va programmer un grand plan routier sur 15 ans. Un même numéro d'Isère Magazine (été 2006) fait de la publicité pour un rallye automobile et vante les mérites d'un champion amateur de "sport automobile" en slalom, une spécialité "palpitante" qui permet de faire "rugir le moteur".

✪ Jacques Gillaizeau, conseiller régional PS des Pays de la Loire, estime que l'aéroport de Notre Dame des Landes sera un "modèle de développement durable". En effet, "aucun bourg ne sera survolé, on diminuera les flux automobiles grâce au raccordement de l'aéroport avec les transports collectifs, enfin avec les vols vacances vers les pays les moins développés, on fera acte de solidarité internationale".

Hélicoptère durable et citoyen

En octobre 2006, la Direction Générale de l'Aviation Civile a organisé une conférence-débat au titre inattendu : "développement durable et citoyen des hélicoptères". Encore mieux : cette mascarade se tenait en face de l'héliport parisien d'Issy-les-Moulineaux !

Cet héliport, utilisé parfois dès 6h et jusqu'à 2h du matin, est le siège de 12000 mouvements par an, dont seulement 3000 vols d'urgence, qui assourdissent les riverains. Les clients sont des dirigeants de grandes entreprises et autres VIP, dont certains tiennent sans doute, comme la DGAC, des discours sirupeux sur le développement durable (source : Ile de France Environnement).

BIEN DIT

● **Hervé Mariton**, alors député UMP de la Drôme : "la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières relève de la facilité politique et reculerait la nécessité de changer nos comportements et de trouver des alternatives".

MAL DIT

● **Catherine Coutelle**, conseillère municipale PS de Poitiers : "la LGV Poitiers-Limoges est importante pour assurer l'avenir économique de la ville et de l'université. Il faut assurer la position de Poitiers sur l'axe Est-Ouest". Grâce à la LGV, on irait de Poitiers à Limoges en 30 mn, mais Nantes resterait à 2h20 par le train (par Tours) et 3h10 par autocar.

Anachronisme

● **La Peugeot 207 RC**, récemment commercialisée, est dotée d'un moteur turbo de 1,6l et 175 ch développé par PSA en collaboration avec BMW. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 7,1 s, sa vitesse de pointe est de 220 km/h. Un véhicule très utile dans les embouteillages.



Lu dans le journal local

- A Caen, le tram sur pneus est toujours sur les rails (NDLR : il tient sans doute la route).

- Le maire accélère les zones 30.

- Pour lutter contre l'obésité des jeunes, le vélo ça peut rapporter gros.

- A Amiens, le stationnement anarchique qui sévissait sur le terre-plein central du grand boulevard a été reporté sur les bas-côtés.

- Selon l'édition de Midi Libre du 22-02-2007, un train de fret arrivant de la vallée du Rhône et se dirigeant vers l'Espagne pourra, dès 2013, grâce à la LGV qui contournera alors Nîmes et Montpellier, filer sans s'arrêter à 350 km/h de moyenne jusqu'à la frontière espagnole ! Sapristi, les voyageurs ont intérêt à se garer.

Brèves

En Grande Bretagne

Les chemins de fer britanniques sont parmi les plus chers d'Europe, les prix ont encore augmenté début 2007 : +4,3% pour les abonnements. Un aller-retour Londres-Glasgow (670 km) coûte 380 euros au plein tarif (source : Le Rail).

Optimodalité

Après la multimodalité, l'intermodalité et la comodalité (voir FNAUT Infos n°151), voici l'optimodalité. Dominique Perben vante ce "nouveau concept" consistant à optimiser les performances économiques et environnementales de la chaîne de transport. Il s'agit de promouvoir le combiné, les autoroutes ferroviaires et maritimes, les trains longs : quand on agit peu, on invente de nouveaux concepts.

La SNCF récidive

Après l'installation d'une bâche gigantesque faisant la promotion d'un 4x4 Fiat (FNAUT Infos n°153), et la verbalisation des militants associatifs qui s'y opposaient, la SNCF a mis la gare de Lyon à la disposition de deux autres constructeurs de 4x4 : Honda et Mitsubishi, un véhicule de ce dernier étant même présenté in situ. Deux grandes bâches, l'une pour un 4x4, l'autre pour Exxonmobile, sont aussi apparues en gare du Nord. Ainsi, alors que le parvis de la gare de Lyon vient d'être rendu aux piétons, la SNCF transforme l'intérieur de la gare en concession automobile. A l'opposé de toute stratégie de développement durable et de tout bon sens, la SNCF vante ses concurrents !

L'avion cher

En 2005, 650 millions d'euros, grâce à une taxe de 9 euros par billet d'avion, ont été consacrés à la sûreté des aéroports français, 7 fois plus qu'en 2000.

10 500 personnes y assurent la sûreté.

Fraude

A Marseille, le taux de fraude est de 9% dans le métro et de 27% dans les autobus... malgré l'obligation de la montée par la porte avant. La Régie des Transports de Marseille, qui perd ainsi 8 millions d'euros par an, va installer 1000 caméras dans ses véhicules.

Le saviez-vous ?

● Pour 66% des Français, l'automobile est le moyen de transport le plus pratique, et pour 79% d'entre eux le train est le plus écologique.

● Chaque français effectue en moyenne 94 voyages par an en transport collectif. L'ensemble des lignes des agglomérations françaises totalise 30 000 km.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

- L'ASTUS et Piétons 67 ont participé à une journée de sensibilisation aux plans de déplacements d'entreprises organisée au Conseil de l'Europe.
- Durant la semaine de la sécurité routière, le CADR-Mulhouse est intervenu dans des classes d'un collège et dans un centre d'aide par le travail (CAT) pour expliquer les règles à respecter par les cyclistes (comportement dans la circulation, éclairage).
- L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral déplore que les grèves à répétition fassent de la SNCF un partenaire peu fiable du Conseil régional : "à l'étranger, l'ouverture à la concurrence entre opérateurs se traduit par un service ininterrompu et de qualité".

Aquitaine

- L'association Les Droits du Piéton en Gironde a organisé à Bordeaux une réunion publique sur le projet de Code de la Rue. Elle a fait signer une pétition pour obtenir la modération de la vitesse en ville.
- Elle est aussi intervenue dans plusieurs écoles pour sensibiliser les enfants à la sécurité routière.
- Le COBARTEC a organisé un rassemblement d'usagers mécontents en gare de Bordeaux-Saint Jean pour protester contre les multiples retards et suppressions de trains qui affectent la desserte TER du bassin d'Arcachon, du Langonnais et du Médoc en raison de pannes de locomotives et d'absences de conducteurs.

Bourgogne

- La FNAUT Bourgogne a participé à la certification des axes TER Dijon-Mâcon et Dijon-Is sur Tille, et à celle des transports à la demande de l'agglomération chalonnaise. Elle a défini ses attentes en matière de services et d'accessibilité de la future gare TGV de Dijon, et soutient le projet de VFCEA, en particulier l'électrification de la ligne Nevers-Chagny.
- Le Comité Auxerrois pour l'Amélioration des Dessertes Auxerre-Paris regrette que la durée des trajets, comprise entre 1h36 et 1h49, n'ait toujours pas été ramenée à 1h30. Il constate que les gains de temps entre Auxerre et Laroche-Migennes sont compensés par des temps de stationnement prohibitifs (jusqu'à 14 mn) à Joigny et Laroche.
- L'association réclame une pérennisation des sillons horaires des trains Paris-Auxerre.

Centre

- A l'occasion de l'enquête publique sur la deuxième ligne de tramway, la FNAUT Centre a participé à une réunion publique à Orléans, au cours de laquelle Jean Sivardière a présenté la politique des transports urbains préconisée par la FNAUT et le rôle essentiel du tramway, puis Didier Grimault et Pierre-Louis Valls ont rappelé les raisons de leur opposition au tracé adopté par les élus.

Haute Normandie

- L'association des usagers de la gare de Bernay (Eure) proteste contre le manque de personnel aux guichets, la propreté douteuse des trains et les retards incessants, qui provoquent l'exaspération et le stress des voyageurs utilisant les lignes Paris-Cherbourg/Deauville et Caen-Rouen. Une pétition adressée à la SNCF, aux élus et au ministre des Transports a recueilli près de 2000 signatures.

Ile de France

- MDB déplore que le vélo ait été sacrifié dans l'aménagement du boulevard des Maréchaux pour le tramway : les pistes cyclables sont souvent interrompues brutalement sur plusieurs centaines de mètres car la ville de Paris n'a pas voulu réduire suffisamment la largeur de la voirie accessible aux voitures.
- Une manifestation cycliste a été organisée lors de l'inauguration du tramway pour dénoncer les aménageurs, pour lesquels "le vélo est seulement décoratif".

Picardie

- L'Association Des Usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon réclame un entretien plus efficace du matériel roulant et son renouvellement (certaines rames sont en service depuis 40 ans), le dédommagement des voyageurs en cas de retard. Elle s'est étonnée que la SNCF ait procédé récemment à un accueil-filtrage des voyageurs un jour de grève, et que les gares de Nanteuil et du Plessis Belleville aient été fermées pendant plusieurs jours en raison d'arrêts maladie du personnel. Elle a soumis une liste de problèmes au directeur de la ligne : files d'attente aux guichets, retards des trains Transilien, manque d'information en situation perturbée, déneigement des quais l'hiver, surcharge de certains trains, manque de trains le week-end. L'ADU a obtenu le rétablissement de la circulation d'un train Corail toute la semaine. Elle a demandé à la région des investissements pour les personnes à mobilité réduite : bandes podotactiles en bordure des quais et système d'information pour les non-voyants.

- La FNAUT a apporté son soutien à toutes les associations régionales qui ont manifesté le 24 mars dernier pour l'abandon des projets autoroutiers.
- La FNAUT a soutenu RFF auprès de la Cour Administrative d'Appel de Douai contre une association de riverains qui avait obtenu l'arrêt des travaux engagés sur la ligne Motteville-Montérolier Buchy, rocade nord de Rouen dont la réouverture est nécessaire à une bonne desserte ferroviaire du port du Havre.
- FNE, la FNAUT, le RAC et Agir pour l'Environnement sont intervenus auprès de la Commission Européenne pour que la réglementation prévue imposant aux constructeurs automobiles une réduction des émissions de CO2 par les véhicules neufs (120 g/km en 2012) ne soit pas reportée.
- A l'invitation du Ministère des Transports, Jean Sivardière fait partie du jury de l'appel à projets à destination des collectivités locales lancé par le Comité Interministériel de Développement Durable du 13-12-2006 "pour de nouvelles pratiques de mobilité urbaine".
- La Coordination Nationale pour l'Adaptation des Loisirs Motorisés à l'Environnement (CALME), dont la FNAUT est membre, a recueilli 180 000 signatures contre la pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels hors des voies ouvertes à la circulation. Ce résultat conforte la circulaire Olin du 6-09-2005 validée par le Conseil d'Etat.
- Le bureau de la FNAUT a reçu Claude Martinand, vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées et président du comité de suivi de la charte du service prévisible. L'échange a porté sur les grèves et sur le choix des grandes infrastructures de transports.

Journée de formation

La FNAUT organise à Paris, le samedi 12 mai, une journée de formation sur la démarche de certification dans les transports collectifs, avec la participation de représentants de la SNCF, de la RATP et de l'AFNOR. La journée sera animée par Marc Debrincat et Claude Pierre dit Barrois. Participation gratuite, renseignements et inscription auprès du siège.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 154
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

Le rail en France

La situation du rail en Grande Bretagne est très mal connue en France : on se sert trop souvent de la politique ultralibérale 1994-2002 comme d'un épouvantail alors que personne n'a jamais songé à la transposer en France.

L'erreur fondamentale des conservateurs a été de privatiser l'infrastructure ferroviaire. Une fois cette erreur corrigée, le système britannique reste très libéral, avec des avantages et des inconvénients pour les voyageurs et les contribuables. Mais Network Rail investit 5 milliards d'euros par an et, pour le fret, le succès est au rendez-vous : on en est loin en France.

Par comparaison avec le système britannique, le système français n'a finalement que très partiellement évolué.

- La séparation entre SNCF et RFF n'a pas supprimé la propriété publique du réseau ferré. Elle a permis de supprimer le monopole SNCF de l'expertise ferroviaire, d'introduire la concurrence dans le secteur du fret et de clarifier les responsabilités respectives de l'Etat, des régions et de la SNCF : on voit mal l'intérêt de la remettre en cause comme le proposent de manière très dogmatique les partis de gauche. Une réunification poserait d'ailleurs de redoutables problèmes juridiques, et il y a manifestement d'autres urgences, à commencer par le manque de ressources financières de RFF.

- Les propositions très prudentes de la FNAUT ne concernent que la libéralisation du TER (et peut-être de certaines lignes de type Corail Intercités à longue distance - voir FNAUT Infos n°123) sur le modèle urbain ou départemental des concessions de service public. Elles apparaissent comme un compromis raisonnable entre l'immobilisme actuel et une libéralisation plus poussée mais dangereuse et mal justifiée.

Mais si la libéralisation, aujourd'hui complète pour le fret, pourra intervenir en 2010 pour les services voyageurs internationaux, elle semble bloquée jusqu'en 2017 pour les services voyageurs nationaux et régionaux.

En définitive, ce qui manque en France comme en Grande Bretagne, c'est la capacité de l'Etat à proposer une stratégie claire de valorisation des remarquables atouts du rail, et à financer les investissements nécessaires.

Jean Sivardière

Le rail en Grande Bretagne : de la privatisation à la régulation

La privatisation "sauvage" du rail britannique a fait couler beaucoup d'encre : volontiers présentée de manière caricaturale, elle a servi de repoussoir dès qu'une perspective de libéralisation ferroviaire même très prudente était évoquée en France. La situation est aujourd'hui sensiblement différente de ce qu'elle était au lendemain de la privatisation. Nous publions ci-dessous le témoignage instructif de Trevor Garrod, animateur de l'association Railfuture et président de la Fédération Européenne des Voyageurs, qui analyse avec objectivité les inconvénients et les avantages de la réforme britannique. Comme en France, le rail souffre en Grande Bretagne d'un manque criant de vision stratégique à long terme.



Un train régional en gare de Oulton Broad North (photo : Trevor Garrod)

Avant 1948, suite à la politique de "laisser-faire" pratiquée au 19^{ème} siècle, la concurrence existait déjà entre les compagnies ferroviaires privées opérant en Grande Bretagne sur certains itinéraires tels que Londres-Birmingham, Londres-Glasgow, Glasgow-Edimbourg, Londres-Exeter, Londres-Southend, équipés de deux ou trois lignes parallèles. A l'époque, il suffisait en effet à un investisseur, qui pensait tirer profit de l'exploitation d'une liaison ferroviaire entre deux villes données, de susciter une loi l'autorisant à construire la voie ferrée souhaitée et à la mettre en valeur.

De 1948, date de leur nationalisation, à 1994, les chemins de fer britanniques ont appartenu à l'Etat, sous le nom de British Rail, mais le secteur des transports ferroviaires est resté soumis aux lois du marché.

- Peu à peu, le train a été soumis à la concurrence de la voiture, de l'avion, du car et du bus. Ainsi, entre Londres et Bristol, il n'existe qu'une voie ferrée (Great Western

Railway) et un seul exploitant, mais elle est en concurrence directe avec l'autoroute parallèle M4.

- L'esprit d'entreprise s'est alors développé au sein de British Rail. La sectorisation de l'entreprise (gestion par activités), introduite au début des années 1980, contribuait déjà à la croissance du trafic voyageurs.

Vers 1990, les services grandes lignes (Inter City) étaient bénéficiaires. Les services régionaux (Regional Railways) tels que Norwich-Liverpool ou Cardiff-Birmingham attireraient une nouvelle clientèle grâce à l'introduction de trains plus courts mais plus fréquents. Quant au réseau sud-est (South East Network), il satisfaisait à la fois les banlieusards et les clients voyageant pour leurs loisirs.

Privatisation et correctifs

La privatisation du rail, intervenue en 1994, a résulté de la volonté idéologique des gouvernements de Margaret Thatcher

(1979-1990) et John Major (1990-1997). Très affaiblis, les syndicats de cheminots n'ont pas pu s'opposer aux réformes qui leur étaient imposées.

A la même époque, les gouvernements conservateurs ont également privatisés les secteurs de l'énergie (charbon, gaz, électricité), de l'acier, de l'eau, du transport aérien (British Airways), et déréglé les transports municipaux par autobus.

Les objectifs visés étaient de "libérer l'esprit d'entreprise", d'offrir une plus large possibilité de choix au consommateur, d'éviter un dérapage des coûts de production, de contrôler les syndicats, enfin de profiter des avantages économiques de la concurrence.

En 1994, l'infrastructure ferroviaire britannique a été privatisée et la société Railtrack en est devenue propriétaire.

Railtrack employait des sous-traitants pour l'aider à effectuer l'entretien des voies ferrées (17 000 km) : cette pratique a probablement été à l'origine des accidents spectaculaires de Southall (1997), Paddington (1999) et Hatfield (2000) qui ont eu un fort impact sur l'opinion et suscité des doutes sur la pertinence de la privatisation du rail.

Railtrack a été rapidement confrontée à de graves difficultés financières, en raison de l'explosion des dépenses indispensables pour améliorer la sécurité sur le réseau ferré et pour moderniser la ligne Londres-Glasgow. En 2001, elle a demandé 534 millions de livres au gouvernement, qui les lui a refusés. La société a alors été déclarée en faillite, et renationalisée sous le nom de Network Rail en 2002.

Les autres réformes introduites dans le secteur ferroviaire par le gouvernement de Tony Blair, au pouvoir depuis mai 1997, sont peu nombreuses. 1800 km de lignes ont été transférés aux autorités locales. Le nombre des exploitants de services voyageurs a été réduit, et la construction de la ligne à grande vitesse reliant le tunnel sous la Manche à Londres a abouti grâce aux efforts du député travailliste John Prescott.

Une concurrence limitée

La réforme de 1994 visait à mettre tous les acteurs en concurrence. En pratique, la concurrence est effective pour le matériel roulant entre les loueurs et les constructeurs, ainsi que pour l'entretien et le renouvellement des infrastructures. Elle reste cependant très théorique pour le fret et, pour les voyageurs, il n'y a de concurrence que dans l'attribution des franchises. La concurrence directe entre opérateurs (TOCs) est très limitée.

- Dans les années 1950-60, de nombreuses lignes ont été fermées, mais il subsiste encore des lignes parallèles. Pour aller de Londres à Birmingham, le voyageur a le choix aujourd'hui entre un train Inter City rapide et cher (exploité par Virgin), un train régional lent et bon marché (Silverlink) et un autorail empruntant une autre ligne (Chiltern trains). Les billets bon marché ne sont valables que chez un exploitant, les billets plus coûteux sont valables pour tous les trains.

- Le cas de deux exploitants en concurrence sur une même ligne s'est rencontré également, mais il a quasiment disparu. Par exemple entre Londres et Ipswich, avant 2004, deux exploitants proposaient un train toutes les 30 minutes, les trains circulaient toutes les 15 minutes, en alternance ; la tarification était très complexe. Depuis 2004, il n'y a plus qu'un exploitant, un train circule toutes les 20 minutes, la tarification a été simplifiée. C'est l'état de l'infrastructure qui pose problème.

La privatisation est donc restée sectorielle (matériel roulant ; entretien des infrastructures ; exploitants pour les franchises) et géographique (chaque exploitant opère sur sa ou ses lignes).

Les inconvénients de la privatisation ...

- Le système ferroviaire britannique est devenu trop complexe : il fait coexister des responsables de l'infrastructure, du matériel roulant, de la réglementation, de l'exploitation... sans parler des comptables et des avocats. La réforme a fait naître une bureaucratie juridico-comptable très lourde qui gère les relations entre une centaine d'entités !

Cette bureaucratie mobilise beaucoup de personnels et d'énergie, elle a un coût élevé et alourdit considérablement le fonctionnement du système.

Par exemple, le partage des responsabilités et des pénalités en cas de retard d'un train, ou encore les conditions d'homologation des matériels roulants ont conduit à geler des dizaines de trains alors que les compagnies étaient en sous-capacité critique.

- Les nouveaux entrants ont commis des erreurs d'appréciation et de gestion : des mises à la retraite et des licenciements massifs ont été suivis d'un manque chronique de personnel dégradant la qualité des services.

- La flexibilité a diminué, surtout si le voyageur veut changer son programme, car le billet acheté pour un train donné n'est pas nécessairement valable pour un autre train. En cas de dysfonctionnement des services, la collaboration entre exploitants est faible.

Le rail britannique aujourd'hui

La gestion de l'infrastructure est assurée par une société publique, Network Rail (ex-Railtrack). On a tiré la leçon du passé : le recours aux sous-traitants pour la maintenance des voies ferrées a aujourd'hui pratiquement disparu au bénéfice d'une gestion directe par Network Rail.

Les exploitants de services fret et voyageurs sont tous privés.

- Le principal exploitant de fret est EWS (English, Welsh and Scottish Railway) qui commence à opérer en France.

- Une vingtaine de TOCs (Train Operating Companies) opère dans le cadre de franchises voyageurs accordées par les autorités publiques. Elles louent souvent leur matériel. Deux d'entre elles ne desservent que l'aéroport de Londres-Heathrow. La plupart d'entre elles sont regroupées au sein de l'ATOC (Association of Train Operating Companies) aussi appelée National Rail, Eurostar n'en fait pas partie.

Les ROSCOs (Rolling Stock Leasing Companies) sont des loueurs à bail de matériel ferroviaire.

L'ensemble du système est régulé par une autorité indépendante appelée Rail Regulator et pilotée par le ministère des Transports (Department for Transport - Railways Division).

La protection des voyageurs est assurée par deux observatoires : le Passenger Focus (ex-Rail Passengers' Council), nommé et financé par le gouvernement, et par le London Travelwatch, nommé et financé par le Grand Londres.

Enfin il existe en Grande Bretagne des associations bénévoles de voyageurs : la Railway Development Society (Rail Future), des associations locales d'usagers et des Community Rail partnerships, sortes de comités de lignes mis en place pour les lignes rurales.

Le système des franchises

Une franchise est bien différente d'une concession de service public à la française. Pour obtenir un marché, un TOC doit garantir un certain niveau de service exigé par l'Etat, par exemple un train par heure, et proposer des services additionnels, par exemple des trains directs entre Londres et Lowestoft. Il doit aussi prouver qu'il dispose des ressources financières suffisantes pour pouvoir tenir ses promesses et, dans le cas des franchises les plus rentables, payer une prime à l'Etat en fin de contrat (la société GNER vient de perdre sa franchise car elle ne peut reverser la prime due, la société Sea Containers qui en est propriétaire connaissant des difficultés financières).

La Railway Development Society, connue depuis 2001 sous le nom de Railfuture, est née en 1978 de la fusion de deux groupes de pression créés dans les années 1950-60 pour s'opposer à une série de fermetures de voies ferrées.

Outre la sauvegarde des lignes menacées, ses objectifs étaient la modernisation du matériel roulant, un programme d'électrification du réseau britannique, le renforcement des dessertes, le report du trafic de fret sur le rail, et la relance du tunnel sous la Manche.

Par ses actions de lobbying, Railfuture a obtenu de nombreux succès, en particulier le maintien de la ligne Settle-Carlisle, devenue récemment un itinéraire vital pour le transport du fret, des réouvertures de lignes et de gares, et l'ouverture de gares pour assurer la desserte de nouvelles zones urbanisées.

Elle se préoccupe particulièrement des correspondances entre les différents services ferroviaires, et entre les trains, les transports urbains et les ferries ; du garage des vélos dans les gares et de leur transport dans les trains ; de la sécurité dans les gares sans personnel permanent. Elle met en avant les atouts écologiques du rail.

Elle est régulièrement consultée par le ministère des Transports, le Parlement et les professionnels du rail. Elle organise deux colloques annuels : l'un est consacré à une action revendicative précise ; l'autre à l'audition d'experts et de responsables politiques.

Railfuture a réuni en 1980 la première Conférence Nationale des Usagers du Rail et favorisé la création de groupes locaux de voyageurs. L'association en regroupe et en coordonne aujourd'hui près de 200, répartis en 16 groupements régionaux. Elle publie une revue trimestrielle, Railwatch, et un bulletin de liaison mensuel diffusé par internet. Avec la FNAUT, elle a contribué activement à la création de la Fédération Européenne des Voyageurs.

Railfuture est une association indépendante des partis politiques, des opérateurs de transport et des syndicats de chemins. La cotisation individuelle annuelle est de 21 livres (environ 30 euros).

Pour en savoir plus, on peut consulter le site internet : www.railfuture.org.uk



Voyageurs en gare de Lowestoft

Ainsi une locomotive de fret ne doit pas tirer un train de voyageurs ; le personnel d'un exploitant ne veut pas, ou n'est pas encouragé, à aider celui d'un autre exploitant en cas d'incident.

- Certains tarifs voyageurs sont contrôlés par le Rail Regulator et restent modérés. Les autres tarifs sont libres, certains sont devenus très élevés, en particulier pour les billets achetés à la dernière minute.

- Les exploitants (TOCs ou Train Operating Companies) obtiennent des franchises dont les durées courtes, de 7 à 10 ans, n'encouragent pas l'investissement : électrifications, réouvertures de lignes, construction de lignes nouvelles. Les TOCs se contentent donc de trains à traction diesel.

La privatisation a été un frein aux réouvertures : pendant les années 1970, on a rouvert 400 km de lignes et rouvert ou construit 300 gares, la plupart de ces investissements ont été financés par des collectivités territoriales ; depuis 1994, le rythme des réouvertures s'est beaucoup ralenti : il y en a eu 23 en 1986, et 4 seulement en 1996.

Depuis la décentralisation, on voit réapparaître des réouvertures en Ecosse et au Pays de Galles. Il n'est pas impossible que la régionalisation en Angleterre relance le processus, tout dépendra de l'aide financière du gouvernement ou de l'Union Européenne.

... et ses avantages

- Une augmentation des fréquences et du nombre des voyageurs est observée sur de nombreuses lignes, par exemple Londres-Norwich ou Londres-Leicester, mais rien ne prouve qu'elle résulte de la privatisation.

- Certaines améliorations du service sont directement liées à la privatisation. Un exploitant qui cherche à obtenir une franchise doit faire des promesses ... et les respecter ! Ainsi, sur la ligne Londres-Lowestoft, la fréquentation augmente de 16% par an depuis 2004.

En 2006, le trafic ferroviaire de fret a augmenté de 7,5% en tonnes-km, surtout grâce au charbon (la part du rail dans le marché du fret est de 12%) ; le trafic voyageurs a augmenté en moyenne de 3,5% : de 6% pour les grandes lignes, de 4,8% en trafic régional et de 1,1% dans l'agglomération londonienne.

La tendance actuelle est donc la suivante : sur le réseau existant, l'offre se rapproche des besoins des voyageurs ; la clientèle se développe ; mais l'infrastructure et la consistance du réseau ne suivent pas cette évolution.

Conclusion

A l'exception très importante de Railtrack, qui a dû être renationalisé, c'est

moins la privatisation qui a posé problème que la manière brutale et dogmatique dont elle a été conduite.

- Le parti conservateur a admis officiellement avoir commis des erreurs dans sa démarche de privatisation. Celle-ci peut présenter des avantages pour les voyageurs mais doit être maîtrisée. Une libéralisation contrôlée suppose un contrat entre une autorité publique et une entreprise privée.

- La privatisation à la mode britannique peut coûter cher. Les subventions publiques au rail ont augmenté malgré le versement des primes en fin de franchise par les entreprises ayant rentabilisé leur exploitation.

- Le secteur privé peut jouer un rôle, mais la responsabilité finale du système ferroviaire, son orientation stratégique à long terme, doivent rester aux mains de l'Etat et des collectivités territoriales.

Railtrack puis la Strategic Rail Authority, créée par le gouvernement Blair en 1998, auraient dû développer une "vision stratégique globale", mais ces institutions n'ont pas joué leur rôle.

Selon les associations de voyageurs, on n'a pas besoin, dans un pays comme la Grande Bretagne, d'un réseau de lignes à grande vitesse, mais plutôt de nouvelles lignes rapides, bien intégrées dans le réseau existant, pour réduire la durée des trajets entre certaines grandes villes ; de maillons stratégiques comblant des trous dans le réseau et rendant possibles par le rail des voyages aujourd'hui plus faciles par la route ; enfin d'un renforcement de la capacité des lignes surchargées.

Le rapport de Rod Eddington, publié fin 2006 par le gouvernement, porte une telle vision. D'autres experts proposent au contraire une ligne à grande vitesse Londres-Birmingham-Manchester/Liverpool-Ecosse.

Trevor Garrod

Les réactions des associations de voyageurs

La privatisation a beaucoup inquiété les associations britanniques de voyageurs, mais leurs craintes n'étaient pas entièrement justifiées. Elles n'ont jamais réagi de manière idéologique, car pour le voyageur, la bonne formule est celle qui marche, et qui continue durablement à marcher. Elles ont aujourd'hui des relations cordiales et efficaces avec les exploitants, surtout locaux et régionaux, elles interviennent en particulier avant l'attribution des franchises.

Elles font par ailleurs du lobbying auprès des collectivités, du gouvernement et du Parlement, qui restent les décideurs principaux : elles réclament des réformes simplifiant l'organisation du système ferroviaire et favorisant l'investissement à long terme.

Lors du colloque FNAUT-GART-FMVM consacré aux déplacements dans les agglomérations de 20 à 100 000 habitants (FNAUT Infos n°147), il a été constaté qu'en règle générale :

- ces agglomérations n'échappent pas plus que les grandes à la congestion ;
- l'usage de l'automobile y est favorisé par l'éclatement incontrôlé de l'habitat et du commerce en périphérie et par la construction de parkings centraux ;
- l'offre de transport collectif n'est pas performante (amplitude horaire et fréquences médiocres, vitesse dégradée par les embouteillages) et n'attire qu'une clientèle captive ;
- le vélo est largement ignoré.

Exemple : à Laval, la fréquence des bus est de l'ordre de 40 mn, les rares couloirs réservés qui existaient ont été supprimés, aucun bus ne circule avant 7h si bien que pour aller de bonne heure en TER à Rennes ou au Mans, on ne peut accéder à la gare qu'en voiture.

La spécificité des agglomérations de moins de 50 000 habitants a été soulignée : la maîtrise de la voiture dans ces petites agglomérations exige que les solutions validées dans les plus grandes soient affinées.

Faire du sur-mesure

- La démarche la plus rapidement payante consiste à encourager les déplacements à pied et à vélo.

- Il faut ensuite restructurer le réseau de bus si nécessaire. La société CarPostal a repris les réseaux de Dole, Haguenau, Obernai et Bourg-en-Bresse. A Dole, elle a observé que le réseau n'était organisé que pour les scolaires, les personnes âgées et la clientèle des marchés (voir FNAUT Infos n°134). Elle a simplifié ce réseau, dont la lisibilité était médiocre, en créant un pôle unique de correspondances ; introduit une desserte quasi-systématique de la gare SNCF ; créé un service de transport à la demande, coûteux en soi mais permettant de desservir les zones périurbaines sans compliquer la structure du réseau.

- Il faut ensuite lancer une politique commerciale dynamique et bien ciblée pour attirer de nouveaux clients.

A Vesoul, l'exploitant a remis aux professionnels regroupés dans un pôle santé des dépliants horaires du réseau, et il les a incités à informer les patients des possibilités d'accès en autobus. L'installation de sièges d'enfants dans les minibus affectés au transport à la demande a attiré une clientèle nouvelle.

A Pontivy, la création de services en boucle a permis d'assurer une desserte plus fréquente et plus fine qu'une desserte classique par des lignes radiales.

La capacité à répondre aux besoins de la clientèle du quatrième âge sera bientôt un enjeu important : à Dole, le transport à la demande couvre déjà ces besoins.

La chaîne de transport

Un point clé est l'amélioration de la chaîne de transport. Or la coordination horaire entre bus, cars départementaux et trains se fait difficilement. Les dates des changements de services ne sont pas les mêmes : septembre pour l'urbain, décembre pour la SNCF. Une conférence annuelle des autorités organisatrices et exploitants devrait voir lieu à l'échelle de la région pour instaurer une coordination des horaires.

En cas de retard des trains, cars et bus n'attendent pas leur arrivée. A Haguenau, CarPostal n'a pas réussi à obtenir de la SNCF que ses chauffeurs soient informés des retards des trains.

La SNCF est réticente à dégager autour des gares les espaces nécessaires à l'organisation de bonnes correspondances. A Vesoul, il a fallu attendre dix ans pour qu'une gare multimodale soit créée. L'ouverture d'un guichet dans la gare SNCF pour la vente des titres de transport urbain a été refusée.

A Obernai, une desserte à la fréquence de 20 mn a été mise en place, connectée à la desserte TER elle-même cadencée. A Chartres, les correspondances entre bus et trains sont excellentes. A Voiron, la création d'un réseau urbain a permis de réduire l'engorgement du quartier de la gare. Mais à Hyères, la gare n'est desservie ni par les bus urbains, ni par les cars.

L'information multimodale progresse, par exemple en Pays de la Loire, avec la mise en place de la centrale d'information Destineo. Mais dans les gares SNCF, on ne fournit aucun renseignement sur les services de cars, par exemple pour la relation Orléans-Montargis non desservie par le train.

Limiter le recours à la voiture suppose aussi une maîtrise de l'étalement urbain et du stationnement central, ainsi qu'une localisation pertinente des nouveaux équipements (établissements scolaires, hôpitaux, stades) facilitant leur desserte par transport collectif : à Montélimar, l'hôpital a été implanté à l'opposé des gares SNCF et routière.

Sauf exception, la gratuité des transports est une fausse bonne idée. Il en est de même de la création de parcs relais dans les petites agglomérations : une fois dans sa voiture, l'automobiliste est tenté d'y rester jusqu'à destination.

Jean-Marie Tisseuil

Nous avons publié, dans FNAUT Infos n°153, les réponses des candidats à l'élection présidentielle à notre questionnaire sur les transports. Nous avons reçu ultérieurement celles de François Bayrou et Jean-Marie Le Pen : seuls Nicolas Sarkozy et Arlette Laguiller ne n'ont pas daigné réagir.

François Bayrou est favorable à la décentralisation de la gestion du stationnement payant et à l'affectation du produit des amendes aux transports collectifs (mais pas au péage urbain) ; à la mise en place de nouveaux radars automatiques ; à un code de la rue. La politique ferroviaire doit contribuer à "réduire la fracture territoriale entre zones denses et zones rurales". Le ferroutage doit être obligatoire pour le fret en transit à l'horizon 2025. La libéralisation du TER peut attendre. Tout déclassement d'emprise ferroviaire doit être soumis à enquête publique. Une taxe carbone doit être introduite progressivement pour encourager les comportements écologiquement vertueux. L'Etat doit trouver face à lui "une société civile organisée par le mouvement associatif". Il faut imposer le principe du mandat unique pour les députés.

Jean-Marie Le Pen veut relever la vitesse maximale sur autoroute de 130 à 150 km/h, et le taux légal d'alcoolémie au volant, "exagérément bas". Il est opposé aux radars automatiques et au permis à points. Le réseau autoroutier doit passer de 4000 à 7000 km en 15 ans. Le candidat refuse le péage urbain et toute écotaxe sur le transport routier ou aérien. Il est opposé au droit de grève des employés des services publics et favorable à l'amnistie des infractions mineures au code de la route, mais pas à celle du vandalisme.

La réponse de Ségolène Royal, datée du 12 mars, était très détaillée, d'où la place importante qui lui a été consacrée, dont quelques lecteurs se sont étonnés.

A une question sur la politique aéroportuaire, la candidate répondait, de manière un peu alambiquée, que "le développement du transport aérien international doit être accompagné sans nécessairement créer de nouveaux aéroports, mais plutôt en donnant leur chance aux aéroports régionaux qui peuvent encore se développer sans impact excessif sur l'environnement".

Un mois plus tard, la candidate (qui avait signé le pacte écologique de Nicolas Hulot) annonçait qu'elle était favorable aux projets de troisième aéroport parisien et d'aéroport de Notre Dame des Landes. Nous lui avons réclamé en vain une explication de ce revirement inattendu et regrettable.

Les malheurs d'un crétin intello

Cinéaste reconnu, Claude Lanzmann est aussi directeur de la revue *Les Temps Modernes*. Il n'en défend pas moins des idées obscurantistes.

Dans *Le Monde* du 1er avril 2007, il dénonce les "travaux herculéens" entrepris à Paris par les "intégristes obtus de l'écologie", et les "lubies circulatoires" du "burotechnocrate tueur de voitures" Denis Baupin (maire adjoint responsable des transports).

L'objectif de ce "poupin écolo", "adepte de l'écologie érigée en foi aveugle", est évident : "priver les automobilistes des points de leur permis pour leur interdire de conduire, jouer sur leurs nerfs et leur faire perdre du temps pour les obliger à choisir les transports en commun".

Et c'est alors un sort insupportable qui les attend : "pour les gens âgés aux bronches fragiles, prendre le métro est source d'un redoublement de leurs affections ; marcher sous la pluie dans le froid jusqu'à un abribus, où sont installés des SDF aux trognes moyenâgeuses, signifie à coup sûr la maladie et l'obligation de garder la chambre, ou l'hospitalisation".

Mais il y a plus grave : un drame se prépare car "un plan extrême vise à interdire les voies sur berge et le centre de Paris aux voitures". Déjà, pour M. Lanzmann, la vie est devenue un supplice : comme il l'explique en détail comme s'il s'agissait d'une affaire aussi grave que le changement climatique, quand il sort de chez lui le dimanche, il ne peut tourner ni à gauche ni à droite car la rue est barrée au bénéfice des cyclistes : il est condamné à effectuer "d'aberrants zigzags". Et si, roulant sur le boulevard Saint Germain, il veut tourner vers les rues de Seine ou de l'Odéon, il a alors toutes les chances d'être heurté par un taxi. Il imagine avec angoisse le jour prochain où 20 000 vélos gratuits seront à la disposition des parisiens.

Les boulevards de la capitale sont "marqués de longues surélévations de sinistre béton gris" permettant de protéger les bus de ces "malheureuses bagnoles qui s'étouffent dans la thrombose". Et attention aux forces de l'ordre car "la gent policière est devenue teigneuse, sourcilieuse, vétilleuse". M. Lanzmann pronostique la création prochaine d'un permis à points pour piétons et cyclistes, "bientôt condamnés à l'immobilité des hérons".

On s'étonne que *Le Monde* ait consacré une demi-page à cette accumulation d'inepties. A moins que cette publication n'ait eu pour but de ridiculiser tous les adversaires de Denis Baupin.

Bêtise ferroviaire : record battu

La gare meusienne du TGV Est, implantée en pleine forêt sans lien avec le réseau ferré régional, a été voulue en particulier par Christian Namy, président du Conseil général de la Meuse (FNAUT Infos n°137 et 149) : un hangar à la silhouette de cocotte en papier, recouvert de "tavillons de mélèze" et muni d'un campanile de 17 m de haut, "tipi indien ou chaumière d'Hansel et Gretel", selon *Le Monde*.

Ce caprice de roitelet départemental ne servira qu'à concurrencer et fragiliser les gares de Verdun et Bar-le-Duc, et à justifier des travaux routiers aussi inutiles que grandioses : 350 millions d'euros, "la plus grosse dépense du département dans toute son histoire" selon M. Namy ! Le trafic prévu est insignifiant : bien des gares rurales déficitaires et pourtant plus fréquentées ont été supprimées dans le passé par la SNCF, un simple point d'arrêt non géré et sans campanile aurait suffi.

Quant à la zone d'activités de 100 hectares qui jouxtera la gare, où M. Namy va installer un office de tourisme et des bureaux du Conseil général, et dont il veut déjà tripler la surface, elle restera déserte comme celle qui a été aménagée au bord de l'autoroute A4, à quelques km de là, où seules ont été installées des archives de la Poste.

Selon M. Namy, la gare, "située à 1h05 de Paris et bientôt à 45 mn" (ce qui suppose que le TGV roule au moins à 400 km/h), va favoriser le tourisme (on viendra sans doute la voir de toute la France comme on vient voir le viaduc de Millau) et sortir le département de la spirale du déclin. Une ville nouvelle pourrait voir le jour près de la gare, des promoteurs immobiliers proposent déjà de construire des logements "de haute qualité environnementale". La Meuse pouvant même "devenir une banlieue de Paris", M. Namy a déjà demandé à la SNCF d'agrandir la gare !

La conception magique du développement induit par les infrastructures de transport a la vie dure, et pas seulement en Lorraine. Ainsi les députés UMP Hervé Mariton et Thierry Mariani, et ex-PS Eric Besson, défendent tous un projet de gare TGV à Allan, à 6 km au sud-est de Montélimar, en faisant miroiter désenclavement (du sud de la Drôme et de l'Ardeche, du nord du Gard et du Vaucluse), installation d'entreprises, développement touristique... Selon Thierry Mariani, la gare offrirait "un service public de proximité" (sic) aux usagers qui prennent aujourd'hui le TGV à Montélimar ou à Orange.

Jean Sivardière

Les 120 familles de Tours

Au cours de la période 1998-2001, 120 familles nombreuses aux revenus modestes et habitant dans la région de Tours ont été relogées dans une zone centrale, dans des appartements rénovés à cet effet. Cette opération originale, sur laquelle Jean-Marie Beauvais, consultant Transports, a attiré notre attention, pourrait être reproduite dans d'autres agglomérations.

La FNAUT a donc demandé au Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable de faire évaluer son efficacité environnementale en étudiant les changements des pratiques de mobilité des familles concernées et en quantifiant leurs effets écologiques : réduction du nombre et de la longueur des trajets effectués en voiture (entre domicile et lieux de travail ou d'étude, commerces et loisirs) ; économies de nuisances, d'accidents, de pétrole et d'émissions de gaz à effet de serre.

Il serait particulièrement intéressant de préciser la localisation de l'habitat après relogement, et les caractéristiques des ménages (mono- ou bi-actifs, enfants à l'école ou au collège).

Réouverture ?

A la demande insistante de Jean-Louis Debré, alors maire UMP d'Evreux, RFF a, en juillet 2001 puis en mai 2005, décidé la fermeture de deux tronçons de la ligne Rouen-Louviers-Evreux, en vue de leur déclassement pour des opérations d'urbanisme.

Les "études" de RFF "prouvaient" "qu'aucune perspective sérieuse de reprise du trafic n'était envisageable", ce que RFF réaffirmait encore en août 2006 devant le tribunal administratif de Rouen, en réponse à un recours déposé par la FNAUT à ce sujet.

Le 21 février dernier, le quotidien Paris-Normandie a cependant fait sa une sur le projet de réouverture de la ligne Rouen-Evreux, bien engagé par le Conseil régional de Haute Normandie, qui a déjà dégagé 13 millions d'euros pour cette opération, et fermement soutenu par la FNAUT Haute Normandie.

La ligne routière reliant les deux préfectures en 1 heure transporte actuellement 350 voyageurs par jour, et l'étude commandée par le Conseil régional évalue la clientèle ferroviaire potentielle à 2000 voyageurs par jour : un démenti cinglant aux affirmations aussi légères que péremptoires de RFF.

Cet épisode confirme le bien-fondé de la démarche de la FNAUT, qui réclame la sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées, mais se heurte toujours au scepticisme de RFF.

Xavier Braud

TGV

Lors de la mise en service de la première LGV Paris-Lyon, la SNCF a pratiquement maintenu les tarifs existants : pourquoi ? La LGV avait été peu coûteuse : peu d'ouvrages d'art, aucun tunnel. Sa construction avait permis d'éviter de lourds investissements de capacité sur la ligne classique passant par Dijon. Elle permettait de raccourcir le trajet de 80 km en évitant le détour par Dijon. Enfin la clientèle potentielle était considérable, la liaison aérienne concurrente étant très fréquentée. Des circonstances aussi favorables ne se retrouvent pas sur la LGV Est, ce qui explique la hausse des tarifs.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Faire participer les collectivités territoriales au financement des LGV est contraire à l'esprit de la décentralisation. Les LGV contribuent à l'aménagement du territoire, elles sont d'intérêt national et européen, c'est donc seulement à ce niveau que le financement doit être assuré. Les collectivités doivent financer seulement les modernisations, régénérations et réouvertures de lignes, les dessertes TER, les TCSP urbains et les tram-trains.

Roland Leniar, 45 Orléans

TCP

Le Y basque en construction en Espagne ne peut être un itinéraire crédible pour le fret, sauf si on creuse un tunnel de base. Or la Cordillère Cantabrique, très large, ne s'y prête pas du tout. Je défends donc le projet de Traversée Centrale des Pyrénées (TCP). Son accès nord ne pose pas de véritable problème : de Lourdes, il faut aller sur Tarbes, puis Mont de Marsan en empruntant le tracé d'une ligne désaffectée, et rejoindre la ligne Dax-Bordeaux. C'est pourquoi je n'ai pas compris que le récent débat public relatif à la LGV Bordeaux-Espagne ait tout ignoré du projet de TCP.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Chroniqueur automobiliste

Chaque semaine, France Inter, radio de service public, diffuse une chronique de Bernard Darniche qui, après s'être affublé du masque d'automobiliste citoyen, défend ouvertement le lobby routier. Il s'insurge contre les limitations de vitesse excessives et les amendes trop fortes "qui écornent le pouvoir d'achat des plus pauvres". Il y a, selon lui, trop de virages sur les routes et pas assez d'autoroutes, il faut subventionner le péage autoroutier pour les jeunes et organiser des cours de conduite sur glace. La voiture hybride et les biocarburants sont la solution à toutes nos difficultés.

Assez d'interventions de "motards en colère" à qui on ne conseille jamais de se

calmer, et d'émissions sur les "nouveau-tés automobiles", comme si les derniers modèles ne ressemblaient pas du tout à ceux de l'année précédente.

Je suggère la création d'une rubrique hebdomadaire consacrée aux transports collectifs et aux modes doux. On y expliquerait le coût réel d'utilisation de la voiture et celui du camionnage pour la collectivité. On y parlerait des contradictions entre discours officiels et décisions concrètes, des PDU bidons, ou encore de l'aménagement des ronds-points.

Denis Wénisch, AUT Auvergne

Bitume sauveur

Pour améliorer la circulation sur l'axe Paris-Tours, rien d'autre qu'une nouvelle autoroute - "infrastructure pour le siècle à venir" - n'est possible selon l'administration de l'Équipement, affirmation reprise sans démonstration par la plupart des élus. Selon tous ces promoteurs de projets dévastateurs et anachroniques, la route est donc clairement devenue non maîtrisable : point de salut hors du bitume !

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Gratuité ?

La gratuité des transports dans les villes moyennes n'est pas tenable car ces villes sont destinées à s'étendre. A Dax, le maire a cherché à contenir l'extension de l'urbanisation en tache d'huile, mais il a dû y renoncer sous la pression de la demande, et la quasi-gratuité des transports urbains a pour conséquence une offre très insuffisante, avec des temps d'attente dissuasifs.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Exclusion

Les organismes de tourisme social et organismes de retraites n'indiquent pas systématiquement les moyens d'accès par transport public à leurs villages de vacances.

Sur place, peu d'entre eux mettent un bus ou minibus à la disposition des résidents non motorisés pour leurs sorties. Certains prospectus précisent "voiture recommandée" ou même "indispensable" : cherchez l'exclusion.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

Chèque transport

Il va devenir de plus en plus coûteux d'habiter loin d'un centre-ville et de son lieu de travail en raison du prix des carburants. Le gouvernement doit avoir le courage de mener une politique qui facilite le rapprochement de l'habitat plutôt que de proposer des placebos.

Jean-Paul Jacquot, FNAUT Lorraine

Les accidents de la circulation sont la cause de 37% des décès accidentels chez les enfants de moins de 11 ans, loin devant les chutes et les accidents domestiques. Cette proportion dépasse 50% chez les 5-9 ans.

En 2005, la mortalité routière a augmenté de 7,3% en milieu urbain.

Selon Bertrand Roy, président de l'association nationale pour l'amélioration de la vue, 8 millions de conducteurs français ont une vision non ou mal corrigée. Un million d'entre eux ont une vision inférieure aux 5/10èmes requis par le permis de conduire.

La vraie sécurité routière

Elisabeth Burnouf, rédactrice en chef de la Renaissance du Bessin (Calvados) : "une façon de lutter contre le fléau de l'insécurité routière est de privilégier le transport collectif. Sur les routes nationales, la file des voitures est impressionnante, il y a de quoi remplir bien des trains. On y gagnerait aussi en qualité de l'environnement, en convivialité et en fluidité du trafic routier. Mais le bon choix politique n'est pas fait".

Bien dit

Thomas Lesay, militant cycliste : "Le guépard atteint 100 km/h sans s'écraser contre un baobab car ses réflexes sont adaptés à sa vitesse de pointe. Mais l'être humain ne court pas vite. Tant qu'il conduira des engins à grande vitesse, il y aura des accidents car ses réflexes ne se sont pas améliorés depuis la préhistoire".

Jean-François Denoyer, FNAUT Pays de la Loire et LCVR : "on peut distinguer quatre types d'accidents de passage à niveau. Habitué à trouver le passage toujours ouvert, le conducteur a été surpris par sa fermeture (30% des cas) ; le conducteur n'a pas maîtrisé son véhicule ; le conducteur a tenté de franchir en chicane des demi-barrières pourtant fermées ; le véhicule se trouve arrêté sur le passage soit parce qu'il circule en file, soit, plus rarement, parce que son moteur cale. Quoi qu'il en soit, 99% des accidents sont imputables à la route. On ne peut évidemment supprimer tous les passages à niveau, mais on peut réduire fortement les risques en y installant des ralentisseurs".

Père irresponsable

Une patrouille de gendarmerie a intercepté récemment, dans une zone d'activités des Bouches du Rhône, une voiture conduite par un enfant de 11 ans. L'enfant avait été autorisé par son père à prendre seul le volant.

Récompenses :

+1 points à Patrick Mareschal, président PS du Conseil général de Loire Atlantique. Il a fait remarquer que la modernisation du tronçon routier La Montagne-Cheix et l'aménagement du carrefour du Pont Bé-ranger (70 millions d'euros) coûtent aussi cher que la modernisation de 7 collèges...

+3 points au Guide Vert Michelin Ile de France. La description de chaque site touristique est précédée d'informations sur les accès par la route ET les transports collectifs, même si ces derniers sont compliqués : pour Senlis, correspondance par autocar en gare de Chantilly. Les trois gares de Versailles sont signalées, le bus est recommandé pour se déplacer dans Versailles. Pour l'accès à La Défense, seuls les transports collectifs sont indiqués.

+3 points au Guide de la Bretagne accessible. Conçu pour faciliter les déplacements touristiques des personnes handicapées, le guide indique de manière détaillée, pour chaque site, les difficultés d'accès (www.voyage-handicap.fr).

Punition :

-2 points au quotidien Sud-Ouest. Dans son édition du 26-02-07, dans une page pratique consacrée aux services disponibles en Gironde, et en particulier aux transports, il a cité les avions, les transports urbains, les autocars départementaux, et oublié... les trains.

Appréciations contrastées

Antoine Grumbach, architecte : "qui avait envie d'aller sur les boulevards parisiens des Maréchaux avant l'arrivée du tramway ? Aujourd'hui on en a fini avec cet égout à bagnoles".

Michel Carmona, directeur de l'Institut d'Urbanisme de la Sorbonne et piètre auteur de l'ouvrage "le tramway, une mode" : "à Paris, le fait d'avoir accompagné les travaux du tramway d'un réaménagement complet des boulevards a été horriblement coûteux".

Rectificatif

Un lecteur nantais, Benoît Hallaire, nous signale que nous avons épinglé trop sévèrement le maire de Nantes (FNAUT Infos n°153) : le parking de 400 places construit en plein centre-ville doit en fait remplacer un parking de surface qui sera rendu aux piétons. Le soutien décisif apporté par M. Ayraut à l'aéroport de Notre Dame des Landes est par contre très regrettable.

Francis Allonas, maire d'Oderen (68) : "l'électrification de la ligne Thann-Kruth pour le tram-train, un investissement disproportionné, aurait été une verrue dans le paysage et une gêne pour la pratique du vol libre".

Selon le mensuel Capital (juin 2006), le maire de Paris a pris des "mesures extrêmes" pour gêner la circulation automobile et il a "flambé 377 millions d'euros dans l'affaire".

Jacques Domergue, député UMP de l'Hérault, a proposé la gratuité du tramway de Montpellier. Les usagers des bus continueraient à payer.

Gilles Dumolard, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble : il critique le péage urbain, un concept dogmatique ; selon lui, les entreprises seraient obligées de livrer leurs marchandises par les transports en commun (sic).



Gibier dangereux

Catherine Abet, chroniqueuse au magazine Pleine Vie, s'insurge contre le projet du département de l'Aude d'abattre 700 platanes bordant la RN 113 dont l'Etat vient de lui transférer la gestion : "on observe généralement que ce sont les voitures qui s'encastrent dans les arbres à cause de la vitesse excessive et de l'alcool, non le contraire". Elle rappelle que Jean Glavany, alors ministre de l'Agriculture, avait encouragé de tels abattements dans le Gers, sans amélioration visible de la sécurité. Elle propose donc qu'on procède aussi à l'extermination systématique du gibier, toujours susceptible de traverser intempestivement les routes et, si cela ne suffit pas, qu'on interdise la circulation des voitures.

Chèque essence

A Sidney, le gérant d'une maison close rembourse à ses clients automobilistes 20 cents par litre de carburant consommé pour se rendre jusqu'à son établissement (Reuters).

Alpes 2020

Une exposition à ne pas manquer à la Cité des Sciences de Paris : "Alpes 2020, les nouveaux tunnels" (jusqu'au 2 septembre 2007). Des informations complètes sur les tunnels du Löetschberg, du Gothard, du Brenner et du Lyon-Turin : historique, construction, politique européenne des transports.

L'Etat défailant

L'Etat français investit 100 euros par an et par habitant dans les transports d'Ile de France. Pendant ce temps, l'Etat espagnol et l'Etat britannique investissent 400 euros par an et par habitant respectivement à Madrid et à Londres.

Ville dense et transports

Reims et Orléans ont des populations comparables, mais la densité de Reims est triple de celle d'Orléans. Avec une offre annuelle de 11 millions de km, le réseau d'Orléans (autobus et une ligne de tramway) transporte 23 millions de voyageurs ; avec une offre de 8 millions de km seulement, le réseau de Reims (autobus seul) en transporte 30 millions.

La SNCF va trier les déchets

A la demande d'Agir pour l'Environnement, de la FNAUT, de FNE et de 168 associations locales ou régionales d'usagers ou de défense de l'environnement, la SNCF va suivre l'exemple d'autres exploitants ferroviaires et mettre en place dès 2008, après une expérimentation dans une dizaine de grandes gares en 2007, une collecte sélective des déchets dans les gares et à bord des trains. Cette procédure permettra le recyclage des déchets, plus économique et plus écologique que leur mise en décharge ou leur incinération. Les associations souhaitent que les sociétés autoroutières et les aéroports suivent la même démarche.

Sujets de bac

Section lettres- Commenter cette réflexion du philosophe Alain Etchegoyen, ancien commissaire général du Plan : "notre pays vit dramatiquement l'écartèlement entre le temps électoral et le temps de l'intérêt général".

Section sciences - Commenter cette affirmation d'Einstein : "nous ne résoudrons pas nos problèmes avec les modes de pensée qui les ont engendrés".

Section sciences de l'environnement - Commenter cette affirmation de Claude Allègre, ancien ministre PS, citée par Ville et Transports : "il faut profiter de la crise écologique pour redynamiser l'industrie automobile".

Actions en régions

Bretagne

● L'association pour la promotion de l'axe ferroviaire Bretagne-nord (Dol-Dinan-Lamballe) explique que le TGV ne concerne pas que les touristes mais qu'il intéresse aussi les professionnels qui souhaitent passer une journée entière à Paris. Elle a obtenu un arrêt à Dol du TGV Saint Malo-Paris à 6h21, elle réclame maintenant un arrêt à 21h24 dans le sens retour ...

Franche Comté

● L'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle critique la suppression d'un train Corail Intercités Paris-Bâle suite à la mise en service du TGV Est. Ce réaménagement pénalise les pendulaires circulant entre Belfort, Lure et Vesoul. L'association réclame un TER de substitution financé par l'Etat comme l'exige l'article 127 de la loi SRU.

Lorraine

● L'AUTERCOVEC réclame la création d'une liaison directe de Verdun à Reims en 2h par rebroussement des trains à Saint Hilaire au Temple au lieu de 3h10 en passant par Châlons, puis le rétablissement d'un raccordement. L'association se préoccupe aussi du transport des lycéens par le train, et de la qualité des correspondances à Conflans-Jarny pour Metz et Nancy.

Midi-Pyrénées

● Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, a protesté contre la suppression de nombreux trains TER desservant Toulouse en raison du manque d'entretien du matériel roulant, et contre la vétusté des voies sur les lignes d'Auch, Foix et Rodez, alors que le service est plus correct sur les lignes de Montauban, Narbonne et Tarbes.

Pays de la Loire

● L'ACIPA a organisé une manifestation à Angers pour protester contre le projet "d'Ayraulport" de Notre Dame des Landes - inutile, dévastateur et ruineux - préconisé par le maire de Nantes, rappeler que l'aéroport d'Angers est pratiquement inutilisé et dénoncer le risque de captation des entreprises d'Angers par Nantes.

● La FNAUT Pays de la Loire a organisé un débat à Sablé, avec la participation du délégué régional de RFF, sur les liaisons périurbaines vers Angers et Le Mans, actuellement squelettiques, et les projets de réactivation de la ligne Sablé-

Château Gontier et de "virgule" reliant les futures LGV Le Mans-Laval et Le Mans-Sablé.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● La FNAUT PACA dénonce les nombreux investissements routiers, aussi inutiles que dangereux, du Conseil régional, deux fois plus coûteux que ses investissements ferroviaires.

● La FNAUT PACA a confirmé son opposition à une gare TGV Toulon-nord : la gare centrale existante, où TGV, trains Corail et TER, autocars et autobus sont en correspondance, couvre les besoins de 75% des habitants du Var. La création d'une gare nouvelle mettrait à mal cette organisation exemplaire.

● Le Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence apprécie le transfert de la ligne Nice-Digne à la région PACA. Il déplore qu'à l'été 2006, le manque de capacité des rames ait obligé à doubler les trains par des autocars. Il réclame une modernisation de la voie permettant de supprimer une trentaine de ralentissements à 50 ou même 40 km/h : le trajet Nice-Digne est repassé à 3h25, comme il y a 70 ans.

Rhône-Alpes

● La FNAUT a proposé la mise à l'étude d'un péage urbain dans l'agglomération grenobloise. L'objectif est double : restaurer la fluidité du trafic sur les voies d'accès à la ville centre et éviter ainsi de lourds investissements routiers, dégager un financement permettant d'accélérer l'extension du réseau de tramway.

● L'AGFUT 74 a protesté contre les mauvaises conditions d'accueil des touristes, souvent étrangers, en gare de Saint Gervais-Le Fayet en période d'affluence : manque d'indications sur la correspondance avec le train de Chamonix, guichets fermés.

● A l'occasion de la préparation du contrat de projet Etat-région, le Collectif Transport Val de Saône a réaffirmé sa volonté de voir rouvrir la liaison ferroviaire Lyon-Sathonay-Trévoux.

● L'ARSMB a obtenu la participation de Nicolas Hulot à un débat public à Chamonix sur la politique des transports (600 000 camions ont transité en 2006 par le tunnel du Mont Blanc).

● Depuis la suppression du train de nuit Hendaye-Genève fin 2005, les habitants de Culoz travaillant à Genève (plus d'une centaine) ne peuvent plus arriver à Genève vers 8h le matin mais seulement vers 8h30. Le CODUTREBC de Culoz réclame qu'à l'occasion de la mise en place du cadencement des TER fin 2007, une arrivée vers 8h soit rétablie et qu'une solution correcte soit mise en place pour le retour.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a protesté auprès de la SNCF contre la suppression des livrets TGV et Grandes lignes destinés à l'information des voyageurs.

● Jean Sivardière a présenté un exposé sur le péage urbain dans un colloque sur les redevances routières organisé à Paris par l'association TDIE, et un exposé sur les déplacements dans les villes moyennes lors de la journée annuelle d'étude de la FUBicy à Lons le Saunier.

● Jean-François Troin est intervenu lors d'une rencontre sur le transport régional organisée à Tours par l'Humanité.

● Laurence Fontenard, étudiante en géopolitique et aménagement du territoire, effectue un stage à la FNAUT pour étudier les conflits liés aux projets de modernisation, réouverture ou création de voies ferrées, plus particulièrement la grande ceinture Massy-Valenton.

● Jean Sivardière, Daniel Courivault et Claude Pierre dit Barrois ont rencontré longuement Odile Fagot, directrice des trains Corail Intercités à la SNCF, et son collaborateur Philippe Charlot.

● La FNAUT a été consultée par le groupe des associations du Conseil Economique et Social sur des projets de rapports concernant le transport du fret et la sécurité routière.

● Jean Sivardière a rencontré Christian Tarpin, directeur du développement de la société SETEC-ITS, spécialisée dans l'ingénierie des transports intelligents.

● Agir pour l'Environnement, la FNAUT, le RAC et FNE ont réagi à la présentation, par Peugeot et Renault, des premiers 4*4 produits par des constructeurs automobiles français. Ces associations ont également rencontré la direction du développement durable de la SNCF au sujet de la politique publicitaire de l'entreprise.

● Daniel Courivault est intervenu lors de la journée universitaire d'étude organisée à Grenoble sur la politique des transports des régions, il a présenté les résultats de son enquête sur le fonctionnement des comités de lignes.

● Anne-Sophie Vincent, chargée de médiation à la FNAUT, a réalisé deux émissions Consomag, l'une sur les pièges des billets Prem's, l'autre sur la réception des billets SNCF à domicile.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 155

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

Appel aux lecteurs de FNAUT-Infos

Madame, Monsieur,

Depuis sa création en 1978, la FNAUT n'a cessé de défendre les usagers des transports et de promouvoir l'ensemble des modes de déplacements respectueux de l'environnement.

Ses militants fournissent un travail considérable, à titre bénévole, en participant à de nombreux groupes de travail et instances officielles où ils représentent les usagers et consommateurs, en intervenant auprès des décideurs politiques, des entreprises et des médias, en effectuant des enquêtes et des études, et en contribuant à animer la réflexion par leurs propositions concrètes.

Or la poursuite de ces activités est aujourd'hui sérieusement menacée par des difficultés financières.

La FNAUT bénéficie certes de diverses subventions de l'Etat : du ministère de l'Economie (au titre d'association agréée de consommateurs), du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, et du ministère des Transports.

Cependant le versement des subventions promises, dont le montant n'est pas à la hauteur de ses besoins et de ses ambitions, n'intervient qu'en fin d'année, si bien que, faute de réserves, elle connaît aujourd'hui une situation de trésorerie très délicate.

Dans ces conditions, la FNAUT est contrainte, comme en 1997, 1998 et 2005, de lancer un appel à ses adhérents et sympathisants : seul votre aide lui permettra de franchir une passe difficile et de maintenir ses capacités à peser sur les choix qui nous concernent tous à court et long terme.

Vos dons ouvrent droit à une réduction d'impôts de 66% de leur montant (article 200-5 du Code Général des Impôts), un reçu vous sera adressé. Nous espérons vivement que vous répondrez favorablement à notre appel et vous remercions par avance de votre générosité.

Jean Sivardière, président de la FNAUT



APPEL A SOUTIEN FINANCIER

à renvoyer à la FNAUT, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Nom, prénom :

Adresse :

Je fait un don à la FNAUT de : 20 € 30 € 50 € 100 € 150 €
 autre montant (préciser) :

Je règle : par chèque bancaire ou postal mandat

Date : Signature :

Vous recevrez un reçu ouvrant droit à une réduction d'impôt.

Premières mesures

Imaginons un ministre de l'Équipement, des Transports et de l'Aménagement du Territoire enfin inspiré par le souci d'assurer le droit au transport et de limiter les accidents, les nuisances locales, les gaspillages d'espace et d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre. Voici ses premières mesures.

- Choix des grandes infrastructures interurbaines de transport : il faut évidemment abandonner définitivement tous les grands projets dangereux, en particulier l'A24 Amiens-Belgique, l'A51 Grenoble-Sisteron, les prolongements des autoroutes franciliennes (A12, A104, A16), les contournements de Lyon et Bordeaux, le 3ème aéroport parisien, Notre Dame des Landes à Nantes et le 2ème aéroport de Toulouse.

- Financement des transports collectifs urbains : il faut permettre aux autorités organisatrices de dégager de nouvelles ressources, donc généraliser le versement transport des entreprises aux zones périurbaines, décentraliser la gestion du stationnement et la perception des amendes (ce qui suppose leur dépénalisation) et légaliser le péage urbain. Il faut aussi autoriser ces autorités à créer des services publics de vélo urbain et d'autopartage.

- Sécurité des déplacements : il faut abaisser les vitesses limitées de 10 km/h sur les routes nationales et départementales, voies rapides et autoroutes, et généraliser la pratique de l'apaisement de la circulation sur les grandes voiries urbaines.

Il convient également de faire aboutir les travaux en cours sur le code de la rue pour mieux protéger les usagers vulnérables de la voirie : piétons, cyclistes et personnes handicapées.

- Mesures environnementales : outre le péage urbain, qui est de la responsabilité des collectivités locales, il faut exploiter immédiatement les possibilités offertes par la directive Eurovignette pour créer une écotaxe poids lourds, imposer une écotaxe sur les vols intérieurs en concurrence directe avec le TGV et rétablir une vignette automobile annuelle avec un montant indexé sur la consommation du véhicule.

Ces mesures immédiates ne coûtent pas un sou à l'État ou aux collectivités territoriales et elles peuvent être comprises par le public si elles lui sont correctement expliquées.

Jean Sivardière

1970-2005 : essence moins chère, transport collectif moins attractif !

Il est généralement admis, par le grand public comme par les décideurs politiques, que le coût des carburants automobiles pèse de plus en plus sur les budgets des ménages. Une étude de Jean-Marie Beauvais, réalisée à la demande de la FNAUT et financée par l'ADEME, démontre qu'il n'en est rien. Si on rapporte le prix des carburants au pouvoir d'achat des ménages, on constate qu'il a diminué de plus de moitié depuis une génération. Quant au prix d'utilisation des transports urbains, il a augmenté de 60% par rapport à celui des carburants. Ce constat rend socialement acceptable la perspective d'une hausse progressive et programmée des taxes sur l'essence et le gazole, nécessaire pour anticiper les effets d'un nouveau choc pétrolier, financer les transports collectifs et lutter efficacement contre le changement climatique.



À chaque hausse du prix des carburants sous l'effet de celle du pétrole importé, les automobilistes se lamentent et les démagogues de droite et de gauche larmoient avec eux, dénoncent "le poids écrasant de la TIPP" et proposent un retour de la TIPP flottante ou un chèque essence. Mais l'évolution des prix à la pompe est-elle représentative du poids des carburants sur les budgets des ménages ? La FNAUT a voulu en avoir le cœur net. Elle a obtenu de Nelly Olin, alors ministre de l'Écologie, le financement par l'ADEME d'une étude répondant aux questions suivantes :

- comment le prix des carburants a-t-il évolué depuis 1970 en termes de pouvoir d'achat des ménages ?

- comment le prix d'usage du transport collectif de proximité a-t-il évolué par rapport au prix des carburants ?

Jean-Marie Beauvais, consultant transports, qui avait effectué gracieusement une

pré-étude pour la FNAUT (voir FNAUT Infos n°85), a répondu avec rigueur, clarté et concision à ces deux questions fondamentales.

Le prix réel du litre de carburant automobile

- Les prix à la pompe, moyennés sur les points de vente, des différents carburants (essence ordinaire, super avec plomb, super sans plomb 95 et 97, gazole) sont fournis en euros courants par les rapports annuels du Comité professionnel du pétrole (CPDP). Pour les années précédant 1985, seuls sont disponibles les prix à la pompe relevés à Paris.

Les rapports du CPDP fournissent aussi les volumes des différentes essences et du gazole vendus chaque année aux automobilistes français.

Des données précédentes, on déduit le prix du litre de carburant automobile en

euros courants, moyenné sur les différents types de carburants.

- De l'indice des prix publié par l'INSEE, on déduit immédiatement le prix moyen du litre de carburant en euros constants, c'est-à-dire corrigé des effets de l'inflation.

- Le salaire minimum horaire (SMIC) existe depuis 1970. De sa valeur, on déduit le prix réel du litre de carburant, c'est-à-dire chiffré en nombre de minutes de travail à effectuer par un salarié situé au bas de l'échelle des salaires ("smicard") pour pouvoir l'acheter.

- L'INSEE publie également le salaire moyen net annuel (cas des salariés à temps complet du secteur privé et semi-public) et la durée annuelle moyenne de travail des salariés. On en déduit le salaire horaire moyen, puis le prix réel moyen du litre de carburant, c'est-à-dire chiffré en minutes de travail d'un salarié percevant le salaire moyen.

- Jean-Marie Beauvais a aussi calculé le prix en euros courants, par voyageur*km, d'un déplacement en voiture en zone urbaine. L'estimation de ce prix est nécessaire pour pouvoir comparer le prix d'utilisation du transport collectif urbain à celui de la voiture.

Diverses sources (ADEME, Sécodip) fournissent la consommation moyenne des voitures, tous carburants confondus, en litres aux 100 km. Les enquêtes transports de 1982 et 1994 montrent que la surconsommation des voitures en ville est de l'ordre de 11%. Le prix du litre de carburant ayant été déterminé, on en déduit le prix du kilomètre roulé en zone urbaine. Sachant que l'occupation moyenne d'une voiture particulière en zone urbaine (1,4 personne) n'a pas varié, on trouve le prix du voyageur*km parcouru en voiture en zone urbaine.

Le prix réel d'usage du transport urbain

Pour représenter le prix moyen d'utilisation du transport collectif urbain, on utilise le prix moyen d'un km parcouru par un voyageur. Pour calculer ce prix, on divise les dépenses en transport collectif urbain, supportées par l'ensemble des ménages, par le trafic assuré par les transporteurs urbains, chiffré en nombre de voyageurs*km.

L'INSEE fournit la dépense annuelle des ménages en transport collectif urbain, en euros courants.

Le trafic urbain à considérer comprend le trafic francilien (réseau SNCF d'Ile de France, RATP et OPTILE) et le trafic des villes de province (métros, tramways et bus). Ces trafics figurent dans les Comptes transports de la Nation, diffusés par l'INSEE.

Le prix moyen du voyageur x km en transport collectif urbain, en euros courants, ayant été déterminé, on en déduit, comme pour le carburant, le prix moyen en euros constants puis le prix en minutes de travail d'un salarié smicard et d'un salarié moyen.

Résultats

- La planche 1 donne l'évolution du prix du carburant utilisé par les voitures, en euros courants : c'est celle que l'automobiliste garde en mémoire. La hausse est très rapide jusqu'en 1985. En 1986 a lieu le contre-choc pétrolier. Depuis dix ans, la hausse est freinée par la diesélisation du parc automobile.

La planche 1 donne aussi l'évolution du prix du carburant hors inflation : en première approximation, le prix du carburant est resté constant. Il était de 103 centimes d'euros le litre en 1970, 124 centimes en 1985 à la veille du contre-choc pétrolier, et 110 centimes en 2005.

- Le temps de travail à effectuer pour acheter un litre de carburant a, par contre, fortement diminué (planche 2) : il est passé de 20 minutes en 1970 à 8 pour un smicard, et de 7,8 minutes à 4,3 pour un salarié moyen (l'écart entre ces deux évolutions tient au fait que le SMIC a progressé plus vite que le salaire moyen). Autrement dit, les salaires ont augmenté beaucoup plus vite que le prix moyen du carburant.

- Le prix du carburant par voyageur*km en euros courants a été multiplié par 5 entre 1970 et 1985. Depuis 1985, il est stable et le prix en euros constants a diminué de 8,6 à 6,2 centimes en raison de la légère baisse de la consommation moyenne des voitures et de la diesélisation du parc.

- Entre 1970 et 2005, le prix par voyageur x km du transport collectif urbain a été multiplié par 9 en euros courants, par 1,55 seulement en euros constants.

Entre 1991 et 1999, ce prix a augmenté plus vite que le pouvoir d'achat.

- La planche 3 montre les évolutions des prix du carburant et du transport collectif en euros constants par voyageur x km : après 1987, le transport individuel (carburant seul) devient meilleur marché que le transport collectif.

- On observe enfin une corrélation entre la hausse du prix du carburant (en 1974, 1983-85, 2000) et celle de la part de marché du transport collectif urbain (la part urbaine du trafic automobile est de l'ordre de 31% du trafic national).

Le rapport de Jean-Marie Beauvais "évolution des prix réels des carburants et des transports collectifs urbains entre 1970 et 2005" est téléchargeable intégralement sur le site internet de la FNAUT.

L'étude très rigoureuse de Jean-Marie Beauvais est d'un intérêt pédagogique primordial car elle remet en cause bien des idées reçues : récemment, on a pu entendre sur Radio Classique un "économiste réputé" déplorer que le prix de l'essence ait augmenté de 108% en dix ans...

L'étude met clairement en évidence :

- la différence énorme entre l'évolution, très trompeuse pour l'automobiliste, du prix du carburant affiché à la pompe en monnaie courante, et celle du prix réel, évalué en monnaie constante ou surtout en pouvoir d'achat ;

- la hausse du prix d'usage du transport collectif par rapport à celui de la voiture depuis 1986 (ce qui a diminué, c'est le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes provenant des usagers).

On sait que les distances domicile-travail se sont considérablement allongées depuis 1970 (en particulier sous l'effet... de la baisse du prix des carburants). Cependant, malgré ce phénomène qui s'est encore accéléré depuis lors, il est clair, compte tenu de la forte baisse du prix réel du carburant depuis la veille du contre-choc pétrolier (1985), que le déplacement automobile domicile-travail ne pèse pas plus lourd sur les ménages qu'il y a 20 ans.

On peut donc envisager aujourd'hui une hausse progressive et programmée de la TIPP, supérieure de l'ordre de 1 à 2% par an à l'augmentation du pouvoir d'achat du salarié moyen, soit une hausse totale de 15 à 30% d'ici 2020. Cette hausse pourrait être plus modeste au cas où le prix du pétrole augmenterait brutalement.

- On donnerait au consommateur un signal fort sur le caractère inéluctable d'une explosion prochaine du prix du pétrole, sur la nécessité de se dégager de l'étalement urbain et de la dépendance pétrolière qu'il implique, et sur l'urgence à réagir au défi climatique.

- On l'encouragerait à anticiper par un changement progressif de ses habitudes de déplacement (conduite douce, achat de voitures plus légères, report sur le transport collectif au moins à partir des parcs relais) et de localisation de l'habitat (dès aujourd'hui, les dépenses habitat + transport sont aussi élevées en périphérie qu'en zone dense).

- Enfin on dégagerait une ressource nouvelle facilitant le développement des transports collectifs urbains et permettant de contenir la hausse des tarifs, et on répondrait ainsi à la demande de déplacements des ménages aux revenus les plus modestes.

Trajets domicile-travail et périurbanisation

D'après l'INSEE (chiffres 2004), 73% des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence (80% des cadres, 76% des ouvriers, 65% des employés).

Cette proportion est de 69% dans les pôles urbains et de 88% dans les couronnes périurbaines.

Explication : les pôles urbains concentrent 63% des salariés et 77% des emplois salariés. A l'inverse, les zones périurbaines rassemblent 22% des salariés et 12% des emplois salariés.

Si, selon la convention usuellement utilisée, on considère comme nulle la distance parcourue par les salariés qui ne changent pas de commune pour aller travailler, la distance domicile-travail moyenne est de 26 km, elle est couverte en moyenne (en supposant que toutes les navettes s'effectuent par la route) en 32 minutes en heure de pointe.

La moitié des salariés travaillent à moins de 8 km de chez eux. La durée de leur trajet est inférieure à 18 minutes par la route.

La distance domicile-travail moyenne est de 35 km pour les salariés qui changent de commune pour aller travailler (soit 43 minutes par la route).

Les très longs trajets domicile-travail sont plus fréquents dans la région parisienne : 25% des habitants de la région parisienne ont un temps de parcours supérieur à 45 minutes, contre moins de 10% dans les autres aires urbaines.

Transfert modal : quelle économie ?

Considérons un automobiliste urbain qui délaisse sa voiture pour le transport collectif. Va-t-il faire des économies ?

Le km parcouru en ville coûte aujourd'hui environ 30 centimes d'euros (6,2 centimes en 2005 pour le carburant comme l'a montré Jean-Marie Beauvais, ce poste représentant environ 20% du coût total d'utilisation du véhicule selon l'Automobile-Club) ; le coût du km parcouru en transport collectif coûte environ 10 centimes. D'où une économie d'un facteur 3.

On trouve un résultat analogue en considérant que l'automobiliste dépense en moyenne 4500 euros par an, dont 900 de carburant (Automobile-Club 2005, les chiffres correspondent à un véhicule essence). 31% des 15 000 kilomètres parcourus en moyenne l'étant en ville, l'automobiliste dépense donc en moyenne 1350 euros par an pour ses déplacements urbains. Or en 2007, un abonnement annuel à un réseau urbain coûte 410 euros à Grenoble, 493 à Lyon et 551 à Paris (carte orange zones 1-2).

Planche n°1 - PRIX DU LITRE DE CARBURANT UTILISÉ PAR LES VOITURES

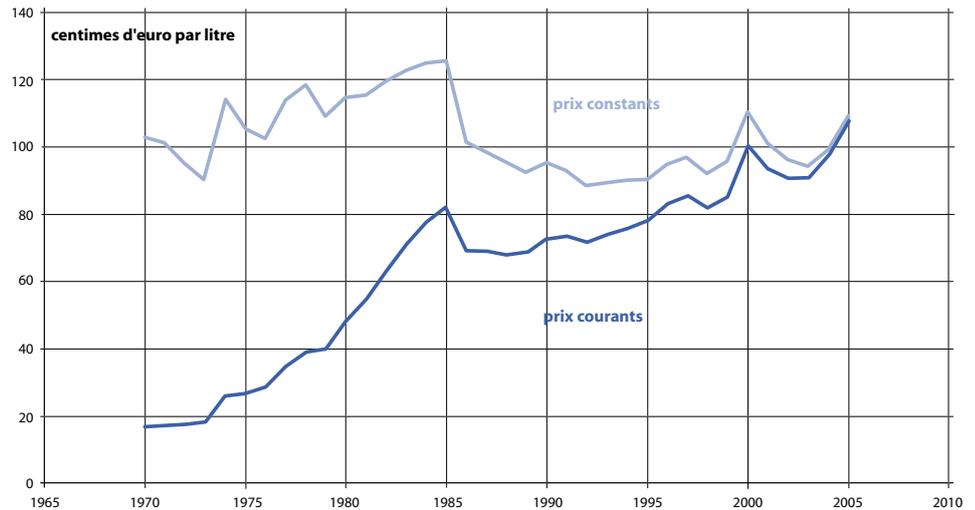


Planche n°2 - PRIX REEL DU LITRE DE CARBURANT UTILISÉ PAR LES VOITURES

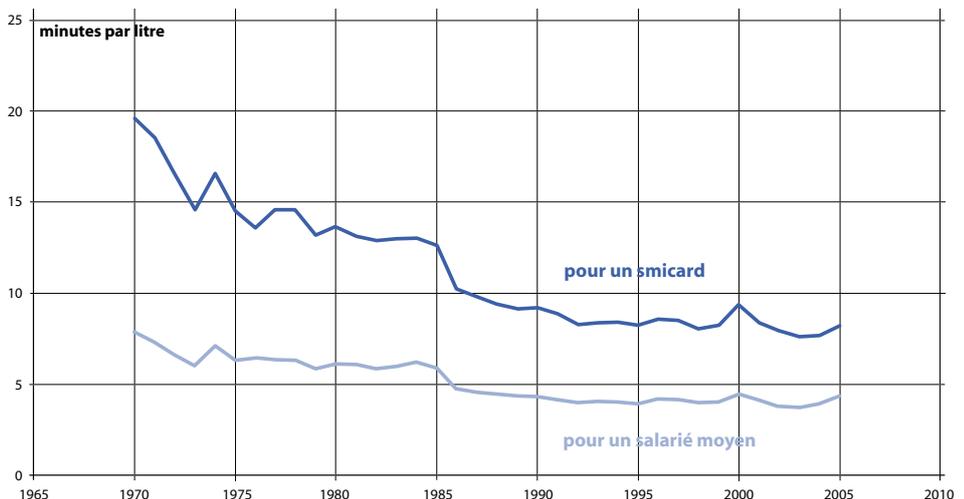
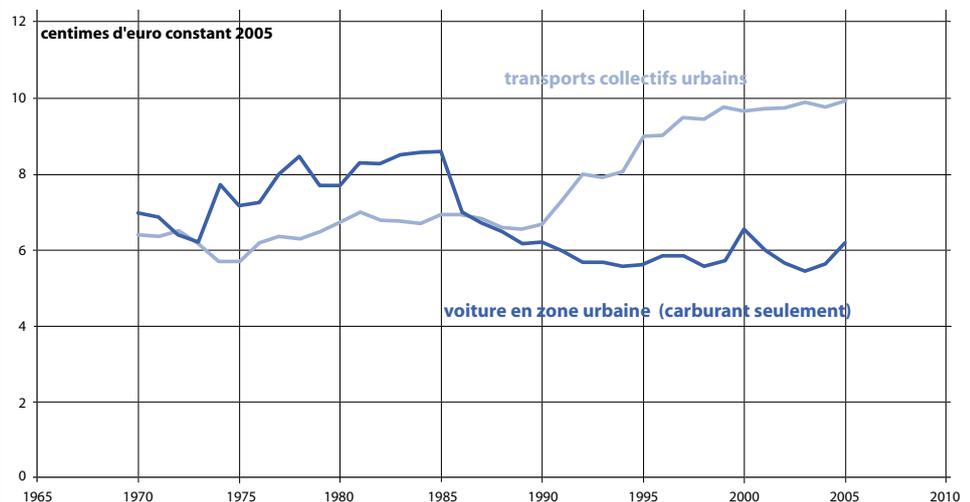


Planche n°3 - EVOLUTION COMPARÉE DES DÉPENSES AU VOYAGEURS x KM



Renouvellement des conventions TER

Début 2007, 13 régions devaient renouveler leur convention TER avec la SNCF (voir FNAUT Infos n°151). 9 ont signé une nouvelle convention : Bourgogne, Bretagne, Centre, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Picardie, Poitou-Charentes, PACA et Rhône-Alpes.

Dans ces 9 régions, les rôles respectifs de la région et de l'exploitant ont été clarifiés. Ayant acquis de l'expérience et de la compétence, les élus et leurs services techniques ont pris les choses très au sérieux et se sont montrés plus exigeants sur la qualité de service.

Quant à la SNCF, elle a démontré sa volonté de progresser et accepté davantage de transparence. Ainsi, pour la régularité des trains, elle affichera des chiffres plus significatifs, donnés ligne par ligne et non plus globalement.

Par ailleurs l'exploitant sait mieux apprécier que lors des signatures des premières conventions ce sur quoi il peut s'engager et les contraintes extérieures (difficulté d'obtention des sillons, état des infrastructures).

Comme le souhaitait la SNCF, la durée des conventions s'est allongée, passant de 5,5 ans à 8 ans en moyenne (10 en Bourgogne, Poitou-Charentes et PACA). Les conventions seront réexaminées à mi-parcours afin de recalibrer les objectifs et les indicateurs.

Une offre renforcée

- En Rhône-Alpes, un cadencement des TER sera mis en place fin 2007.

- Des services aux voyageurs sont inclus dans les conventions. Ainsi des Centres Relations Clients (CRC) mis en place par la SNCF permettront une information en direct des voyageurs, par téléphone ou internet.

La Picardie a demandé la présence d'au moins un contrôleur par train.

La région Rhône-Alpes pourra financer des services en gare si la SNCF veut faire évoluer la présence humaine.

- Seules les régions Languedoc-Roussillon, Picardie et Rhône-Alpes ont souhaité assurer la responsabilité de services TER routiers (ceux qui ne doublent pas des services ferroviaires).

- Les nouvelles conventions précisent les pénalités infligées à l'exploitant en cas de retards ou suppressions de trains (défaillances techniques, travaux).

- Les nouvelles conventions précisent aussi les cas où la SNCF est exonérée de pénalités en cas de trafic perturbé.

Pas d'exonération en Bretagne, Languedoc-Roussillon et Poitou-Charentes. Exonération en cas de grève interprofessionnelle en Franche-Comté et PACA. Exonération en Bourgogne et

région Centre, et réduction des pénalités en Rhône-Alpes, si la grève a une cause extérieure au système ferroviaire. En Picardie, réduction des pénalités si la SNCF offre un plan de transport de remplacement.

La négociation financière

Les contributions des régions sont très variables : 332 millions d'euros par an en Rhône-Alpes, 38 seulement en Poitou-Charentes. Les discussions régions-SNCF ont été assez musclées sur les aspects financiers. En effet les charges ont dérapé en 2006 avec la hausse du coût de l'énergie et celle du renforcement des trains imposé par l'afflux de clientèle : la SNCF a supporté un déficit d'environ 50 millions d'euros sur l'ensemble des 20 régions ; elle a donc réclamé une remise à niveau des contributions régionales.

- Deux types de charges ont été pris en compte par les régions.

Les charges C1 correspondent au service promis par la SNCF et dépendent essentiellement de celle-ci : un forfait est négocié, seule une indexation tenant compte du prix de l'énergie est retenue. La SNCF devra maîtriser ces charges et prendre un risque industriel.

Les charges C2 correspondent aux péages et à l'amortissement du matériel, elles sont compensées intégralement par les régions.

Enfin les incidences financières de remises à niveau et de hausses de trafic font l'objet d'indexations ou d'avenants annuels dans certaines régions.

- En Bourgogne et Centre, où le TER était déficitaire dès le démarrage de la première convention en 2003 en raison d'erreurs d'appréciation des charges, la SNCF a obtenu une sérieuse actualisation de la contribution régionale.

- Le risque industriel pris par la SNCF sera maximal dans la région Centre, qui a voulu maîtriser parfaitement sa contribution en la forfaitisant entièrement, comme cela se pratique en transport urbain. Les 8 autres régions ont veillé à ce que la SNCF n'ait pas à supporter une trop forte évolution des coûts extérieurs : le partage des risques se fait selon le principe de la "bande passante" : partage à 50% SNCF-50% région pour une hausse des charges de 2%, puis à 75% SNCF-25% région pour une hausse de 4 à 6% et à 100% SNCF pour une hausse supérieure.

- Enfin les bénéfices éventuels liés à une bonne maîtrise des charges ou à une hausse des recettes supérieure aux prévisions sont bien partagés entre la SNCF et les régions.

Daniel Courivault

Des conventions en attente

Les régions Champagne-Ardenne et Lorraine souhaitent apprécier l'impact du TGV Est avant de s'engager dans une nouvelle convention : de nombreuses liaisons assurées par trains Corail et supprimées par la SNCF devant être remplacées par des dessertes TER (Epernay, Bar-le-Duc, Vitry-le-François), les élus veulent connaître le montant de la dotation supplémentaire, prévue par la loi SRU, qui leur sera accordée par l'Etat. La signature de la convention Lorraine est donc retardée, et la convention actuelle Champagne-Ardenne est prolongée de deux ans.

En Haute et Basse Normandie, les conventions en vigueur sont prolongées d'un an : les élus veulent d'abord que le problème récurrent des retards sur les relations avec Paris soit mieux pris en compte par la SNCF et que celle-ci s'engage de manière plus précise dans le cadencement de ces relations.

Le TER en situation difficile

D'après la SNCF, 90% des trains TER ont moins de 5 mn de retard et 2% d'entre eux sont supprimés en raison d'une défaillance de la production. Ce taux de régularité n'est pas suffisant, les usagers veulent une régularité de 95% et n'acceptent aucune suppression de train.

Un vrai défi pour la SNCF, qui doit faire face à la saturation d'un certain nombre de nœuds ferroviaires et à un ambitieux programme de travaux sur les infrastructures.

D'autre part, la clientèle du TER a augmenté de 21,5% depuis 2002. Faute d'une gestion satisfaisante du matériel roulant, la qualité de service s'est dégradée dans plusieurs régions.

Des raisons d'espérer une amélioration de la situation existent cependant :

- l'arrivée prévue de nouveaux matériels (AGC) fiables, de grande capacité et confortables ;

- la mise en place, dans toutes les régions, de nouveaux ateliers TER ;

- la mise en place d'équipes polyvalentes de production (gestionnaires des conducteurs et contrôleurs, horairistes, spécialistes du roulement du matériel) à même d'assurer une meilleure "robustesse" des services prévus ;

- enfin un management plus rigoureux de l'exécution de ces services (arrivée à l'heure des personnels, respect des temps d'arrêt...).

Comme le reconnaît Jean-Pierre Farandou, directeur du Transport Public à la SNCF, l'exploitant doit accomplir une véritable révolution interne pour garantir aux voyageurs une meilleure qualité de service.

En 2002, la FNAUT avait mené une campagne vigoureuse contre l'amnistie présidentielle des infractions au code de la route, y compris les infractions dites "mineures" (petits excès de vitesse et stationnement dangereux). Sans le soutien d'autres associations, elle avait également bataillé - et elle a recommencé cette année - contre l'amnistie de toutes les autres contraventions de stationnement (stationnement "non dangereux" et fraude au stationnement payant), se basant sur le fait d'expérience que tout stationnement illégal peut avoir, directement ou indirectement, des conséquences dangereuses - sans parler du manque à gagner pour l'Etat (300 millions d'euros) entraîné en 2002 par l'effacement de toutes ces contraventions.

Au cours de sa récente campagne électorale, Nicolas Sarkozy s'était engagé courageusement (contrairement aux autres candidats à l'exception de François Bayrou) à refuser toute amnistie des contraventions, et il a tenu parole.

Déception du côté de la Fédération Française des Automobile-Clubs, qui observe cependant, mais un peu tardivement, que "l'automobiliste est un citoyen comme les autres, il n'y a aucune raison pour qu'il bénéficie d'une prime à l'infraction à l'occasion d'une élection présidentielle". Laurent Hecquet, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, n'a toujours rien compris, il regrette l'absence d'amnistie pour les petits excès de vitesse.

Le nouveau chef de l'Etat met ainsi fin à une tradition stupide, inégalitaire, source de débats stériles et souvent infantiles, et pourtant régulièrement qualifiée de républicaine par des hommes politiques considérés comme sérieux : on se demande encore ce que la République venait faire là !

Cette décision est bienvenue : une fois de plus, alors que la situation s'améliorait depuis 2002, la perspective pourtant incertaine d'une amnistie a provoqué une dégradation de la sécurité routière depuis la fin 2006 : +13,9% de tués en janvier 2007, +8,1% en avril.

Comme le souhaitait la FNAUT, les infractions dans les transports collectifs (fraude, incivilités, vandalisme) ne devraient pas être amnistiées.

L'amnistie avait enfin un caractère anti-pédagogique évident : pouvait-on admettre qu'à intervalles réguliers, tous les cinq ans dorénavant, l'amnistie vienne perturber les efforts des pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière, protéger en particulier les usagers les plus vulnérables de l'espace public, et pacifier la vie urbaine ?

Bordeaux : pont levant ou tunnel ?

Sans la moindre concertation avec le public, la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) a décidé, fin 2000, la construction d'une nouvelle traversée autoroutière de la Garonne au nord du centre-ville de Bordeaux, dans le prolongement des boulevards, en aval du port en eau profonde de la Lune.

Après avoir envisagé un franchissement en tunnel, la CUB a retenu la solution d'un pont-levant. Ce nouveau projet pharaonique (après le métro et le pont routier aux Quinconces, qui ont dû finalement être abandonnés), suscite l'opposition déterminée d'un collectif d'associations animé par Trans'Cube.

Un choix absurde

Les associations admettent la nécessité de faciliter les déplacements entre les deux rives de la Garonne dans le centre-ville, mais elles dénoncent :

- le véritable objet du pont, relier les rocares Est et Ouest de Bordeaux et accueillir un trafic autoroutier qui n'a rien à faire dans le centre de la ville ;

- la taille gigantesque du pont, ses 4 piles de 87 m de hauteur en forme de "cure-dents", incompatibles avec le paysage urbain bordelais ;

- le tablier surdimensionné de 45 m de largeur (deux fois celle du pont d'Aquitaine), comprenant 2x2 voies autoroutières, un site propre pour bus, deux pistes cyclables, deux trottoirs (si le pont était justifié, sa largeur devait être adaptée à un trafic automobile local, les bus disposant d'une priorité d'accès rendant un site propre inutile, les piétons et cyclistes pouvant se contenter d'une emprise plus modeste) ;

- les contraintes à la libre circulation des piétons, cyclistes, bus et voitures en raison des fermetures du pont, longues (de 1h30 à 3h) et fréquentes (100 à 150

par an), nécessaires au passage des navires de croisière et grands voiliers ;

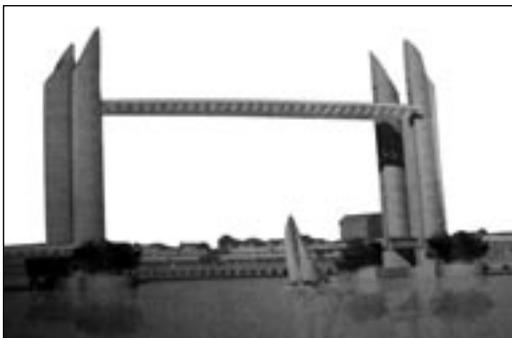
- les difficultés de navigation accrues par la présence et le fonctionnement du pont (qui serait situé dans une courbe de la Garonne), rendant aléatoires l'accès des navires au port de la Lune et leur sortie.

Comment garantir à la ligne de transport collectif qui emprunterait le pont une "haute qualité de service", comment gérer les détournements du trafic routier (37 à 53 000 véhicules/jour sont attendus) et les embouteillages, quelle solution de rechange offrir aux piétons et aux cyclistes, si le pont n'est pas utilisable en permanence ?

Comment garantir la pérennité et le développement du port si son accès est fréquemment interrompu ? A l'inverse, un tunnel assure la permanence et la fluidité des trafics routiers et maritimes qui peuvent se croiser sans se gêner ; il limite les nuisances sonores et permet de créer une ligne de bus circulaire reliant les trois gares SNCF.

Les élus de la CUB ont écarté le tunnel par un argument financier ("deux fois plus cher que le pont"). Mais le devis du pont est déjà passé de 78 millions d'euros en 2000 à 118 en 2006 (+52%). D'autre part le tunnel étudié était au même gabarit géant que le pont, un gabarit plus modeste permettait de ramener son coût à celui du pont (une voie par sens, pas de camions, passage des piétons et cyclistes dans la galerie de sécurité, avec des escaliers roulants, comme à Anvers).

Les élus refusent toute remise en cause de leur décision basée sur d'anciens marchandages politiques. Mais la commission d'enquête, qui a donné un avis favorable au principe d'un franchissement nouveau de la Garonne, a vertement critiqué le projet de pont-levant.



Le carnet du voyageur

Trains de nuit

Quand on veut réserver une place dans un train de nuit par le site www.voyages-sncf.com, le tarif qui apparaît par défaut est celui d'une place couchée. Il faut cliquer sur "placement" pour avoir accès aux tarifs des places assises. Faute d'information directement accessible sur les tarifs les moins élevés, bien des voyageurs potentiels doivent renoncer au train de nuit, et au train tout court.

Erick Marchandise, Réseau Vert, Paris

Me rendant chaque année de Grenoble à Dax (800 km), j'ai été découragé par la longueur et la pénibilité du trajet en voiture et j'ai adopté la formule train-auto de nuit Lyon-Bordeaux. Je me suis reporté, après la disparition de ce service, sur le train de nuit Lyon-Dax, supprimé à son tour le samedi, puis tous les jours. La SNCF me propose aujourd'hui de passer par Paris (on croit rêver !) ou de changer à Valence, Montpellier, Toulouse et Bordeaux (alors qu'il existe des trains directs Valence-Toulouse).

La dégradation des services offerts par la SNCF va m'obliger cette année à reprendre ma voiture.

Edmond Hue, 38 Saint Egrève

Qualité de service

Des amis ont voyagé cet hiver de Toulouse à Luchon. De Toulouse à Montréjeau, le train était tellement bondé que les places libres en 1ère classe ne suffisaient pas à accueillir tous les voyageurs de 2ème classe en surnombre. A Montréjeau, les nombreux voyageurs à destination de Luchon ont dû attendre pendant 20 minutes, dans la cour de la gare, que les portes du car TER en correspondance soient enfin ouvertes.

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

Information

La disparition des livrets d'information TGV et Grandes Lignes pénalise lourdement les voyageurs ne disposant pas d'internet, souvent des personnes âgées captives du train. Cependant pour les lignes Paris-Genève/Lausanne/Berne/Zürich, on peut encore se procurer le guide TGV Lyria, qui précise toutes les gares desservies en France et comporte même une petite fiche horaire détachable !

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Au lieu du Guide du Voyageur, la SNCF préfère aujourd'hui éditer des dizaines de fiches dans lesquelles on ne retrouve ni le calcul du tarif normal ni le plan du réseau, bien utiles pour ne pas se faire balader du minitel, téléphone ou internet à l'employé du guichet.

Jean-Yves Hameury, 33 Le Bouscat

Plus aucune publicité n'est faite pour les réductions sociales telles que les billets de congé annuel, certains voyageurs les croient supprimées.

La disparition des livrets avec horaires et prix des parcours Grandes Lignes est souvent critiquée.

La SNCF éparpille le traitement des litiges et la confection des cartes aux "4 coins de l'hexagone", alors que les voyageurs souhaitent de la proximité.

Henriette Trimoulinard, FNAUT PC

Anarchie tarifaire

Le foisonnement tarifaire indéchiffrable de la SNCF est devenu insupportable. Le coût d'un Paris-Marseille 2ème classe sans carte de réduction peut varier de 19 à 94 euros, il faut jongler entre jours et heures de départ, date de réservation, prem's, idTGV, ou officines bradant des billets achetés en gros. Le coût maximal passe à 132,7 euros si on a besoin de s'arrêter quelques heures à Lyon : naguère, les billets étaient valables deux mois avec arrêts illimités en cours de route pendant la durée de validité. Pour aller de Nice à Genève ou Bruxelles en TGV, on peut diviser le prix par deux en prenant un billet Nice-Bellegarde + Bellegarde-Genève, ou Nice-Lille + Lille-Bruxelles : on voyage dans le même TGV, mais avec des réservations à des places différentes. On économise encore en ne prenant que le billet Nice-Bellegarde et en utilisant les navettes TER SNCF ou CFF entre Bellegarde et Genève. Bien des voyageurs souhaiteraient qu'on en revienne à un prix kilométrique dégressif avec la distance, accessible à tous, quitte à offrir sur certains trains davantage de luxe à ceux qui peuvent le payer.

Jean Gonella, FNAUT PACA

Les tarifs doivent être transparents : la disparition des guides TGV ne va pas dans ce sens. Il est essentiel que le voyageur puisse connaître le prix de son billet avant de l'acheter.

Michel Zonca, FNAUT Lorraine

Lundi de Pentecôte

Le lundi de Pentecôte, qui n'est plus férié pour la moitié des Français, a été transformé en samedi ordinaire par la SNCF. Titulaire d'un abonnement de travail mensuel Cholet-Angers, je n'ai pas pu me rendre à mon travail le 28 mai au matin, car le premier train pour Angers partait à 11h50. Par courtoisie vis-à-vis de ses abonnés, la SNCF aurait pu proposer un moyen de remplacement du train de 7h54.

Jean-Yves Charriau, Cholet

Le Carnet du Voyageur donne le plus souvent un point de vue critique sur les transports collectifs. Mais les lecteurs de FNAUT Infos peuvent aussi nous faire part de leurs observations positives.

Suisse : l'étonnant boom du vélo

Le quotidien genevois *Le Temps* l'annonçait il y a un an sur sa une : "les villes suisses rivalisent d'initiatives pour faire aimer le vélo".

D'après une enquête du lobby Pro Velo, qui rassemble 30 000 membres en 30 sections locales, le paradis suisse des cyclistes urbains est la ville de Winterthur, où une tradition cycliste est fortement implantée : des aménagements cyclables systématiques sur la voirie, et 2500 places de parking à la gare.

A Bâle, deuxième au classement de Pro Velo, on trouve sous la gare principale un Vélo-parking de 1200 places (dont 600 gratuites) ouvert de 4h30 à 2h du matin, 25 Vélobox où on peut laisser des affaires personnelles, trois cafés, des douches et un service de réparation.

A Zürich, où un Monsieur Vélo a été nommé en 1987, on trouve 140 000 voitures et 160 000 vélos, 150 km de rues sont balisés pour les cyclistes et 10% de la population se déplace à vélo.

Après la Suisse alémanique, le vélo connaît aujourd'hui un véritable boom en Suisse romande.

Dans de nombreuses villes romandes, de grandes bourses aux vélos et aux accessoires sont organisées avec succès. A Neuchâtel, on peut louer des vélos "biologiques" ou électriques et des trottinettes, à Lausanne des tandems et des vélos pliables.

A Genève, une société de software informatique, *ImagineR*, n'embauche dorénavant que des employés adeptes de la marche, du vélo ou du transport collectif ; un seul employé vient travailler en voiture ; une employée pédalait même deux jours avant son accouchement. Le directeur confirme : "il est exclu que j'embauche un collaborateur venant en voiture de France ou du canton de Vaud".

En juin dernier, Pro Velo, dont la présidente est conseillère nationale, a organisé une opération "à vélo au boulot" avec le soutien de l'Office Fédéral de la Santé Publique. 400 entreprises (dont Nestlé, Migros, Siemens, l'aéroport international de Genève et l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne) ont incité leurs collaborateurs à venir travailler en vélo au moins un jour sur deux : 21 000 personnes, y compris des élus, ont suivi la recommandation.

Selon Roger Nordmann, vice-président de Pro Velo et lui aussi conseiller national, "on a compris que le vélo peut être une solution à la saturation des villes romandes" - même à Lausanne, où le relief n'est pas très favorable au vélo, mais où il est encouragé en association avec les transports publics.

Récompenses :

+3 points à Jean-Paul Leray, maire de Chéméré (Loire-Atlantique). Soucieux de l'avenir de la planète, il a sauvé la gare de sa commune et les emprises nécessaires à une reprise éventuelle des activités sur la ligne de Paimboeuf, antenne de la ligne Nantes-Pornic.

+2 points au Comité National Contre le Tabagisme. Le CNCT est intervenu en octobre 2006 à la demande de la direction de la gare de l'Est, avant une campagne de contrôles sur les lignes de banlieue, pour sensibiliser les usagers et les contrôleurs aux dangers du tabagisme passif. 1340 livrets d'information ont été distribués. 591 questionnaires remplis par les usagers ont permis à la direction de la gare de l'Est de prendre la mesure de l'insatisfaction des usagers (82% des non-fumeurs et 40% des fumeurs).

Punition :

-10 points au groupe municipal Unir pour Lyon. Il critique le prolongement d'une ligne de tramway sur le cours Charlemagne, en position axiale avec une voie de circulation et une file de stationnement de chaque côté, et s'écrie : "halte au terrorisme anti-voitures". Pour Charles Millon et ses amis politiques, "le tramway neutraliserait une grande partie de nos rues, alors que le métro ne gêne pas les voitures".

Une joie immense !

Pascal Clément, grandiloquent président UDF du Conseil général de la Loire, a laissé éclater sa satisfaction lors de l'inauguration de la déviation de Vendranges fin 2006 : "c'est une joie immense pour tous les élus du Roannais. Le développement des infrastructures routières est primordial pour sauver l'économie, on peut le concilier avec la protection de la planète. Croyons en l'homme".

Conversion d'un élu

Lors d'une réunion récente du groupe UMP du Conseil général du Val de Marne sur le thème des transports, François Duluc, conseiller général de Maisons-Alfort, a relaté son expérience. Privé de son permis de conduire pour une série d'infractions (mineures selon lui), il s'est reporté sur les transports publics. Ayant récupéré son permis, il n'a pas modifié son nouveau comportement : ses collègues conseillers généraux et maires, tous venus en voiture à la réunion, ont été très étonnés.

● **Jean-Marc Garot**, membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées : "le monde du transport aérien fait preuve de cécité en persistant, malgré le prix du kérosène et l'obligation de la sûreté, à prévoir une croissance continue du trafic aérien. Le système va finir par se rompre" (cité par Le Monde, 13-09-06).

● **Michel Cornil**, président de l'IUTP, à propos des investissements en transport collectif : "en continuant à agir au fil de l'eau au lieu d'anticiper, on fait de l'anti-développement durable".

● **Patrick Gandil**, secrétaire général du ministère de l'Équipement : "le péage urbain est un enjeu majeur pour peser sur les choix modaux et financer les infrastructures de demain. Pour aller encore plus loin, il faudra passer à une réglementation dure, avec des interdictions pures et simples, par exemple pour les véhicules polluants".

DINOSAURE

● **Bruno Gollnisch**, délégué général du Front National : "l'Etat persécute les automobilistes en les écrasant de taxes et leur pourrit la vie avec ses amendes". Il préconisait l'amnistie présidentielle des amendes et s'est inscrit à l'Automobile-Club "qui milite contre les restrictions injustifiées de la circulation".

RECORD DE VITESSE DU TGV



Téléphone au guidon

Motorola, numéro 2 mondial de la téléphonie, propose un appareil que le cycliste peut fixer à son guidon : relié à une dynamo, le téléphone est rechargé à chaque coup de pédale.

Objet de luxe ?

"Véritable objet de luxe, soumise à l'impôt, elle coûte très cher, elle symbolise le progrès physique et moral, elle permet un continu apprentissage de la volonte" : cet éloge de la bicyclette a été écrit par ... Emile Zola.

Innovations

L'éco-redevance "Bur" sur les poids lourds sera expérimentée en Alsace à partir de 2008, elle pourrait rapporter 50 millions d'euros par an.

L'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan (1060 km, un aller-retour chaque nuit, 40 remorques routières par train) vient d'être mise en service : environ 30 000 remorques seront transportées par an. Ce nombre pourrait être multiplié par 10 en 2012.

Stationnement

On compte 30 millions de véhicules en France, à l'arrêt 95% du temps.

En moyenne, 2 heures de stationnement sont payées par place de surface et par jour. Le rapport entre le prix de la première heure et celui de l'amende est de 3,7 à Paris, de 40 à Londres (CERTU).

Le coût de construction d'une place en ouvrage peut atteindre 45 000 euros.

Sondage

D'après un sondage TNS Sofres réalisé en janvier 2007 pour Le Pèlerin, 41% des Français sont "tout à fait prêts" à utiliser la voiture moins souvent qu'aujourd'hui, et 61% "plutôt ou tout à fait prêts" à le faire.

D'après un sondage BVA pour l'association Agir pour l'Environnement, 68% des Français sont favorables à une baisse de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée sur autoroute afin de lutter contre le changement climatique.

Le bon choix

L'agglomération de Brest a choisi le tramway sur rails, technologie éprouvée et compatible avec le réseau RFF, ni plus chère ni plus bruyante que le tramway sur pneus, et sans risque industriel puisque plusieurs constructeurs peuvent être mis en concurrence.

Montagne sans voiture

L'association Mountain Wilderness organise un concours très intéressant intitulé "changeons d'approche" pour faire connaître les possibilités d'accès à la montagne sans utiliser une voiture. Pour en savoir plus, consulter le site : <http://france.mountainwilderness.org>

Randonnée cycliste

Afin de promouvoir la véloroute transeuropéenne Saint Jacques de Compostelle-Moscou/Trondheim, l'association Cyclo-transEurope organise une 7ème randonnée internationale à vélo, du 18 au 27 juillet, entre Maastricht et Paris. Pour en savoir plus, consulter le site www.transeuropeenne.org.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Aquitaine

- Le CRELOC a introduit un recours auprès du Conseil d'Etat pour violation des conventions internationales de 1904 et 1928 qui impliquaient la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.
- Transcub s'oppose au projet de pont-levant gigantesque prévu pour relier le quartier de Bacalan à la rive droite de la Garonne. L'association a déposé un recours devant le tribunal administratif de Bordeaux contre la décision de la Communauté Urbaine de Bordeaux et a été écoutée par la commission d'enquête (voir notre article page 4).

Centre

- Jean-Claude Oesinger a participé à la certification des lignes Orléans-Tours et Nogent le Rotrou-Chartres-Paris. Lors d'un colloque sur la LGV Tours-Angoulême, il a plaidé pour une bonne connexion TGV-TER. Il est intervenu lors d'un colloque sur l'accessibilité des services publics organisé par le Conseil régional.
- L'association Environnement et Sécurité Routière de Tours est intervenue auprès de l'exploitant urbain Fil Bleu pour sensibiliser les conducteurs de bus à la nécessité de respecter la distance latérale minimale de dépassement des cyclistes.
- **L'Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine (ADTT) a enfin obtenu satisfaction : après des années de tergiversations stériles, le maire PS de Tours, Jean Germain, a décidé la construction d'une ligne nord-sud de 13 km de tramway sur rails. Coût annoncé 280 millions d'euros pour un trafic quotidien de 46 000 voyageurs, mise en service prévue en 2013.**

Champagne-Ardenne

- L'APUTCRE de Reims critique le nombre excessif de TGV Paris-Reims soumis au tarif de pointe les lundi matin et vendredi et dimanche soir ; le tarif prohibitif de l'abonnement pour le stationnement dans les parkings des gares de Reims-centre et Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) en l'absence d'un tarif préférentiel pour les abonnés SNCF ; enfin l'organisation défectueuse de la desserte de la gare TGV de Bezannes par les bus urbains.

Ile de France

- L'AUT Ile de France a exprimé au STIF ses réserves concernant le projet de tramway sur pneus Chatillon-Vélizy-Viroflay : faible capacité des rames, impossibilité de réaliser de futures extensions par débrayements de la ligne principale, fiabilité et coût incertains du matériel roulant.

● L'AUT Ile de France apprécie le réaménagement du parvis de la gare du Nord, mais regrette que rien ne soit prévu à la gare de l'Est avant 2008 et qu'on ne parle plus d'un système de liaison rapide entre ces deux gares parisiennes.

● Comme l'avait demandé l'AUT Ile de France, le nombre des zones de la carte Orange va être réduit de 8 à 6 par fusion des zones 6, 7 et 8.

● L'AUT Ile de France se félicite de la mise en service du tramway T3 sur les boulevards des maréchaux. Elle avait prôné le retour du tramway à Paris dès 1995 dans sa brochure "demain le tramway en Ile de France".

L'association rappelle que la réouverture de la Petite Ceinture reste nécessaire pour offrir une desserte à vocation plus régionale, que le tramway sur voirie ne peut assurer dans de bonnes conditions.

Languedoc-Roussillon

● **Suite à une requête déposée par l'ADTC 34, le PDU adopté fin 2002 par l'agglomération de Montpellier a été annulé pour insuffisance du dossier soumis à enquête publique concernant le financement des mesures prévues au PDU. Pour Eric Boisseau, président de l'ADTC 34, "les associations doivent être entendues et écoutées lors de l'élaboration du nouveau PDU ; quoi qu'en pensent les élus, l'expertise citoyenne est incontournable".**

● L'ADTC 34 dénonce la décision du gouvernement Villepin, prise entre les deux tours de l'élection présidentielle, de déclarer "d'utilité publique et urgent" le doublement de l'A9 au sud de Montpellier, malgré l'avis négatif de la commission d'enquête et les conclusions du récent débat VRAL.

Rhône-Alpes

● Le SCUA d'Annecy s'est mobilisé avec deux autres associations pour obtenir des transports collectifs efficaces et des parcs relais, afin de faire face à la saturation de la RN 508 entre la Balme de Sillingy et Annecy.

● L'association Lyon Métro Transports Publics (LMTP) a rassemblé, dans un document de 38 pages, ses propositions pour la desserte ferroviaire du périurbain lyonnais. 15 axes ont été examinés : gares et haltes, cadencement et diamétralisation des services TER, matériels TER et tram-trains, modernisation et création de voies. L'association regrette l'aliénation d'emprises utiles pour créer des parcs relais et pôles d'échanges.

LMTP demande la réactivation des réunions de concertation avec le SYTRAL et l'exploitant Kéolis Lyon.

● Jean-Paul Jacquot, représentant la FEV, a participé à la certification des trains Thalys Paris-Bruxelles.

● Nicolas Bloch, ingénieur à AFAC AFNOR, Sabine Marchand, du pôle qualité de la direction SNCF du Transport Public, Catherine Lebrun, du service qualité de la RATP, Claude Pierre dit Barrois, Gabriel Exbrayat et Jean Friedrich, FNAUT, sont intervenus lors d'une journée de formation sur la certification organisée par Marc Debrincat.

● Jean Sivardière a été reçu par Xavier Bertrand, ministre du Travail, des Relations Sociales et de la Solidarité, à propos du service minimum.

Des militants de terrain

Les membres du bureau de la FNAUT sont tous engagés dans des actions militantes sur le terrain. Ces actions couvrent un large spectre :

- les déplacements en Ile de France ;
- les transports urbains en province (Grenoble, Le Mans, Lyon, Orléans, Nancy, Strasbourg, Toulon, Tours) ;
- le TER dans des zones urbaines ou rurales (Centre, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Limousin, Lorraine) ;
- les trains Corail, le TGV et les transports ferroviaires internationaux ;
- les déplacements des piétons (Strasbourg), des cyclistes (Paris, train + vélo) et des personnes handicapées ;
- le trafic routier de fret ;
- les projets autoroutiers (Metz-Nancy) et aéroportuaires (Nantes) ;
- les transports et l'environnement.

Changement climatique et transports

Le Réseau Action Climat, dont la FNAUT est membre, vient de publier, avec le soutien de la Caisse des Dépôts et Consignations, un document de 128 pages intitulé "Changement climatique et transports : manuel de recommandations à l'intention des acteurs territoriaux". Le rôle souhaitable des collectivités territoriales est souligné : transports, urbanisme, aménagement du territoire. Le sommaire peut être consulté sur le site www.rac-f.org.
Prix de vente : 12 euros port compris.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 156
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

Pédagogie difficile mais nécessaire

Jean-Marie Beauvais a montré que le prix réel du carburant automobile a diminué de moitié depuis 1970 (voir FNAUT Infos n°156). Cette baisse a largement contribué, avec la construction de grandes voiries urbaines, à l'extension anarchique des zones périurbaines, qui constitue une aberration écologique.

La proposition de la FNAUT d'augmenter la TIPP de 1 à 2% par an nous a valu les protestations virulentes d'habitants de zones périurbaines ou rurales captifs de la voiture : "j'habite en pleine campagne et je ne peux me passer de ma voiture pour aller travailler ou faire mes achats", "le logement dans les centres-villes est inaccessible aux ménages modestes, votre proposition accentuerait les inégalités sociales".

Il est exact que le transport collectif est absent ou notoirement insuffisant en dehors des zones urbaines centrales et que le revenu des ménages périurbains ou ruraux est, en moyenne, inférieur à celui des ménages habitant dans les centres. Mais il est tout aussi exact que la dépense globale logement + transport d'un ménage tend à croître quand son lieu d'habitat s'écarte du centre (FNAUT Infos n°143), et que cette tendance s'accusera à l'avenir avec la hausse prévisible du prix du pétrole.

La FNAUT a toujours dénoncé les fausses solutions du type TIPP flottante ou chèque essence qui ne peuvent atténuer que provisoirement les difficultés rencontrées par les automobilistes captifs de leur véhicule. Elle s'efforce au contraire de promouvoir des solutions de fond conformes aux intérêts bien compris, à moyen terme, du consommateur et de la collectivité, compatibles avec l'équilibre écologique de la planète et permettant de passer en douceur à l'ère du pétrole cher.

Augmenter la TIPP progressivement et de manière programmée est une des solutions de fond permettant d'infléchir à temps le comportement du consommateur au lieu d'endormir sa vigilance par des mesures faussement protectrices. Bien entendu, une telle mesure devrait être accompagnée d'un ensemble de décisions cohérentes permettant d'en atténuer les effets sur les ménages modestes et relevant des politiques du logement, de l'urbanisme, du transport collectif et de la fiscalité.

Jean Sivardière

Une voirie pour tous : sécurité et cohabitation sur la voie publique

Malgré une certaine amélioration de la qualité de l'espace urbain dans leurs centres, les villes françaises accusent un retard considérable sur leurs voisines : en Europe du Nord dès les années 1980, en Europe du Sud à partir des années 1990, et en Europe de l'Est plus récemment, les décideurs ont introduit des innovations majeures dans l'aménagement et la gestion de leurs espaces publics. Comment en finir avec la loi de la jungle qui pénalise les citoyens non motorisés, les moins mobiles et les plus vulnérables, tout en assurant une coexistence harmonieuse des différents usages de la voirie ? Telle est la question qui a été étudiée en 2005-2006 par le Conseil National des Transports.



Photo : Y. Mission

Le groupe de travail du CNT a été animé par Hubert Peigné, membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, nommé par la suite "Monsieur Vélo". Il rassemblait des représentants des nombreux acteurs de ce système complexe que constitue l'espace public urbain. Citons le GART, le Club des Villes Cyclables, l'UTP, les transporteurs routiers, les villes, le CERTU, l'INRETS, le COLLAC (Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du Cadre bâti), des experts universitaires, des consultants privés, des architectes. La FNAUT, représentée par Yves Egal, s'est fortement impliquée.

Les aménagements urbains doivent s'adapter à des contraintes multiples et souvent contradictoires. Les approches sectorielles ou modales doivent être dépassées par une approche globale, "systémique". Il faut, en effet, à la fois :

- garantir l'accès rapide des services d'urgence (santé, secours, sécurité), la circulation des transports collectifs, la

livraison des marchandises, les déplacements des personnes à mobilité réduite ;

- maintenir une liberté dans le choix du mode de déplacement en valorisant au maximum chaque mode et en s'attaquant à l'excès d'usage de la voiture ;
- privilégier la vie des quartiers sans entraver l'activité économique ;
- avoir une vue d'ensemble des problèmes d'urbanisme et de mobilité, imaginer une ville aux courtes distances.

Une approche novatrice

Une idée directrice a guidé le CNT : privilégier "les faibles et les pauvres", perdre l'habitude de se référer uniquement aux capacités des "hommes actifs, jeunes et dynamiques" dans la conception, le dimensionnement et la gestion des voiries et des espaces publics.

Traduction concrète : offrir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux personnes non motorisées, en particulier aux



Une voirie pour tous

carrefours, et faciliter leurs déplacements grâce à des transports collectifs de qualité. “Les responsables sous-estiment considérablement le nombre des personnes qui ne peuvent disposer d’une voiture ou qui souhaitent vivement s’en passer. Trop souvent perçues comme une minorité, elles constituent en fait une majorité”. Le transport collectif ne doit donc pas être considéré comme un service social de secours, mais comme un service de base de qualité, accessible et utile à tous.

Les usages et conflits sur la voie publique (voir les articles de Vincent Acker, Michel Derché et Brigitte Idziak dans FNAUT Infos n°124, 148 et 149) ne doivent pas être minimisés ou occultés, ils imposent “de vrais arbitrages et non de mauvais compromis qui ne satisfont personne et laissent perdurer les causes des conflits” : “certains usages de la voirie doivent être limités, encadrés, tout simplement pour laisser aux autres la possibilité d’exister”.

L’optimisation de l’usage des voiries passe en premier lieu par “une réduction des différences de vitesse, de vulnérabilité et de débit. Ces trois facteurs permettent une cohabitation harmonieuse des différents usages, ou bien ils exigent au contraire d’en séparer certains afin d’assurer la sécurité”.

Autres suggestions révélatrices de l’état d’esprit réellement novateur du groupe de travail du CNT : “favoriser les aménagements modestes et peu coûteux permettant de gagner du temps en allant moins vite” et “résister au désir de l’inaugurable visible” !

Recommandations

Le travail du CNT a débouché sur une liste très riche, très diversifiée (et très difficile à résumer !) de 150 recommandations “pour une mobilité durable dans une ville accessible à tous”, adressées aux décideurs et techniciens concernés par la conception et la requalification des espaces publics urbains. Il s’agit aussi bien de méthodes de travail, de procédures de décision ou de réglementations que de propositions concrètes d’aménagements, souvent basées sur des expériences étrangères réussies (le rapport complet peut être consulté sur le site www.cnt.fr).

● Méthodes de travail

- Clarifier le statut juridique de l’espace public urbain et des voies vertes, sans définition légale à ce jour.
- Parvenir à un “diagnostic partagé” des réalisations passées, détecter les erreurs dues à un manque d’approche globale des usages et des usagers.
- Identifier les bonnes pratiques en France et à l’étranger.

- Elaborer un guide unique de la voirie urbaine remplaçant les nombreux manuels existants, et concernant aussi les petites villes et villages.

- Mieux former les professionnels de l’aménagement urbain, qui manquent de bases doctrinales (partage de la rue, modération de la circulation).

- Développer la concertation entre habitants et usagers en visant une “co-production” des aménagements favorisant leur appropriation par le public.

● Politique de l’Etat

- Dépénaliser et décentraliser le stationnement payant des voitures, “priorité absolue pour permettre aux collectivités locales de mettre en œuvre des politiques cohérentes” (le stationnement relève aujourd’hui du pouvoir de police, il faut introduire une redevance d’utilisation de l’espace public).

- Légaliser le péage urbain.

- Adapter le code de la route au milieu urbain (voir page 3).

- Considérer le stationnement sur les trottoirs et aménagements cyclables comme stationnement dangereux.

- Renforcer la sensibilisation des auto-écoles aux usagers non motorisés.

- Former les chauffeurs-livreurs au respect des règles urbaines.

● Politique des collectivités locales

- Développer les transports publics quelle que soit la taille de la ville.

- Ne pas annihiler les efforts d’investissement dans les transports publics par la construction de nouvelles voiries et de nouveaux parkings centraux.

- Lutter contre les idées simplistes du type “no parking, no business”.

- Augmenter très fortement les amendes pour stationnement illicite ou non paiement du stationnement afin de rejoindre la moyenne européenne.

- Supprimer le stationnement sur voirie dans les espaces restreints où les circulations et activités humaines de proximité doivent être privilégiées.

- Taxer les parkings de bureaux, de supermarchés et de centres commerciaux ; augmenter le coût de stationnement sur voirie et dans les parcs publics et en limiter la durée ; généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés.

- Favoriser les plans de déplacements d’entreprises, d’administrations et d’établissements scolaires pour limiter l’usage de la voiture, comme le fait la CCI de Grenoble qui montre qu’un PDE est directement profitable à l’entreprise.

- Réduire l’accès à la ville des véhicules agressifs, bruyants et polluants.

- Freiner l’étalement des zones périurbaines et les structurer.

Principes d’aménagement de l’espace public urbain

- Limiter la multiplication des aménagements dédiés aux différentes catégories d’usagers, banaliser au maximum les aménagements : ne pas aménager l’espace pour tel ou tel type d’usager mais imaginer un espace public pour tous les publics, en particulier les personnes handicapées.

- Admettre qu’un trottoir n’est pas qu’un espace de circulation, mais aussi un espace de vie à préserver.

- Considérer les carrefours comme les éléments de base de régulation des flux et de la fluidité des déplacements.

- Développer les espaces riverains assurant une transition entre l’espace public et les espaces privés.

- Expérimenter avec des moyens mobiles avant de construire en dur, afin de vérifier le bon fonctionnement des projets en situation réelle.

Modération des vitesses

- Homogénéiser les vitesses, limiter les vitesses de pointe (cas des remontées des files de voitures par les motos).

- Diminuer le gabarit des voiries au bénéfice des piétons, cyclistes et transports collectifs et aménager des points singuliers de ralentissement.

- Généraliser la conduite apaisée, calmer le trafic en adaptant les rues aux modes doux et lents.

- Généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de l’espace urbain : étendre la formule à des quartiers, ou même des espaces urbains plus vastes, délimités par des voies principales.

Modes non motorisés

- Favoriser les modes non motorisés en offrant à leurs usagers des cheminements fiables, courts, directs, sûrs, continus, agréables, lisibles, éclairés, bien entretenus.

- Encourager les déplacements doux domicile-école (pédibus, vélobus).

- Protéger les usagers non motorisés des motos, scooters et motocyclettes.

Piétons et handicapés

- Garantir une largeur suffisante des trottoirs pour permettre le passage des personnes handicapées, des familles, des groupes d’enfants accompagnés ou de touristes.

- Généraliser les avancées de trottoirs et les trottoirs traversants.

- Réduire l’encombrement de l’espace public piétonnier en limitant la présence des poteaux, sucettes, conteneurs et autres étales. Disposer les poubelles sur les chaussées et non sur les trottoirs.

- Prévoir des dispositifs de guidage des aveugles et mal-voyants dans les traversées des carrefours.

- Développer les aménagements piétonniers sans dénivellations, qui sont utiles aussi aux

personnes à mobilité réduite, aux livreurs, aux postiers, aux ambulanciers, aux personnes se déplaçant avec un caddy ou une voiture d'enfant.

Deux-roues motorisés

- Prélever de l'espace automobile au bénéfice des deux-roues motorisés, créer des sas aux carrefours.
- Généraliser le stationnement hors trottoirs pour les deux-roues motorisés.
- Encourager les cyclomoteurs lents, peu nerveux et peu polluants.
- Réprimer plus sévèrement les infractions des deux-roues motorisés et développer les fourrières.

Livraison des marchandises

- Traiter ensemble les livraisons en ville, la circulation et le stationnement des artisans, le ramassage des ordures, le portage des achats à domicile.
- Limiter l'accès des camions et véhicules de livraisons trop polluants dans les "zones propres" définies par la Commission européenne en 2004.

Suivi des aménagements

- Accompagner les aménagements par un suivi et une "démarche qualité" (maintien de la propreté et gestion des problèmes et des incidents).
- Renforcer la police pour faciliter le fonctionnement de l'espace urbain et contrôler les usages incivils de la rue.

Des idées à creuser

- L'utilisation des sites propres des transports collectifs de surface.
- La perception des zones 30 (ces zones sont perçues comme telles en Suisse, en Allemagne ou aux Pays-Bas, ce n'est pas le cas en France - voir FNAUT Infos n°116).
- Le respect des autres usagers par les deux-roues motorisés (voir la charte des motards des Pays-Bas).
- Le stationnement et les arrêts brefs sur la voie publique (les livreurs, les postiers, les messagers, les médecins et infirmiers, les clients des commerces - "j'en ai pour deux minutes").
- La livraison des marchandises (le livreur "du dernier hectomètre" pourrait disposer de priorités de circulation).
- Les "zones à trafic limité" avec une accessibilité automobile restreinte.
- Les espaces 15/20 ou espaces de circulation séparés des espaces réservés aux piétons et des voiries réservées aux véhicules plus rapides (50 km/h) (cette formule évite une fragmentation excessive de l'espace urbain en espaces dédiés aux différents types d'usagers).
- Les espaces de circulation à vitesse intermédiaire (6-15 km/h) pour les modes semi-lents.

Bientôt un code de la rue ?

Inspiré par l'Automobile-Club dans les années 1920, le code de la route est conçu pour réglementer la circulation des voitures hors agglomérations. Des modifications de ce code sont intervenues en 1998 (interdiction des cyclomoteurs sur les voies cyclables, caractère non obligatoire des voies cyclables pour les cyclistes, reconnaissance des sas pour vélos, distances latérales minimales de dépassement des piétons et cyclistes) et en 2003 (autorisation au cycliste de remonter par la gauche une file de voitures arrêtées). Mais le code de la route doit être repensé plus profondément pour l'usage des voiries urbaines afin de protéger les usagers non motorisés, les plus vulnérables, et de faciliter leurs déplacements.

L'exemple belge

La Belgique a déjà publié, le 1er janvier 2004, un code de la rue très novateur. Ce code ne remplace pas le code de la route mais le modifie ou le complète pour répondre aux besoins en milieu urbain. Au lieu de prioriser la fluidité du trafic, les règles de sécurité du Code belge visent une protection systématique des usagers les plus vulnérables et introduisent une obligation générale de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible : "les conducteurs doivent ralentir et, au besoin, s'arrêter, en présence de piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées ou handicapées" (voir le site www.ibsr.be).

En France, une réforme analogue est à l'étude depuis avril 2006. Pilotée par le ministère de l'Équipement sous la responsabilité du CERTU de Lyon et de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR), elle progresse lentement malgré la pression des associations (en particulier Rue de l'Avenir, Droits du Piéton, FUBicy et Fédération Française de Cyclotourisme).

Il y a pourtant urgence car, si le nombre des accidents diminue sur les axes interurbains, il augmente en ville : la règle du 50 km/h et de nouveaux aménagements de voirie ne peuvent suffire à enrayer le phénomène.

Orientations nouvelles

Quatre orientations sont défendues par les associations et leur adoption prochaine est vraisemblable.

- Le respect des plus vulnérables par les voitures, motos et camions. En Belgique, ce "principe de prudence" a entraîné une refonte du barème des contraventions : l'amende est modulée selon la dangerosité de l'usager, y compris en l'absence d'accident (c'est le conducteur qui paie, non son assureur, d'où un effet préventif intéressant).

- Les "contresens cyclables". Un maire peut déjà autoriser la circulation des cyclistes "en sens interdit", sous réserve d'une signalisation adaptée. Il s'agit d'inverser la règle : sauf arrêté municipal contraire, toute rue à sens unique pour les voitures serait utilisable dans les deux sens par un cycliste.

- La "zone de rencontre", un nouveau concept déjà retenu aux Pays-Bas (cour urbaine), en Suisse, en Belgique et en Angleterre. C'est une zone intermédiaire entre la zone 30 et la zone piétonne. La vitesse y est limitée à 20 km/h, les piétons peuvent marcher sur la chaussée et ont priorité sur les voitures.

- La priorité renforcée du piéton empruntant un passage protégé. Actuellement, l'automobiliste doit la priorité au piéton "régulièrement engagé", mais le piéton doit vérifier l'absence de danger avant de s'engager. Pour évacuer cette ambiguïté, il est envisagé de donner au piéton la priorité dès qu'il aborde le passage et manifeste son intention de traverser la chaussée.

D'autres mesures sont réclamées par la FUBicy (voir le site www.fubicy.org) :

- le classement en infraction dangereuse du stationnement des voitures sur les voies cyclables ;
- la possibilité pour un cycliste de remonter par la droite (et pas seulement par la gauche comme c'est déjà le cas) une file de voitures à l'arrêt ;
- la généralisation des couloirs mixtes pour bus et vélos ;
- l'autorisation pour un cycliste de moins de 10 ans (au lieu de 8 ans) d'emprunter un trottoir, comme dans les pays voisins (les piétons mal-voyants y sont défavorables) ;
- l'autorisation pour un automobiliste de chevaucher une ligne blanche continue pour lui permettre de doubler un cycliste sans le raser, en respectant la distance de sécurité, comme c'est le cas en Grande Bretagne et au Québec. La DSCR semble très réticente à cette idée.

Rue de l'Avenir demande que la moitié, au plus, de la voirie soit consacrée aux véhicules motorisés (circulation et stationnement). Des "zones scolaires" à circulation lente doivent être créées au voisinage des écoles. Les sanctions en cas de stationnement sauvage sur les trottoirs, passages piétons et arrêts de bus doivent être lourdes. FUBicy et Droits du Piéton sont d'accord sur la place du cycliste (circulation, stationnement), prioritairement sur la chaussée : la formule du trottoir partagé ne doit être qu'exceptionnelle. Les rollers réclament l'autorisation d'emprunter les voies cyclables, la FUBicy est favorable à cette demande.



Non, il ne s'agit pas de la forêt amazonienne mais du massif forestier de Montargis (Loiret), éventré sur 5 km par l'autoroute A19 Ardenay-Courtenay, qui reliera sur 100 km les autoroutes A6 et A10. 70 hectares ont déjà été défrichés sans autorisation préfectorale. 130 hectares de bois privés achetés par le concessionnaire seront transférés à l'Office National des Forêts, mais il n'est plus question du reboisement prévu par l'Etat. Maigre consolation : deux passages larges de 150 m seront créés pour le gros gibier (s'il en reste après trois ans de travaux).

Inutile, ruineuse et dévastatrice, l'A19 sera un "bel outil d'aménagement du territoire" pour Eric Doligé, sénateur et président UMP du Conseil général du Loiret, qui voit grand : 5000 emplois seraient créés dans 5 zones nouvelles d'activités (implantées sur 800 ha et destinées à des entreprises de logistique), en plus des 300 postes de gestionnaires de l'autoroute et des emplois "induits dans le tourisme".

Pays de la Loire : victoires des usagers

Il aura fallu douze ans de travail acharné à l'Association des Usagers des Transports de Vendée), présidée par Jean Moreau et soutenue par la FNAUT, pour obtenir la réouverture de la ligne Fontenay le Comte-Niort (32 km), fermée en 1969 au trafic voyageurs. La décision finale a été prise en mars 2007 par la région Pays de la Loire ; selon le contrat de projets de la région, la réouverture est programmée pour 2009. L'opération coûtera 8,2 millions d'euros. Les trains TER circuleront à 100-110 km/h, la liaison sera assurée en 30-35 mn par 7 allers-retours quotidiens (1h par car aujourd'hui). Le matériel TER sera accessible comme le sont déjà les transports urbains de Fontenay et de Niort. Une gare intermodale (trains, cars, taxis, vélos) sera aménagée à Fontenay. La circulation des trains de fret sera maintenue.

Autres succès remarquables de la FNAUT Pays de la Loire, eux aussi actés dans le contrat de projets 2007-2012 : la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant (64 km), l'électrification de la ligne Nantes-Les Sables d'Olonne et la modernisation de la ligne Nantes-Pornic/Saint Gilles Croix de Vie.

Nantes : un nouveau pont sur la Loire ?

Les élus de la région Pays de la Loire ont aussi des projets nocifs : routes et aéroport de Notre Dame des Landes. Jean Renard, géographe nantais, critique le projet de superpériphérique comprenant un nouveau franchissement de la Loire, en aval de l'agglomération de Nantes.

"Accepter ce nouvel anneau autoroutier, c'est favoriser l'étalement urbain, c'est construire une ville à l'américaine dans laquelle la voiture sera reine. Chacun sait que tout nouvel équipement routier induit une urbanisation incontrôlée parce qu'on se refuse à la maîtriser. Faute de vouloir mettre en place des instruments coercitifs de planification des sols, on aboutira, ici comme ailleurs, au bourrage des espaces intermédiaires entre les deux périphériques, avec des maisons partout.

Il faut effectuer un changement d'échelle en passant de l'agglomération au bassin de vie, instaurer une gouvernance du territoire à cette échelle. A l'ère du développement durable prôné par tous, il faut mettre un frein à la multiplication d'équipements routiers dispendieux et d'un autre âge, reconstruire la ville sur elle-même et accélérer l'utilisation de l'étoile ferroviaire".

Piétons et cyclistes

Au fur et à mesure de la hausse du prix des carburants, le nombre des cyclistes urbains va augmenter. Or, en ville, les vitesses des voitures et des bus sont proches de celles des cyclistes, voire inférieures. Dès lors, est-il judicieux de sectoriser l'espace public ?

Certaines villes étrangères ont décidé de ne matérialiser aucun espace, ni pour les piétons, ni pour les cyclistes. D'autres sont allées plus loin en supprimant toute signalisation verticale et en ne laissant subsister que deux règles intangibles : la circulation à droite, et la priorité à droite. Les résultats semblent probants, puisque la vitesse des voitures a baissé et qu'aucune hausse du nombre des accidents n'est constatée.

Philippe Zanolla, ADTC-Grenoble

Innovation en Suisse

La route traversant le village de Neuenegg était franchie un peu partout par les piétons qui, pour éviter les détours, ignoraient les passages protégés. Ces passages ont été supprimés : les automobilistes sont dorénavant surpris par des marquages au sol qui les incitent à la prudence, ils restent prioritaires mais le piéton a le droit de traverser partout. Alors que la vitesse des voitures est limitée à 50 km/h, elle est en pratique inférieure à 40 km/h.

A Köniz (38 000 habitants), une rue à fort trafic a été complètement réaménagée. Les passages piétons ont été supprimés, et la rue a été transformée par la création d'une bande polyvalente centrale, "espace de coexistence" où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Voir le site de l'association suisse Rue de l'Avenir : www.rue-avenir.ch

Le roller en stagnation

Le nombre de pratiquants du roller, devenu très à la mode dans les années 90, stagne à environ 5 millions depuis dix ans, et le roller ne se développe plus comme mode de déplacement urbain.

Le frein à son utilisation est son absence de statut : le pratiquant est assimilé à un piéton, mais il est mal accepté par les piétons sur les trottoirs et par les automobilistes sur la chaussée.

Après les quads, les trikes

Les engins mécanisés se diversifient. On connaissait les 4x4 : les quads envahissent à leur tour la ville (50 000 ventes en France, en 2005). Ces engins rassemblent pourtant les inconvénients de la voiture et ceux de la moto : sensibilité aux intempéries, embouteillages et difficultés de stationnement. Mito moto routière, mi-voiture de sport, le trike est un scooter muni de deux roues à l'avant, qui devient lui aussi à la mode en ville.

Le texte ci-dessous devait être publié dans notre numéro 152 (mars 2007), en complément d'une présentation des contrats de projets. Il est toujours d'actualité.

- L'effort de l'Etat pour le rail n'est pas à la hauteur des enjeux : l'Espagne consacre 5% de son PNB au rail et l'effort britannique est comparable !

D'autre part, le financement du volet transport des contrats de projets est très incertain. Le président de l'AFITF, Gérard Longuet, a reconnu lui-même que son budget ne permettra de faire face aux engagements annoncés que jusqu'en 2009, compte tenu des nouvelles compétences de l'AFITF (régénération du réseau classique et contrats de projets), d'autant que les fonds européens pour les transports ont été revus à la baisse et qu'on se repose sans doute un peu trop sur les perspectives de partenariats public-privé (PPP).

- L'Association des Régions de France (ARF) a protesté contre le faible engagement de l'Etat. Elle estime par ailleurs que l'Etat ne reconnaît pas le rôle de pilote des régions puisqu'il contractualise aussi avec les départements et les agglomérations, et qu'il privilégie trop les projets présentant un intérêt national.

- Comme l'ARF, la FNAUT a toujours dénoncé la faiblesse des crédits de l'Etat disponibles pour le rail, et affirmé que la région est la collectivité territoriale la mieux adaptée, avec l'Etat, à la définition et à la mise en œuvre de la politique des transports.

Les régions ne peuvent cependant s'en tenir à leurs critiques. Elles n'ont jamais hésité dans le passé à financer largement les routes, sans en avoir reçu la compétence, et continuent d'aider les départements à en construire.

- Les régions ne doivent désormais plus mettre d'argent sur les routes, qui sont du strict domaine de l'Etat pour les nationales, des départements et des communes pour les autres. Inversement, elles doivent s'engager dans les opérations ferroviaires nouvelles proposées par l'Etat. Les départements doivent dépenser moins pour les routes et contribuer au financement du rail.

Une remise à niveau des infrastructures doit logiquement accompagner l'effort des régions en matière de matériel roulant (le mauvais état de certaines lignes empêche les matériels TER modernes de circuler à pleine vitesse). La région Midi-Pyrénées a déjà montré l'exemple.

La FNAUT souhaite aussi que les régions prennent des initiatives en faveur du transport du fret par la SNCF ou d'autres opérateurs, en particulier sur les petites lignes affluentes des grands axes.

Les grèves ne sont pas le principal souci des usagers des transports, préoccupés en priorité par les services quotidiennement supprimés, en retard ou surchargés. Elles entraînent cependant pour eux une gêne considérable et doivent devenir moins fréquentes et moins pénalisantes. Elles ont par ailleurs un impact très négatif sur l'image du transport collectif auprès de ses usagers potentiels, les automobilistes, et de ses financeurs, élus et employeurs.

La FNAUT souhaite donc que les droits des usagers soient mieux reconnus et qu'un compromis satisfaisant soit trouvé entre le droit de grève et le droit au transport. Abordant ce problème de manière pragmatique, elle estime qu'une loi réglementant autoritairement le droit de grève, et introduisant une éventuelle réquisition des personnels grévistes, n'est pas nécessaire.

Le projet de loi-cadre sur "la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs" en cas de grève ou d'autre perturbation prévisible du trafic (travaux), présenté fin juin par Xavier Bertrand, ministre du Travail, répond bien aux demandes de la FNAUT, à savoir :

- prévenir les grèves par un dialogue plus efficace entre syndicats et directions des entreprises de transports ;

- mettre en place des contrats entre autorités organisatrices et entreprises définissant un service minimum, en fonction des situations locales et en concertation avec les représentants des usagers, garantissant une information fiable sur les services maintenus en cas de grève et rendant possible une indemnisation des usagers lésés par la grève.

La FNAUT souhaite que les autorités organisatrices, les directions des entreprises et les syndicats suivent les recommandations de la loi-cadre et parviennent rapidement à des accords analogues à ceux qui existent déjà à la RATP (prévention des grèves par l'alerte sociale) ou entre certaines régions et la SNCF (contrats définissant un service minimum et un plan d'information du public en cas de grève). Il est de l'intérêt de tous de systématiser les procédures qui ont fait la preuve de leur efficacité.

La FNAUT demande enfin que l'Etat et les collectivités territoriales lancent un programme ambitieux de développement des transports collectifs, qui souffrent d'un manque chronique de moyens financiers pour leurs investissements et leur exploitation. On pourrait ainsi rassurer les salariés de ce secteur, et répondre à la demande croissante du public et aux défis de la dépendance pétrolière et de l'évolution climatique.

Lancement du TGV Est : manque de capacité

Dès la mise en service, les voyageurs ont eu du mal à trouver des places disponibles, parfois plusieurs semaines à l'avance. Les rames TGV ne comportent en effet que 360 places au lieu de 600 dans les trains Corail, et la proportion de places en 1ère classe y est bien plus forte, d'où une saturation qui pénalise les voyageurs et les oblige souvent à choisir la 1ère classe contre leur gré. Les voyages improvisés sont impossibles.

Face à cette sous-estimation regrettable de la demande, les associations de la FNAUT ont demandé à la SNCF de renforcer de toute urgence la capacité du TGV Est, en doublant les rames utilisées pour certaines relations et en créant des relations supplémentaires.

Le cas de Reims est le plus significatif. Dès la fin juin, tous les trains du matin et de la fin d'après-midi étaient complets en 2nde classe plus d'une semaine à l'avance. Un fort report de la 1ère classe sur la 2nde est observé, la différence de confort étant faible pour un trajet de 45 mn.

Le Reims-Paris de 7h45 a déjà été doublé, mais il est affecté du tarif pointe (+ 60% par rapport au Corail) : l'APUTCRE réclame donc le doublement d'un autre train matinal au tarif normal (+ 26% par rapport au Corail). Le soir, il manque un train entre Paris

et Reims en semaine en fin d'après-midi : le trou horaire est de 1h30 entre 17h27 et 18h57 ! En plus du doublement déjà obtenu du train de 18h57, l'APUTCRE réclame la création d'un train partant vers 18h30, horaire du Corail le plus utilisé antérieurement et permettant aux navetteurs de rentrer chez eux 45 minutes plus tôt qu'avant, seule justification possible à l'augmentation de 40% du coût des abonnements.

La FNAUT demande aussi que la SNCF remette en circulation quelques trains Corail entre Paris et Nancy, Metz, Strasbourg, ce qui aurait aussi l'avantage d'offrir des places moins chères aux voyageurs aux revenus modestes, de lever la contrainte de la réservation obligatoire, de faciliter les voyages improvisés et de desservir des gares qui ne le sont plus, ou qui le sont moins bien, depuis la mise en service du TGV.

Le trafic aérien Paris-Strasbourg a diminué de 40% au lieu des 60% attendus. Sur l'autoroute A4 Paris-Strasbourg, on ne note pas de chute de trafic, mais une augmentation des trajets de moyenne distance. Ces cabotages d'une centaine de kilomètres pourraient s'expliquer par la suppression de trains Corail. "Ce transfert vers la route contredit les beaux discours environnementaux de la SNCF" (Le Figaro).

Forum

Faut-il avoir peur des PPP ?

Pour la première fois depuis 1938, c'est un investisseur privé qui va construire une voie ferrée, la LGV Tours-Bordeaux (300 km). RFF et l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), récemment créé, contrôleront les travaux ; la SNCF gardera la responsabilité des installations de sécurité et exploitera la ligne. C'est l'État qui fixera le niveau des péages.

Une loi du 1-1-2005 autorise en effet RFF (dont la dette atteint 27 milliards d'euros et les projets de LGV plus de 20 milliards) à recourir à la formule du Partenariat-Public-Privé (PPP) : dans le cadre d'une concession de service public (comme pour les autoroutes et le viaduc de Millau), l'investisseur finance l'ouvrage et en assure la maintenance, se rembourse par le prélèvement d'un péage et rétrocède l'ouvrage au concessionnaire en fin de concession.

Après 30 ans de priorité outrancière donnée à la route, les besoins de financement des transports urbains, du TER, du TGV et du fret ferroviaire sont immenses. Or l'argent public s'est raréfié avec la montée de l'endettement. Au rythme actuel, bien des promesses des agglomérations, des régions et de l'État n'aboutiront qu'en 2050.

Même si on suit l'exemple suisse très vertueux de financement des tunnels du Lötschberg et du Saint-Gothard à partir de la redevance routière (RPLP), le compte n'y sera pas.

Certes les PPP sont plus coûteux qu'un financement par le contribuable car il faut rémunérer les actionnaires. Mais ils permettent d'accélérer la réalisation de grands équipements souhaités par les collectivités territoriales et l'État, et de bénéficier plus vite de leurs retombées favorables aux usagers et à la collectivité : déplacements quotidiens plus faciles, disparition du besoin de nouvelles routes, environnement préservé.

Seuls les équipements vraiment nécessaires sont concernés, car le privé ne se lancera pas dans des ouvrages inutiles et non rentables, comme la LGV Poitiers-Limoges ou le canal Seine-Nord. Pour rentabiliser de tels ouvrages, il faudrait fixer les péages à un niveau dissuasif, donc aucun entrepreneur ne s'engagerait, bien certain de ne jamais récupérer son argent.

C'est ce qui est arrivé pour la première mouture de la LGV Perpignan-Figueras, dont l'appel d'offres avait été remporté par Bouygues. C'est ce qui arrive aujourd'hui au projet d'autoroute A585 Saint Auban-Digne, réclamé à cor et à cri par les élus locaux : comme la loi a mis fin à la pratique ancienne de l'adossage des projets non rentables à des équipements rentables déjà réalisés, les concessionnaires potentiels contactés ont répliqué qu'ils ne pourraient

construire qu'une autoroute à 2x1 voie sans ouvrages dénivelés, c'est-à-dire une mini-voie rapide.

Il faut aussi revenir sur l'erreur bien française selon laquelle seul un exploitant de statut public peut assurer un service public. Il existe à l'étranger bien des sociétés ferroviaires privées qui assurent un meilleur service que la SNCF. Ce qui est important n'est pas le statut juridique de l'entreprise, mais la qualité du cahier des charges auquel elle est soumise, et celle des moyens de contrôle mis en place. Pour la maintenance d'une LGV par exemple, on peut mettre au point des procédures rigoureuses de contrôle comme dans le transport aérien, industrie de haute sécurité bien que dépendante à presque 100% d'opérateurs privés.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Lignes en compétition

Dominique Bussereau, alors ministre de l'Agriculture et conseiller général UMP de Charente Maritime, et Michel Boutant, président PS du Conseil général de Charente, proposent de desservir Royan par TGV depuis Paris : l'un en électrifiant l'itinéraire Niort-Saintes-Royan, l'autre en électrifiant l'itinéraire Angoulême-Saintes-Royan.

Mais, avant de parler de TGV, il faut d'abord permettre au TER de jouer son rôle. Les rames peuvent rouler à 140 km/h alors que les vitesses sont limitées à 100 km/h par l'état des voies. Il faut donc commencer par améliorer les voies et supprimer les passages à niveau non gardés pour rendre le rail compétitif par rapport à la route. On verra plus tard quel est l'itinéraire à électrifier pour permettre au TGV de desservir Royan.

Jean-Claude Hugué, FNAUT Royan

Eviter Paris

Le réseau ferré classique doit non seulement fournir les capillaires des grandes artères TGV, mais aussi servir de shunt pour éviter le passage obligé par Paris. La ligne Tours-Montchanin (FNAUT Infos n°153) en est un bon exemple. La ligne Rouen-Amiens-Chaulnes (157 km), en grande partie électrifiée, offrirait elle aussi une alternative, sans doute plus rapide, au passage par Paris (260 km) pour la liaison Normandie-Nord, pénalisée aujourd'hui par l'encombrement de la ligne Rouen-Paris et de la grande ceinture parisienne. L'électrification de Serquigny-Oissel (56 km) étendrait ce principe à d'éventuelles relations Cherbourg-Lille-Bruxelles. Un shunt analogue entre Chaulnes et Reims offrirait une relation plus directe entre Strasbourg et Lille.

Bernard Lecoy, 78 La Celle Saint Cloud

Gardons le moral !

Après des années d'espoirs souvent déçus, les ouvertures de chantiers ferroviaires se succèdent dans l'Ain.

Entre Culoz et Bellegarde, la mise en place du block automatique est lancée, on peut en attendre la réduction des retards répétés aux heures de pointe.

Sur la ligne Lyon - Bourg-en-Bresse, le rétablissement de la double voie entre Les Echets et Villars-les-Dombes est en cours et devrait aboutir fin 2008.

Enfin les travaux, parfois spectaculaires, de réouverture de la ligne du Haut-Bugey ("ligne des Carpates") ont démarré, le passage des TGV Paris-Genève sera possible fin 2009.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Le VAL de Rennes

Une deuxième ligne de VAL sera ouverte à Rennes en... 2018, 16 ans après la première. En grande partie souterraine, elle fera 12,7 km, comptera 15 stations, aura deux points de croisement avec la première (qui sera prolongée de 3 km) et coûtera 1,18 milliard d'euros. Les travaux débuteront en 2013. Les emprunts effectués pour réaliser la première ligne (8 km) ne seront remboursés qu'en 2017.

Le succès de la première ligne est indéniable mais, comme la FNAUT l'a souvent souligné, ce succès doit être comparé avec celui qu'aurait pu avoir un véritable réseau de tramway sur voirie. Comme à Toulouse, pour le prix d'une ligne de VAL, on pouvait en effet construire 3 ou 4 lignes de tramway, et remettre plus nettement en cause la place de la voiture sur la voirie.

Jean Sivardière

Hôpitaux-betteraves ?

On connaissait les gares-betteraves du TGV. Aurons-nous bientôt des hôpitaux-betteraves ? Le plan Hôpitaux 2012 prévoit de regrouper des hôpitaux, dont l'activité chirurgicale est jugée insuffisante, sur un nouvel établissement possédant un plateau technique performant. En Champagne-Ardenne, c'est le cas des établissements de Bar-sur-Aube, Chatillon, Bourbonne et Langres. On imagine spontanément un regroupement à l'hôpital de Chaumont, récemment modernisé et aisément accessible par bus depuis le centre-ville ou la gare SNCF. Mais un autre projet est à l'étude : la création d'un nouvel hôpital sur la commune de Rolampont, au carrefour des autoroutes A26 et A31, à 25 km de Chaumont et de sa gare. Où est le développement durable ?

François Grosjean

On construit déjà, près de La Flèche (Sarthe), un hôpital en plein champ, à proximité d'un échangeur autoroutier.

Georges d'Achon

Chronique du tramway

Tram-fret

A la suite de Dresde en 2000, Amsterdam a mis en service son tramway CityCargo en mars dernier. A Paris, Samada, la filiale logistique de Monoprix, étudie le recours au RER pour alimenter soixante points de distribution : les produits importés arrivent par la Seine depuis Le Havre, les produits non alimentaires seront livrés par des trains tirés par VFLI, filiale de la SNCF, puis par des camions alimentés au GNV : 210 000 palettes par an (soit 20 wagons par jour) remplaceront ainsi 10 000 camions.

Tramway grimpeur

Le tramway (un Citadis sur rails) de Ténérife (capitale de l'île principale des Canaries, où l'on trouve 500 000 voitures) parcourt une ligne de 12,5 km qui présente une rampe moyenne de 5,3% et atteint 8,5% sur certains tronçons. Pas besoin de tramway sur pneus pour s'attaquer à de telles pentes !

"Tramway" à problèmes

Selon la Chambre régionale des comptes de Lorraine, les premières rames du TVR de Nancy ont été mises en service sans avoir été homologuées par l'Etat en "mode routier électrique". Aucune alternative au choix du pneu et au tracé de la ligne n'a été présentée à l'enquête publique. Le TVR a subi 1817 incidents en 2003. Le PDU prévoyait que 3 lignes seraient en service en 2006 : une seule l'est à ce jour.

Le 6 juin dernier, alors qu'il quittait le réseau pour rentrer au dépôt en raison d'un "petit problème technique" selon l'exploitant ("un dysfonctionnement au niveau des capteurs de rail"), un tramway sur pneus de Nancy a connu un gros problème technique : la dernière voiture s'est subitement affaissée sur le bitume suite à la rupture d'un timon la reliant à la voiture précédente. Selon l'Est Républicain, "la pièce cassée doit être soumise à l'analyse des métallurgistes consultés par Bombardier comme l'ont déjà été les gouvons responsables de la perte d'un moteur par un autre véhicule TVR".

Après le TVR, le Translohr

Le Translohr de Padoue a connu pour la troisième fois un incident grave. Un petit pavé de porphyre s'est bloqué dans le rail : le troisième élément de la rame a alors déraillé au passage d'un aiguillage et balayé la chaussée, heureusement déserte à ce moment-là. Seul un passager a été blessé. Les polémiques à ce sujet font rage, selon le journal local.

BIEN DIT

● **Jean-François Troin**, géographe et président de la FNAUT Centre : "le TGV favorise surtout les villes terminus, celles qui bénéficient du plus gros gain de temps, les villes intermédiaires en profitent moins car son arrivée s'accompagne généralement d'une réduction des dessertes. La grande vitesse est malheureusement très sélective, développer des TGV de cabotage permet de mieux diffuser ses effets. Les gares à la campagne sont une illusion née des fantasmes des élus et des intérêts de la SNCF qui souhaite gagner un temps maximum sur un tracé en évitant les centres-villes. Tous nos voisins européens récusent ce principe, nous sommes les seuls à nous entêter".

Permis à points

Punition :

● - 5 points au quotidien **France Soir**, pour sa récente campagne démagogique en faveur de l'amnistie présidentielle des contraventions de première catégorie (11 euros) pour stationnement non payé. L'amnistie aurait fait perdre 100 millions d'euros au Trésor Public.



Amende fleurie

Dans l'état indien du Bengale occidental, pendant une semaine de sensibilisation début 2007, la police a verbalisé les motocyclistes qui ne portaient pas de casque en leur offrant des roses rouges en guise d'amende.

Une bonne occase

Lu dans Le Parisien : à vendre 4x4 Freelander, 13 000 euros, 85 000 km, moteur TD4 BMW, sièges avant chauffants, sièges cuir, ABS, airbag, volant multifonctions, crochet d'attelage, vitres et rétroviseurs électriques, radio, climatisation, excellent état, aucune utilisation passée en tout-terrain.

Nouvelles béatitudes

Plusieurs mouvements chrétiens - dont le Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement, Chrétiens dans le Monde Rural, le Secours catholique, le Mouvement des Cadres Chrétiens, Pax Christi et la Fédération protestante de France - ont lancé une campagne originale incitant les vacanciers à réfléchir à leurs modes de déplacement et à privilégier les modes les plus économes en énergie.

"Heureux ceux qui se déplacent autrement, ils transmettront une planète habitable. Heureux ceux qui marchent 500 m plutôt que de démarrer leur moteur. Heureux ceux qui circulent en voiture paisiblement, à vitesse raisonnable et renoncent à la climatisation systématique. Heureux ceux qui partent en vacances en train ou en vélo. Heureux ceux qui cuisinent avec des produits qui n'ont pas fait le tour de la terre. En contribuant à limiter le réchauffement climatique, ils seront remerciés par les générations futures".

A noter une intervention récente, très ferme, de l'Eglise catholique en faveur de la sécurité routière. Dans un document de 40 pages consacré à ce thème, le Vatican note que "l'automobile est trop souvent un instrument de pouvoir et de domination" et souligne aussi "la responsabilité morale des usagers de la route".

Publicité SNCF anti-écologique

Un jour, la SNCF présente sur son site www.voyages-sncf.com un excellent "éco-comparateur", conçu avec l'ADEME, permettant aux voyageurs de connaître les performances écologiques respectives du train, de l'avion et de la voiture, et elle explique les bienfaits du "tourisme responsable". Elle crée même un "éco-compensateur" permettant à ses clients de calculer le coût des émissions de CO2 engendrées par leurs déplacements et de faire un don équivalent à l'association GoodPlanet.

Mais le lendemain, au lieu d'inciter les touristes potentiels à découvrir les régions françaises par le train comme on pouvait logiquement s'y attendre, elle lance une campagne publicitaire infantile vantant l'offre aérienne disponible sur son site pour "Nouille-Orque" et "Losse-en-Gelaisse". A quand une ligne stratégique cohérente ?

C'est peut-être sur les conseils de la SNCF que le Premier ministre François Fillon a pris l'avion jusqu'à Nancy pour aller inaugurer ... le TGV Est.

Au lieu d'encombrer son site par des offres aériennes déplacées, la SNCF ferait mieux d'en améliorer la présentation et le fonctionnement.

Actions en régions

Basse Normandie

● L'ADPCR se réjouit de la prochaine modernisation de la ligne Folligny-Dol de Bretagne (62 km) : les rails datent de 1911 et les automoteurs AGC, aptes à 160 km/h, y circulent à 70 km/h. La proximité du Mont Saint Michel a favorisé la décision. Mais la desserte reste squelettique, l'accueil en gare de Pontorson des voyageurs à destination du Mont reste "une véritable honte pour la région".

● L'association Réseau Vert s'étonne de l'acharnement rétrograde du Conseil général du Calvados à vouloir compromettre la réouverture de la ligne Caen-Flers, 6 fois moins coûteuse que le projet de 2x2 voies parallèle.

Haute Normandie

● Le Comité de Promotion des Transports Collectifs de Rouen a distribué 5000 questionnaires aux stations. 1000 réponses exploitables ont été recueillies et ont permis de détecter les dysfonctionnements du nouveau réseau urbain (itinéraires, horaires, information), qui ont été signalés aux élus. Un point essentiel est le manque de capacité des rames, qui limite la fréquentation du tramway.

● L'AVUC dénonce le projet du maire de Dieppe, Edouard Leveau, de faire construire un parking de 1400 places à 300 m du centre-ville, qui condamnerait la desserte ferroviaire du port. L'association réclame un développement des transports ferroviaires destinés aux touristes, cohérent avec la modernisation récente de la ligne Rouen-Dieppe, et rappelle son objectif : la réouverture de la ligne (Paris)-Serqueux-Dieppe (42 km sans ouvrage d'art, liaison possible en 1h40).

Ile de France

● L'association Livry-Environnement réclame une amélioration de la desserte ferroviaire Melun-Montereau : matériel hors d'âge, information déficiente en situation perturbée. Les habitants de Seine-et-Marne en ont assez d'être les parents pauvres d'Ile de France en matière de transport.

● L'AUT Ile de France s'inquiète du décalage entre l'importance des projets de transport collectif retenus dans le Schéma Directeur de la région Ile de France et les financements actuellement disponibles. Elle demande un effort financier équivalent à celui qui a été consenti dans les années 1960-70 pour la création des RER.

● L'AUT Ile de France et l'AUT Plaine Commune ont rencontré Serge Méry, vice-président du Conseil régional, char-

gé des transports, au sujet de la ligne 13 du métro : elles ont réclamé la réalisation prioritaire d'un dédoublement de la ligne, et obtenu la création d'un comité de ligne.

● L'AUT Ile de France craint que l'urbanisation de la friche ferroviaire des Batignolles (3500 logements et 100 000 m² de bureaux et locaux d'activités) ne précède la mise en place des transports collectifs.

Lorraine

● La FNAUT Lorraine a participé à la certification de la ligne Nancy-Metz. Elle réclame une augmentation de la capacité des nœuds ferroviaires de Metz et de Nancy (3ème voie en sortie nord), la création d'un RER lorrain avec création de nouveaux arrêts dans les agglomérations de Nancy, Metz, Thionville et Epinal, le renforcement des liaisons Saint Dié-Epinal, l'électrification de la ligne Epinal-Belfort pour le fret, la réouverture des lignes Gérardmer-Epinal/Saint Dié et Fontoy-Audun le Tiche, la gare TGV de Vandières et le raccordement de Saint Hilaire au Temple pour obtenir une liaison directe Verdun-Reims.

● Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, a dénoncé avec vigueur le retard pris par la construction de la gare TGV de Vandières, où passent 100 TER par jour alors que la gare TGV de Louvigny, construite en rase campagne, n'est desservie que par des navettes routières la reliant aux seules villes de Nancy et Metz.

Midi-Pyrénées

● L'association TARSLY demande que le doublement de la ligne Toulouse-Saint Sulpice (la ligne à voie unique la plus chargée d'Europe) soit réalisé pour 2010 et poursuivi jusqu'à Albi pour 2015. L'hypothèse du doublement, qui semblait farfelue quand elle a été avancée il y a dix ans par l'association, fait aujourd'hui l'objet d'un consensus, mais les délais actuellement envisagés sont trop longs (2020 pour Saint Sulpice).

Or il y a urgence car tout retard perturbe l'ensemble de la ligne, et les trains sont trop lents : la création ou le rétablissement de points de croisement (qui constituerait une solution satisfaisante entre Albi et Rodez) ne serait ici que du bricolage. L'amélioration du TER bénéficierait à Castres, Mazamet, Rodez et Figeac, et elle permettrait de désengorger la rocade routière de Toulouse. Tarsly réclame aussi une modernisation profonde de la ligne en cul-de-sac Saint-Sulpice-Castres-Mazamet, dont la pérennité n'est pas assurée.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● L'Association hyéroise pour le transport ferroviaire a obtenu l'inscription de la modernisation de la ligne Toulon-Hyères dans le contrat de projets Etat-région. Elle demande un meilleur maillage du réseau urbain de Hyères.

● L'Association des Voyageurs du Moyen Var a obtenu un TER supplémentaire entre Les Arcs et Toulon. Elle agit pour la réouverture de la ligne Draguignan-Les Arcs.

● C'est avec "stupéfaction et colère" que l'association Toulon-Var-Déplacements dénonce la décision unilatérale du maire de Toulon, Hubert Falco, d'abandonner le projet de tramway sur rails, pourtant étudié depuis 1991 et déclaré récemment d'utilité publique, pour donner la priorité à la traversée routière souterraine de la ville (2ème tube).

Selon l'association, un tramway est mieux adapté à la géographie de la ville (trafic concentré sur l'axe des grands boulevards) et à sa démographie qu'un système hybride ou un BHNS de moindre capacité ; le tramway implique un réaménagement urbain plus profond que les modes routiers plus légers.

Rhône-Alpes

● Lyon Tramway demande un moratoire sur le prolongement de la ligne B du métro à Oullins, estimant que la priorité doit aller aux investissements de transports collectifs de surface. L'association demande la mise en réseau des différentes lignes de tramway afin d'augmenter le nombre des itinéraires sans correspondances.

● L'Association contre le Contournement Autoroutier de Chambéry (ACAC) demande la création d'un syndicat regroupant toutes les autorités organisatrices de transports de la région de Chambéry, le renforcement des transports collectifs entre Aix-les-Bains et Montmélian, en particulier la desserte de Technolac, et l'électrification rapide de la ligne Grenoble-Montmélian. L'association confirme sa volonté de voir le projet Lyon-Turin se concrétiser rapidement.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 157
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

La nouvelle grille tarifaire de la SNCF

On ne peut émettre qu'un avis nuancé sur la nouvelle grille tarifaire mise en place par la SNCF pour faire passer, en 3 ans, de 75% à 80% le taux de remplissage des trains à réservation obligatoire : TGV, Teoz et Lunea.

La création d'une offre dite "professionnelle" (+ 2 à 4 euros par billet en échange d'une plus grande souplesse d'utilisation et de services nouveaux) a été dénoncée par certains, de manière démagogique, comme une sélection par l'argent (faudrait-il supprimer la 1^{ère} classe ?) : elle répond à la demande d'une partie de la clientèle facilement séduite par l'avion, rapportera de l'argent à la SNCF et ne nuira pas aux autres voyageurs.

Contrairement à ce qu'on pouvait craindre, la nouvelle offre dite "loisir" s'accompagne d'une légère baisse du tarif moyen, de l'ordre de 1,5%. Mais elle se caractérise par une extrême complexité et exige du voyageur qu'il puisse prévoir son déplacement très longtemps à l'avance pour pouvoir bénéficier de tarifs vraiment attractifs : en effet, le prix d'un trajet se rapprochera du prix maximum au fur et à mesure du remplissage du train. Il n'est pas évident que cette tarification sera assimilée par une clientèle facilement désorientée par une jungle tarifaire à laquelle la clientèle aérienne est habituée.

Quant à la pénalisation de 10 euros imposée au voyageur occasionnel pour un changement de billet ou un remboursement, elle est franchement inacceptable et doit être ramenée à 3 euros comme pour le titulaire d'une carte de réduction commerciale.

Enfin, compte tenu de la complexité de la nouvelle grille tarifaire, il est absolument impératif que le voyageur puisse disposer, avant son achat au guichet, par téléphone ou par Internet, de la documentation nécessaire à la préparation de son déplacement. Une telle documentation, écrite et électronique, doit être précise, pédagogique et aisément disponible : elle est aussi utile aux internautes qu'aux 75% de la clientèle qui n'utilise que les moyens traditionnels pour ses achats. Cette exigence de transparence commerciale est d'autant plus légitime que la SNCF bénéficie d'un monopole d'exploitation.

Jean Sivardière

Transports et climat : il est urgent de sortir du bricolage

La FNAUT participe au "Grenelle de l'Environnement". Nous présentons ici les orientations que nous défendons, rassemblées en trois démarches complémentaires, décrites par ordre de difficultés techniques et politiques croissantes. Il n'existe pas de mesure miracle contre le réchauffement climatique (26% des émissions françaises de gaz à effet de serre sont dues aux transports) : ce ne sont pas quelques mesures médiatiques mais une panoplie d'actions cohérentes - difficiles à hiérarchiser car elles sont de natures différentes - qu'il faut mettre en œuvre simultanément. Cet exposé est complété par quelques réflexions sur les évolutions souhaitables en matière de gouvernance (page 4).



Photo : Rodolfo Clix

1er objectif : efficacité énergétique

Il s'agit d'économiser l'énergie sans chercher à modifier la répartition modale des trafics ou à maîtriser la croissance de la mobilité. Les mesures proposées ici peuvent avoir des effets notables à court terme, cependant elles ne sont pas à la hauteur des enjeux.

2ème objectif : transferts modaux

Le créneau potentiel - technique, économique et écologique - de chaque mode de transport étant bien identifié (il n'y a pas de mode pervers en soi, chacun a son utilité), on cherche à provoquer des transferts de trafics des modes « vicieux » (l'automobile pour les déplacements répétitifs de proximité, l'avion sur la courte distance, le camion sur la longue distance) vers les modes « vertueux » (la marche et le vélo pour les

déplacements à courte distance ; les transports collectifs urbains, routiers et ferroviaires ; le rail, la voie d'eau et le combiné pour le fret). Les effets attendus sont massifs à moyen terme.

3ème objectif : maîtrise de la demande

On cherche à réduire les besoins de mobilité (mobilité contrainte des personnes, transports de fret) en jouant sur la tarification, l'aménagement du territoire et les pratiques industrielles. C'est la piste la plus difficile à faire accepter et à mettre en œuvre, les effets attendus sont à plus long terme.

Renforcer l'efficacité énergétique

De nouveaux progrès technologiques doivent être recherchés (moteurs, carburants). Cette piste est sans aucun doute nécessaire,



voire indispensable, pour atteindre l'objectif « facteur 4 » en 2050, mais ses limites sont évidentes.

- Les résultats de la recherche sont par nature aléatoires, ils peuvent être moins efficaces qu'on ne l'espère, ou trop tardifs. Le problème de l'après-pétrole est difficile, car le pétrole est une forme très optimisée d'énergie : il est facile à produire, à transporter et à stocker ; sa capacité calorifique est élevée.

- Il faut pouvoir passer d'un prototype à un produit industriel commercialisable à un prix acceptable par le consommateur.

- Les nouvelles technologies peuvent présenter des effets pervers (c'est le cas des agrocarburants).

- Leurs effets positifs peuvent être annihilés par la croissance des trafics (l'IATA espère une diminution de 25% de la consommation unitaire des avions d'ici 2020, mais il est prévu que le trafic aérien explose ; la consommation des moteurs des automobiles et des camions diminue, mais la masse des véhicules augmente pour des raisons de mode ou de sécurité, et le trafic augmente).

- Mettre l'accent sur la technologie occulte la nécessité des changements de comportement. Serge Lepeltier, ancien ministre de l'Ecologie, affirmait : « le transport public répond à une partie de la problématique du climat, mais n'est qu'une solution à la marge ; pour éviter la pollution, il faut la technologie ».

1.1 Pédagogie

L'éco-conduite préconisée par l'ADEME permet d'économiser à coup sûr 10% de carburant, et sans doute bien plus. Elle doit être enseignée dans les auto-écoles et faire l'objet d'une évaluation lors du passage du permis de conduire et d'une grande campagne d'information du public et des entreprises (selon l'exemple des campagnes de sécurité routière). Une autre piste est la maîtrise de la publicité (route, avion) : la SNCF fait elle-même de la publicité pour l'avion sur son site internet et pour les 4x4 dans ses gares ...

1.2 Incitation fiscale

Un bonus-malus sous forme d'éco-vignette annuelle (dont le montant serait indexé sur le volume des émissions de polluants chimiques et de gaz à effet de serre du véhicule) doit pousser à l'achat de véhicules peu énergivores. Ce comportement vertueux apporte, à l'usage, un bénéfice financier direct au consommateur.

1.3 Réglementation

Il faut réduire la vitesse maximale de 10 km/h sur les routes, voies rapides et autoroutes (120 km/h sur autoroute est la moyenne européenne). 68% des Français y sont favorables, selon un récent sondage BVA-Agir pour l'environnement.

Comme l'éco-conduite, cette mesure améliore la sécurité, réduit le bruit et la pollution de l'air, la consommation et l'usure des véhicules, l'automobiliste y gagne financièrement. Son impact pédagogique est garanti. Elle suppose un renforcement du dispositif de contrôle par les radars automatiques. On peut aussi sanctionner, après contrôle au péage de sortie, les conducteurs ayant dépassé la vitesse moyenne autorisée sur autoroute (voir le rapport Syrota).

La seule annonce d'une réglementation plus stricte de la vitesse peut faire baisser la vitesse moyenne : on l'a constaté lors de l'introduction du 50 km/h en ville.

Le concept d'autoroute apaisée (60 à 70 km/h, avantage : débit maximum) est adapté aux grandes voiries urbaines.

Provoquer des transferts modaux

2.1 Tarification

Chaque mode doit payer ce qu'il coûte (coûts économiques et coûts externes). La sous-tarification des modes "vicieux" doit être corrigée. La FNAUT propose trois mesures.

- Hausse progressive et programmée de la TIPP, supérieure de 1% à la hausse du salaire moyen. On rappelle que le temps de travail à effectuer pour acheter un litre de carburant a fortement diminué : il est passé de 20 minutes en 1970 à 8 en 2005 pour un smicard, et de 7,8 minutes à 4,3 pour un salarié moyen (étude de Jean-Marie Beauvais, voir FNAUT Infos juillet 2007).

- Introduction d'une écoredevance kilométrique sur le transport routier de fret, sur le modèle de la RPLP suisse et de la LKW Maut allemande (une telle redevance existe aussi en Autriche et en République tchèque).

- Introduction d'une écotaxe sur le transport aérien intérieur, en commençant par les relations aériennes en concurrence frontale avec le TGV.

La FNAUT demande aussi la suppression du « chèque essence » et l'obligation du remboursement de la moitié du coût de l'abonnement transport collectif domicile-travail par l'employeur dans toutes les régions, comme c'est déjà le cas en Ile de France.

2.2 Choix des infrastructures

Les infrastructures décidées aujourd'hui déterminent largement les trafics de demain. Offrant de nouvelles facilités de circulation, tout ouvrage routier nouveau induit du trafic qui, à son tour, appelle de nouveaux ouvrages car les véhicules routiers sont encombrants. Ce processus sans fin ne connaît aucune exception. La fuite en avant routière débouche donc sur une impasse : plus on en fait, plus il faut en faire et plus c'est difficile techniquement et coûteux. Il est donc nécessaire de remettre en cause les choix effectués lors du CIADT de décembre 2003 pour les grandes infrastructures de transports.

Le transfert modal, la piste la plus sûre

- Des transferts modaux massifs ont déjà été observés (voir page 6 la théorie des vases non-communicants).

- Pour les obtenir, il n'y a rien à inventer (techniques, méthodes d'exploitation, intermodalité). Si on ne sait pas faire, on copie ou on adapte ce qui marche bien à l'étranger (Suisse, Allemagne, Pays-Bas en particulier). On dispose par ailleurs de nombreux outils réglementaires et financiers capables d'infléchir les comportements.

Exemples d'outils récemment expérimentés en France : pédibus et vélobus pour les déplacements domicile-école ; location de vélo urbain (Vélo'v) et vélos-tations ; tram-train pour les déplacements périurbains ; tarification intermodale ; transport à la demande dans les zones rurales ; autopartage.

On a vu apparaître le tram-cargo (Dresde, Zürich, Amsterdam) qui permet les livraisons et l'évacuation des déchets, et réapparaître le triporteur, mais on est loin d'une politique globale de distribution des marchandises en ville, qui reste à mettre au point.

- Certaines mesures sont peu coûteuses. Encore largement méconnu, le vélo doit être pris au sérieux, il n'est pas seulement un outil sympathique pour les loisirs : dans les zones urbaines denses, il peut devenir un transport de masse aussi important que le transport collectif. Mais il faut se méfier des gadgets, et bien mesurer les limites de certaines idées (covoiturage).

- L'intérêt des transferts modaux est de contribuer à résoudre de nombreux problèmes autres que la dépendance pétrolière et le réchauffement climatique : congestion des routes et aéroports, insécurité routière, nuisances locales, atteintes à la santé, manque de cohésion sociale. Ils peuvent contribuer aussi à la création d'emplois (transport collectif, vélo, rail et voie d'eau).

- Le transfert modal commence évidemment par le non-encouragement à l'usage des modes "vicieux" en matière de tarification, d'infrastructures ou encore d'exploitation (par exemple l'interdiction des giga-liners ou camions de 60 tonnes sur les routes françaises).

Bien dit

Yves Martin, ancien président de la MIES (Mission Interministérielle contre l'Effet de Serre) : « Grâce à la TIPP, qui rapporte 25 milliards d'euros par an, un Français consomme 3 fois moins de carburant qu'un Américain. Cela n'a pas rendu les Français plus malheureux et n'a pas nui à la compétitivité de notre industrie automobile, incitée à concevoir des véhicules moins énergivores ».

Maîtriser la demande

Les mesures proposées par la FNAUT en matière d'infrastructures et de tarification vont dans le sens d'une réduction de la mobilité. Par exemple, un coût légitimement plus élevé de l'usage de la voiture ou de l'avion peut inciter à rapprocher le domicile du lieu de travail ou à limiter le fractionnement des vacances ou les déplacements touristiques à longue distance. On ne peut limiter autoritairement la mobilité choisie, mais des mesures spécifiques, plus difficiles à imaginer et à mettre en œuvre, sont nécessaires pour réduire la mobilité contrainte des personnes et la mobilité des marchandises.

Enrayer l'étalement urbain

L'étalement urbain est stimulé par le coût du foncier dans les zones urbaines centrales, la dégradation du cadre de vie urbain, la construction d'autoroutes radiales et de roades, et par le bas coût des carburants automobiles. Pour enrayer ce phénomène et les longs trajets pendulaires qui en résultent, il faut envisager, outre l'arrêt de la construction d'infrastructures routières urbaines et des mesures tarifaires (hausse de la TIPP, péage urbain) :

- des mesures fiscales (réforme de la taxe d'habitation et de la taxe foncière, taxation des hypermarchés et aide au commerce de proximité) ;
- une nouvelle politique d'urbanisme et de logement (urbanisme polycentrique et densification urbaine, renforcement du logement social, mixité fonctionnelle des territoires urbains, maîtrise publique du foncier dans les zones périurbaines) ;
- la taxation de la construction neuve dans les zones non desservies par les transports collectifs ;
- la suppression des droits de mutation pour favoriser le rapprochement domicile-travail ;
- le développement du télétravail et des téléconférences.

Réduire le transport de fret ?

Le coût du transport ne représentant qu'une faible partie du coût des biens de consommation, il faut sans doute aller au-delà d'une internalisation des coûts externes, et modifier en profondeur les pratiques des entreprises (sous-traitance, délocalisations, stocks zéro et flux tendus). Mais comment provoquer une réduction des volumes transportés et des distances parcourues, c'est-à-dire une relocalisation de l'économie ? Cet objectif dépasse les capacités d'analyse et de proposition de la FNAUT car il implique des modifications profondes des règles de l'économie et du commerce international.

- Le programme autoroutier (2500 km) doit être abandonné pour l'essentiel car il est incompatible avec l'objectif « facteur 4 » en 2050, à commencer par les projets nord-sud favorables au transit européen (cf. rapport de la mission parlementaire Le Déaut - Kosciusko-Morizet, page 129) et directement concurrents de grands projets ferroviaires ou fluviaux qui seraient ainsi dérentabilisés : A24 Amiens-Belgique (concurrente de Seine-Nord), A32 Nancy-Metz (concurrente de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan), A48 Ambérieu-Bourgoin et contournement de Chambéry (concurrents du Lyon-Turin), A51 Grenoble-Sisteron ; contournements de Strasbourg, Lyon, Arles, Bordeaux.

- En matière d'infrastructures urbaines, il faut suivre la recommandation du préfet Maurice Doublet : « dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ». Les grands projets autoroutiers ne sont plus acceptables, en particulier le prolongement des autoroutes urbaines franciliennes A12, A104, A16 et la deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne A45 (concurrente du TER Saint-Etienne - Lyon). Il faut accepter la congestion routière.

- Les nouveaux aéroports (3ème aéroport francilien, Notre Dame des Landes, 2ème aéroport de Toulouse) doivent eux aussi être abandonnés.

A l'inverse, il faut accélérer la construction des infrastructures vertueuses, dont le retard est évident en France : transports collectifs urbains en site propre, extension du réseau TGV (sauf le barreau Poitiers-Limoges surdimensionné), roades ferroviaires urbaines (en particulier à Lyon et Bordeaux), modernisation et régénération du réseau classique dont une partie est saturée ou dans un état catastrophique (ce qui contribue à pénaliser la qualité des dessertes TER et fret), suppression des goulets d'étranglement, desserte ferroviaire des ports (Le Havre).

2.3 Financement des modes alternatifs à la route et à l'avion

- Le produit des nouvelles écotaxes ou écoredevances sur le transport routier de fret et le transport aérien doit être affecté à l'AFITF, dont les ressources ne sont pas assurées au-delà de 2009, pour le financement des réseaux ferré et fluvial ainsi que du transport combiné. Le produit supplémentaire de la TIPP pourrait être affecté aussi aux régions pour le développement du TER, et aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU), qui ont un rôle essentiel à jouer (les départements sont riches et peuvent dépenser moins pour les routes s'ils veulent développer encore les transports par autocar).

- Il faut mettre à la disposition des AOTU d'autres ressources nouvelles, leur permettant de mieux financer les transports collectifs (infrastructures et exploitation), les mesures de partage de la voirie et les aménagements cyclables.

Citons en particulier : la décentralisation de la gestion du stationnement payant de surface (perception des redevances et des amendes par les AOTU) ; l'extension du versement transport des entreprises aux zones périurbaines et aux entreprises à partir de 5 salariés ; la taxation des promoteurs bénéficiant de plus-values grâce aux transports collectifs ; la légalisation du péage urbain, une formule qui n'est pas réservée aux très grandes agglomérations et ne doit pas être opposée au partage de la voirie.

Ces moyens financiers nouveaux sont nécessaires. La fréquentation des transports collectifs ne se développera que si la qualité de l'offre est améliorée (voir les cahiers de doléances des voyageurs publiés dans FNAUT Infos n°125 et 154).

De même les aménagements cyclables doivent être conçus en collaboration avec les cyclistes et être adaptés à leur comportement naturel.

2.4 Réglementation

De nombreux outils réglementaires sont nécessaires pour favoriser les transferts modaux souhaitables.

- Un code de la rue, sur le modèle belge, pour faciliter la circulation des piétons et cyclistes en milieu urbain : le projet en cours de discussion doit aboutir rapidement.

- La possibilité d'interdire la circulation en ville des 4x4 et autres véhicules particulièrement polluants.

- L'obligation généralisée des Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Administrations.

- L'obligation pour les agglomérations moyennes (entre 20 et 100 000 habitants) d'établir un Plan de Déplacements Urbains (près de 100 PDU volontaires ont déjà été élaborés mais ils sont peu appliqués).

- Une limitation stricte du nombre de places de parking dans les nouveaux immeubles de bureaux.

- La possibilité de contingenter le fret routier sur les axes les plus sensibles, en particulier les traversées de zones très urbanisées et de massifs montagneux.

- Un meilleur respect de la réglementation sociale et des règles de sécurité dans le transport routier de fret.

- Une augmentation de l'empont des avions (à Roissy, il est très inférieur à celui des aéroports londoniens).

- L'interdiction des subventions publiques aux aéroports déficitaires.

Une grossière manipulation de l'opinion

Tous les "grands élus" isérois sont favorables au projet de rocade autoroutière nord de Grenoble, à commencer par André Vallini, président du Conseil général de l'Isère, qui a décidé de prendre la maîtrise d'ouvrage de la rocade (FNAUT Infos n°153). Tous ces élus PS ayant soutenu la candidature de Ségolène Royal, on s'attendait à ce que le débat sur la rocade soit un modèle de démocratie participative.

En mars, conformément à la loi, le Conseil général a demandé à la Commission Nationale du Débat Public d'organiser un débat sur le projet. La CNDP ayant refusé, estimant qu'il s'agissait d'un projet local, le Conseil général a décidé d'organiser lui-même, fin juin, des réunions dites "d'information". Chacun pouvait intervenir une minute pour poser une question, un élu ou technicien lui répondant par un long discours non chronométré. Pas un contradicteur n'était toléré à la tribune ! Et pas question d'une présentation des solutions alternatives à la rocade !

Puis en juillet, au moment des premiers départs en vacances, un questionnaire a été distribué aux 492 000 électeurs de la région grenobloise (169 000 ont quand même répondu).

Une belle brochure publicitaire sur papier glacé, intitulée "la rocade nord, un projet pour mieux circuler", vantait sans nuances les mérites de cet aménagement miracle de 6 km "complémentaire des

transports collectifs", qui ferait économiser 10 000 heures de bouchons par jour aux automobilistes et dont l'ouverture n'augmenterait le trafic que de 1%.

On ne trouvait évidemment, dans ce honteux chef d'œuvre de désinformation, aucune allusion aux objections et aux scénarios alternatifs mis en avant par l'ADTC et les autres opposants (www.adtc-grenoble.org) : incohérences des études de trafic, coût sous-estimé, rôle dissuasif du péage, induction inévitable de trafic à moyen terme, assèchement des financements disponibles pour le transport collectif.

Les questions, très orientées, posées lors de cette consultation-mascarade n'avaient évidemment fait l'objet d'aucune concertation. La question plus importante suggérerait que la rocade permettrait de réduire les bouchons sur les accès autoroutiers à Grenoble, alors que les élus le contestent eux-mêmes !

Cette parodie de démocratie - une régression consternante - a amené la CNDP à rappeler M. Vallini à l'ordre.

Les résultats de la consultation ont été conformes aux espoirs des élus : 98% des isérois sont favorables à l'amélioration des déplacements (on s'en doutait), 61% au développement simultané de la voirie et des transports collectifs, et 83% à la construction de la rocade nord (59% la jugent même indispensable).

Le prix des carburants routiers : des précisions

Jean-Marie Beauvais nous a communiqué des précisions sur son étude, que nous avons présentée dans FNAUT-Infos n°156, sur l'évolution du prix des carburants routiers de 1970 à 2005.

Pour calculer le prix moyen du carburant utilisé par les automobilistes, il faut connaître les volumes respectifs d'essence et de gazole vendus à ces automobilistes. Ces volumes ne sont pas connus directement, mais estimés par le Comité Professionnel Du Pétrole. En effet, des carburants sont consommés également par les motos, véhicules utilitaires légers, bus, cars, camions, tracteurs, bateaux de pêche et de plaisance.

Le prix de l'essence a augmenté de 12% et celui du gazole de 56% en monnaie constante. Mais le prix moyen du carburant utilisé par les automobilistes n'a augmenté que de 7%. Explication : le gazole est moins cher que l'essence et sa progression en volumes vendus a été bien plus forte que celle de l'essence.

La baisse du prix réel des carburants automobiles (- 45% en 35 ans pour le salarié moyen) va à l'encontre des idées reçues. Elle a été occultée par quatre phénomènes indépendants.

- Le prix du pétrole brut, dont dépend le prix à la pompe, a fortement augmenté jusqu'en 1982, baissé de 1983 à 1989, stagné jusqu'en 1999, date depuis laquelle il a augmenté à nouveau, mais sans atteindre sa valeur maximale de 1982. L'automobiliste n'a retenu que les périodes de hausse.

- La fiscalité est certes élevée, mais plus faible aujourd'hui qu'il y a 35 ans : 66% du prix à la pompe en 2005 contre 74% en 1970 pour le super ; 57% en 2005 contre 66% en 1970 pour le gazole.

- La dieselisation du parc automobile a contribué à faire baisser le prix moyen des carburants. Le gazole représente 54% du volume des carburants consommés en 2005 contre 6% seulement en 1970. Or, taxes comprises (les prix hors taxes sont très voisins), le gazole est moins cher que l'essence : l'écart de prix s'est réduit, mais il était encore de 13% en 2005 contre 37% en 1970.

- Enfin, principale raison de la baisse du prix réel des carburants : l'augmentation rapide du salaire net moyen et celle, encore plus rapide, du SMIC.

Gouvernance

1. Développer la démocratie

- La concertation avec le mouvement associatif doit être systématique, et intervenir très en amont des décisions.

Le mouvement associatif doit bénéficier des moyens financiers nécessaires à son indépendance et à ses activités : la démocratie a un prix, les associations méritent autant d'attention des pouvoirs publics que les partis politiques et les syndicats.

- Les procédures de concertation avec le public doivent être améliorées.

2. Poursuivre la décentralisation au bénéfice des agglomérations et des régions

Il est essentiel de revoir l'organisation des collectivités territoriales, trop nombreuses à intervenir dans le secteur des transports, et de clarifier leurs compétences, qui se chevauchent.

- C'est la région qui doit définir et mettre en œuvre la politique des transports collectifs (TER et liaisons interurbaines par autocar), du transport local du fret et des grandes voiries routières.

- L'intercommunalité doit être élargie au bassin de vie et gérer les transports et la politique vélo, les investissements de voirie, l'urbanisme et la fiscalité.

Bien dit

● Adrien Zeller, président du Conseil régional d'Alsace : "la France a besoin de régions fortes, véritables autorités politiques et démocratiques, et non de simples strates d'un mille-feuille politico-administratif de plus en plus illisible, ingouvernable et coûteux".

● Bruno Rémond, professeur à l'IEP-Paris : "l'Etat doit confier davantage de pouvoir aux régions en leur octroyant des blocs de compétences clairement définis. Il faut dissocier l'exécutif du législatif dans les conseils régionaux, et rompre avec ce mythe spécifiquement français selon lequel on ne peut gérer le pouvoir central que si on a des responsabilités locales. Il faut supprimer totalement le cumul de mandats et faire du Sénat l'organe de concertation entre l'Etat et les régions".

● Chantal Duchêne, directrice générale du GART : "les politiques publiques ont encouragé l'habitat individuel. Après les chalendonnettes des années 1970, nous avons aujourd'hui les prêts à taux zéro et les maisons à 100 000 euros. Les ménages modestes qui s'implantent hors des centres urbains seront les premières victimes de la hausse vraisemblable du coût des carburants automobiles. Il faut gérer en même temps le foncier et les transports".

Incohérences politiques

Selon André Barbaroux, directeur de la fédération nationale des SAFER, les documents d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale ou SCOT, et plans locaux d'urbanisme ou PLU) sont remis en cause tous les deux ans selon une spécificité française : cette instabilité nuit aux terres agricoles qui sont sacrifiées à une péri-urbanisation contraire à l'intérêt général.

Comme le notait la Tribune du 11 juillet 2007, les SCOT peuvent aussi avoir des effets pervers. Mis en place par des territoires urbanisés souhaitant préserver leurs espaces naturels, ils raréfient la ressource foncière et font monter son prix. La croissance urbaine tend alors à se faire au-delà de leur périmètre : ce sont les communes rurales et les bourgs qui s'étendent de manière anarchique.

Dans l'agglomération grenobloise, la logique est de refaire la ville sur la ville en requalifiant les quartiers, en privilégiant la mixité sociale et en améliorant la qualité de vie. 30 000 logements nouveaux seront créés d'ici 2020. Il faut contrer la tendance actuelle : l'emploi se développe au centre et l'habitat à la périphérie. Les effets induits sont trop onéreux pour les deux parties, la périphérie ne peut assumer la charge des équipements et services destinés à une population qui travaille ailleurs.

Michel Issindou, maire PS de Gières (38)

Adopté à l'unanimité, le schéma directeur de la région urbaine grenobloise porte d'excellentes idées en matière de logement. Mais les élus n'ont pas la détermination de mettre en œuvre à l'échelle communale les préconisations qu'ils ont eux-mêmes votées. Et les tendances de fond se perpétuent.

Ainsi, dans le sud grenoblois, on laisse disparaître, les uns après les autres, les espaces vierges qu'il faudrait préserver : on a choisi de ne pas densifier en imposant des parcelles de 800, 1500, voire 2000 m² minimum. Il faudrait au contraire contenir l'urbanisation dans les hameaux et villages.

Gérard Darcueil, conseiller municipal de Vaulnaveys (38)

Un exemple vertueux

Frontignan, commune de 20 000 habitants proche de Montpellier, est l'une des rares communes françaises à s'être mobilisées contre l'étalement urbain. 250 hectares de vignes et de bords d'étangs ont été retirés du territoire constructible. En utilisant des espaces non bâtis à l'intérieur de la ville, la commune a pu garder le même rythme de croissance qu'avant 2000 tout en consommant moins d'espace et en rentabilisant les réseaux existants.

Etalement urbain : une fatalité ?

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement, l'expansion suburbaine s'aggrave en Europe. La surface urbanisée a augmenté de 56% en 20 ans, la population de 20% seulement. Il en résulte une fragmentation des zones naturelles, une imperméabilisation des sols et une congestion des voiries.

Selon la "Revue Durable", on bâtit partout en Suisse à un rythme catastrophique, on bétonne 0,85 m² à la seconde. Cette urbanisation diffuse induit de la mobilité automobile, si bien que le trafic individuel augmente dans les zones urbaines malgré l'excellente qualité des transports publics suisses.

L'Institut Français de l'Environnement a récemment confirmé la gravité de l'étalement urbain et son influence sur la mobilité (FNAUT Infos n°143).

- De 1993 à 2003, la surface des routes et parkings a augmenté de 11%.

- En 20 ans, les surfaces artificialisées par l'essor de la maison individuelle ont crû 4 fois plus vite que la population.

Selon la fédération nationale des SAFER (sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural), 242 000 hectares de terres agricoles ont été vendues pour être artificialisées en 2006, soit 19% de plus qu'en 2005.

Selon une enquête réalisée en 2005 par l'INSEE, le rythme de croissance des communes françaises de moins de 10 000 habitants a presque doublé depuis 1999. Entre 1990 et 1999, c'était dans les communes situées à 15 km du centre d'une aire urbaine que la croissance démographique était la plus forte. Depuis 1999, le pic de croissance est observé à 25 km des centres.

Croyances

On construit environ 300 000 logements chaque année en France : en 2005, deux sur trois étaient des maisons individuelles ; parmi elles, 70% ont été construites hors lotissements.

- Habitat individuel et éparpillement urbain ne sont cependant pas nécessairement associés, comme on le croit trop souvent en France. Les Pays-Bas sont le pays européen où on construit le plus de maisons individuelles. C'est aussi le pays où les zones urbaines sont les plus denses car l'urbanisation est maîtrisée : densifier ne signifie pas entasser.

Contrairement à une croyance générale, la densité n'est pas corrélée à l'habitat collectif. En effet, les grands immeubles collectifs consomment souvent beaucoup d'espace urbain pour leurs parkings et pelouses. C'est la raison pour laquelle des villes où l'habitat est à dominante individuelle font partie des villes les plus denses (au moins 3000 habitants par km²), notam-

ment dans le centre-ouest de la France : la Roche-sur-Yon, Cholet, Laval, Chartres (source : Pierre-Henri Emangard).

- En France aussi, on commence à densifier intelligemment. La ville de Chalon-sur-Saône vient de créer un "écoquartier" de 200 logements de haute qualité environnementale, Saint Jean des Jardins, conçu pour que l'usage de la voiture y soit limité : les espaces publics favorisent piétons et cyclistes. Ce quartier mélange maisons individuelles et petits immeubles collectifs.

A Lille, on construit des maisons en bandes, habitations individuelles mitoyennes disposant d'un jardin et d'un garage. A Cintré, près de Rennes, un nouveau quartier de 150 logements a été imaginé par le cabinet Boskop : les maisons seront disposées dans des parcelles rondes de 100 à 450 m² comprenant des jardins privatifs, séparées par des espaces verts permettant de circuler à pied entre les enclos. Densifier n'est donc pas contradictoire avec le maintien de l'intimité et de l'impression d'espace que souhaitent les Français.

Bruit insupportable

Selon une enquête menée récemment à Grenoble, le bruit généré par la circulation (voitures, motos, pompiers, police, ambulances) est la première raison qui pourrait inciter les habitants à quitter la ville pour s'installer en périphérie.

Gaspillage d'espace et d'énergie

55 000 hectares sont grignotés en France chaque année par l'urbanisation pavillonnaire soit, en dix ans, la superficie d'un département français moyen : cette consommation d'espace deux fois plus forte qu'en Allemagne engendre un mode de vie entièrement dépendant de la voiture. La construction écologique est d'abord une construction groupée : stériliser un terrain de 1000 m² pour y construire une seule maison est un non-sens écologique. 5 maisons détachées consomment 20 à 30% d'énergie de chauffage de plus que 5 maisons de même surface mais accolées.

Bertrand Barrère, géographe-urbaniste

A Aurillac, le maire Alain Calmette vante son "projet de ville à la campagne", la ZAC de Cueilhes, "vitrine et avenir de la ville" mais aussi son dernier espace libre : 120 ha de pavillons sur des lots de 500 à 1000 m². Pendant ce temps, l'Agenda 21 de la ville évoque les nécessaires économies d'énergie et les transports propres, alors que la solution de fond est le retour à la densité.

Denis Wénisch, AUT Auvergne

Le carnet du voyageur

Transports londoniens

Au cours d'un bref séjour à Londres, j'ai testé les transports publics. J'ai été frappé par une présence humaine disponible et efficace, aussi bien dans les stations du Tube que dans des gares de banlieues éloignées de la City : un employé est toujours présent près de la ligne des valideurs. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est bonne, des dispositifs efficaces leur permettent de monter dans les trains.

La densité du réseau de banlieue et la qualité de l'offre (fréquences et correspondances) y compris les dimanches sont remarquables. Malgré la pluralité des opérateurs urbains et ferroviaires, les différents services sont bien connectés, à Londres et dans les banlieues. La gare multimodale de Farrington (métro, trains de banlieue, desserte express d'aéroports) est un modèle.

Partout, l'information fournie aux voyageurs est très claire, les annonces sonores sont parfaitement audibles et compréhensibles. Mais la tarification est sensiblement plus élevée qu'en France.

Marc Debrincat

Paris-Millau

Par les autoroutes gratuites A71 et A75, il faut aujourd'hui 6 heures pour aller en voiture de Paris à Millau. Qu'a fait la SNCF pour lutter contre cette concurrence sévère ? Le train de nuit Paris-Millau a été supprimé et le train de jour (Aubrac) est menacé : sa vitesse moyenne n'est que de 80 km/h en raison des nombreux ralentissements dus à l'état déplorable de la voie ; seuls les habitués le connaissent en l'absence de fiche horaire ; il assure peu de liaisons intervalles utilisables quotidiennement ; un seul sillon convenable est proposé dans chaque sens ; la climatisation est soit glaciale soit surchauffée ; les paysages traversés sont magnifiques mais les vitres des Corail sont opaques ; il n'y a pas d'eau dans les toilettes dès le départ (entre Paris et Millau le 8 avril), pas

Langue française

Alertée par plusieurs passagers de cette compagnie aérienne, la FNAUT a rappelé à Easyjet la nécessité d'utiliser la langue française pour l'ensemble de ses annonces de sécurité à bord de ses avions utilisant les aéroports français, comme le prévoient les dispositions de la loi du 4 août 1994 relative à l'usage de la langue française. A l'heure actuelle, les consignes de sécurité complètes ne sont exposées par Easyjet en français que si l'équipage est francophone : quand ce n'est pas le cas, un résumé pré-enregistré est diffusé. Marc Debrincat s'est entretenu de ce problème avec les dirigeants d'Easyjet pour la France.

de vente ambulante (entre Clermont et Paris le 20 avril) ou bien les tickets de réservation ne sont pas mis en place (entre Neussargues et Paris le 20 avril) d'où des contestations entre voyageurs ayant réservé et ceux qui étaient déjà installés à des places supposées libres. Un point positif : lors de mes deux derniers voyages, les trains étaient à l'heure à l'arrivée, mais les horaires ont été détendus (jusqu'à 50 mn de plus qu'il y a quelques années).

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Contrôle des billets

A l'occasion de la mise en service du TGV Est, la SNCF a souhaité "une nouvelle approche de la relation client" afin d'offrir "le meilleur du TGV et le meilleur du service", et en particulier "des contrôleurs plus visibles, plus présents, plus proches du voyageur". Mais qu'en est-il sur l'Ouest ? Lors de 3 allers-retours Paris-Nantes récents, je n'ai été contrôlé que deux fois !

Outre son intérêt pour lutter contre la fraude, le contrôle systématique à bord devrait être considéré par la SNCF comme un élément fort de la qualité du service offert. Il est bien plus élégant que le filtrage à quai, présenté comme un accueil (mais sans intérêt réel pour le voyageur) alors qu'il perturbe la fluidité de l'accès au train, avantage de ce dernier par rapport à l'avion.

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Le TER abandonné

Sur la ligne Grenoble-Valence, seule la capacité des rames TER a augmenté. Aucun TER ne fonctionne en cas de grève et, en cas de dérangement fréquent de la signalisation, il n'y a plus d'information dans les gares ou dans les trains. A l'époque du téléphone portable, pourquoi les contrôleurs ne disposent-ils d'aucune information pertinente ? Il m'est arrivé d'attendre deux heures en gare de Grenoble, où l'affichage indiquait "retard indéterminé", alors que des cars assuraient normalement la liaison avec Valence TGV. La SNCF est-elle une société de services ou une entreprise dans laquelle le client n'a pas sa place ? A-t-elle oublié la Charte du service public qu'elle affiche dans ses gares ?

Renaud Cornu-Emieux, 38 Vinay

Modernisation

La ligne du Haut Bugey (Bourg-Bellegarde) était circulée à 65 km avant sa fermeture. Après sa modernisation en cours, les trains y circuleront à des vitesses comprises entre 90 et 110 km/h. Question : sur combien de lignes du réseau classique fermées aujourd'hui pourrait-on faire de tels progrès ?

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon

La théorie des vases non-communicants

Un bon théoricien de la nature ou de la société se reconnaît à sa capacité à expliquer les faits connus, à en prévoir de nouveaux, et à préparer l'avenir.

Christian Gérondeau, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs, est-il un bon théoricien ? Assurément, non. Selon lui, les créneaux de pertinence des différents modes de transports ne se recouvrent que marginalement, ce qui rend vaine, et ruineuse, toute tentative de transfert modal, en particulier de la route vers le transport collectif urbain ou le rail.

Cette théorie des "vases non-communicants", chef-d'œuvre de désinformation, n'a que peu de choses à voir avec la réalité. Explique-t-elle que l'avion se marginalise spontanément face au TGV ? que la fréquentation des trains TER explose (sa croissance est supérieure à 10% par an dans la région Rhône-Alpes, très volontariste) ? que, selon les récentes enquêtes ménages-déplacements réalisées dans les communes du Grand Lyon et de Lille Métropole, la part modale de la voiture régresse (FNAUT Infos n°153) ? ou encore que l'accompagnement automobile des enfants à l'école diminue de moitié quand on met en place, à un coût négligeable, un système de ramassage Pédibus ou Vélobus ?

De même, si l'usage de la voiture se développe dans les zones périurbaines et pour les déplacements entre banlieues, n'est-ce pas précisément parce que le transport collectif y est quasiment absent ?

Le créneau de pertinence d'un mode, que Christian Gérondeau présente comme une notion scientifique immuable, n'est pas une donnée de la nature. Il dépend des évolutions de la technique, de l'organisation ou des performances commerciales de ce mode et de ses concurrents, du contexte économique ou écologique, enfin des politiques publiques.

Aujourd'hui, comme le note avec complaisance Ari Vatanen, député français UMP représentant du lobby routier au sein du Parlement européen, le rail répond, en Europe occidentale, à moins de 5% des besoins. Mais les trafics observés ne traduisent pas les besoins réels des chargeurs comme de la collectivité. Ce qui importe est le créneau potentiel du rail, que la pénurie annoncée de pétrole et le défi climatique obligeront inévitablement à valoriser en mettant fin aux déficiences du système ferroviaire, dont une bonne partie est due à des décennies de sous-investissement et de concurrence faussée.

Jean Sivardière

Airy Routier, journaliste au *Nouvel Observateur*, se déchaîne contre le permis à points dans son ouvrage "La France sans permis". Il dénonce "les ayatollahs de la sécurité routière", qui ont mis en place "un système répressif et infantilissant qui transforme d'honnêtes citoyens en délinquants" et favorise "un racket fiscal". M. Routier, roulant sans permis, a passé une dure journée en garde à vue : comme il le raconte lui-même, il n'y avait pas de patère dans sa cellule pour qu'il puisse accrocher sa veste d'alpaga noir, et sa chemise en lin a été un peu froissée quand on lui a passé les menottes.

Selon Cécile Petit, déléguée interministérielle à la sécurité routière : "il est très choquant de voir prôner la délinquance routière ; le permis à points est une démarche de responsabilisation". Pour Sébastien Hervieu, journaliste à La Croix, "le permis à points, bien conçu, autorise l'erreur passagère mais sanctionne l'accumulation de fautes".

Amnistie des PV

La perspective d'une amnistie présidentielle a suscité des commentaires courageux chez certains élus.

Pierre Albertini, maire UDF de Rouen : "on ne peut pas demander aux citoyens de faire des efforts pendant 5 ans et leur accorder ensuite une mesure de grâce".

Franck Martin, maire PRG de Louviers : "je suis totalement hostile à l'amnistie, qu'il s'agisse de délits routiers ou de PV de stationnement. Lorsqu'on commet une faute, on la paie. Moi, je règle mes contraventions et je ne réclame pas d'indulgence".

Dominique Teuzeau, président de l'Automobile-Club de Seine-Maritime, a moins bien réagi : "l'amnistie doit quand même concerner les petites infractions non répétitives, telles que les dépassements de vitesse inférieurs à 20 km/h dont il est prouvé qu'ils ne sont pas corrélés à l'accidentologie". Tout faux : les petits dépassements sont des infractions répétitives. Et s'ils étaient sans danger, les vitesses maximales autorisées seraient plus élevées !

Soucieuse d'une disparition définitive de l'amnistie des PV, qui pollue les débats de chaque campagne présidentielle, la FNAUT a demandé à Nicolas Sarkozy de faire adopter une modification simple de la Constitution. Selon une suggestion de Jacques Fournier, conseiller d'Etat, que la FNAUT avait consulté en 2002, il suffirait, dans l'article 34, de remplacer le mot "amnistie" par l'expression "amnistie pour cause d'intérêt national".

BIEN DIT

● **Michael Bloomberg**, maire de New-York : "si les gouvernements n'agissent pas contre le dérèglement climatique, les maires agirons. Nous n'avons pas besoin de nouvelles technologies, mais de volonté politique".

● **Nicolas Hulot** : "il va falloir cesser cette obsession du tout autoroutier, et réduire le transport routier et ses émissions de gaz à effet de serre en faisant jaillir d'autres régulations économiques, en réintégrant le coût du carbone dans les échanges économiques".

● **Yves Martin**, ancien président de la MIES : « la ville est invivable avec la voiture et la périphérie urbaine invivable sans la voiture ».

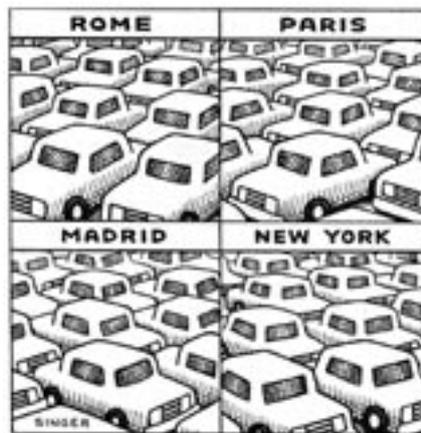
Allegro trop vivace

En juillet dernier, le violoniste Pierre Amoyal a été contrôlé à 232 km/h sur l'A10 au volant de sa Porsche. Ira-t-il au violon ?

Punaises

Début août, cinq rames SNCF assurant les relations de nuit Nice-Metz ont dû être désinfectées : des voyageurs avaient été attaqués par des "punaises de lit" hématophages.

Les grandes villes du monde



Club Mobilité du CERTU

La 14^{ème} réunion du Club Mobilité du CERTU aura lieu à Lyon (ENTPE) le jeudi 29 novembre 2007. Le thème retenu est "un rien" provocateur mais stimulant : "la voiture est-elle un mode de transport d'avenir ?"

Parmi les intervenants prévus, Francis Beaucire, Gabriel Dupuy, Catherine Espinasse, Mathieu Flonneau et Jean-Marie Guidez qui, à partir des résultats d'enquêtes-ménages récentes, posera la question du découplage possible entre usage et possession de voiture.

Une table-ronde réunira, entre autres, Jean Sivardière (FNAUT), François Bellanger (Transit-City) et Gilles Dansart (Ville et Transports).

Informations et inscriptions auprès de Delphine Betka, tél. : 04 72 04 70 02, courriel : betka@entpe.fr.

Brèves

Gaz carbonique

Origine des émissions de gaz carbonique dues aux ménages français :

- Déplacements de personnes : 25%.
- Production des biens consommés : 25%.
- Transport des biens consommés : 17%.
- Chauffage et électricité (bureaux) : 11%.
- Eau chaude et électricité consommés dans les logements : 7%.
- Chauffage des logements : 15%.

Rouen : effets pervers d'une fausse zone 30

L'association Rue de l'Avenir, présidée par Jean-Paul Camberlin, critique sévèrement la mise en place d'une zone 30 sur tout le centre-ville rive droite de Rouen : aucun aménagement n'a été apporté à l'organisation de la voirie, sinon que les bandes cyclables et les couloirs réservés aux bus et aux taxis ont disparu ! Un comble : "le réchauffement climatique et l'épuisement du pétrole exigent une nouvelle conception de la mobilité, mais la municipalité a rendu la priorité aux voitures."

Tunnel modernisé

Construit entre 1857 et 1871, le tunnel ferroviaire du Fréjus est en cours de modernisation. Les travaux ont été réalisés de 2002 à 2006 côté italien, ils ont démarré début 2007 côté français : sécurisation et mise au gabarit B1. Le radier sera abaissé de 40 cm, l'autoroute ferroviaire pourra alors transporter des camions de 4 m de hauteur, soit 90% du parc. Fin 2008, quand les travaux seront terminés, la capacité du tunnel passera de 120 à 180 trains par jour.

Pollution routière

D'après une étude réalisée en Californie et publiée par la revue britannique *The Lancet*, les enfants résidant à proximité d'une voie routière à fort trafic subissent une dégradation de leur développement pulmonaire. Les enfants habitant à moins de 500 m d'une autoroute ont une capacité pulmonaire réduite de 6% par rapport à celle des enfants vivant à plus de 1500 m. A l'âge adulte, les risques pulmonaires et cardiovasculaires sont accrus.

Le saviez-vous ?

- A Paris, le maire Bertrand Delanoë a autorisé le stationnement "non-génant" (?) des motards, de plus en plus nombreux (100 000), sur les trottoirs.

- A Lorient, les cyclistes sont autorisés à rouler partout, au pas sur les trottoirs, et dans les couloirs de bus.

- A Strasbourg, Lyon et Paris, le nombre des cyclistes a été multiplié par un facteur 3 à 5 en cinq ans, mais le nombre des tués dans un accident n'a pas varié.

Actions en régions

Franche Comté

● L'Association pour la promotion des Voies Ferrées Jurassiennes a protesté contre la suppression par la SNCF du train Corail Lyon-Lons-Besançon de 19h33. Le train précédent quitte Lyon à 17h45, et ne pourra être utilisé pour les déplacements domicile-travail ou étude. La solution de remplacement proposée par la SNCF (un train Lyon-Bourg + un car arrivant à Lons à 21h45) n'est pas acceptable.

● L'association Transport 2000 de Pontarlier, la FNAUT Franche Comté et l'association Transport et Environnement de Neuchâtel ont organisé une manifestation festive à l'occasion du retour du fret en gare de Pontarlier au profit d'un exploitant suisse de bois. Un train de bois à destination d'une scierie des Grisons remplace 17 camions sur 300 km.

● La FNAUT Franche Comté fait partie du comité tripartite chargé de préparer la certification de la ligne Besançon-Dijon. Elle a formulé des exigences élevées pour répondre aux attentes des voyageurs.

● Une délégation de la FNAUT Franche Comté a passé une journée à Neuchâtel pour rencontrer l'Association Transport et Environnement et étudier les échanges interfrontaliers.

Réunion-débat

L'Association de défense de la vallée de la Vallière, membre de la FNAUT, organise le 9 novembre 2007 à 20h30, à Lons le Saunier, une réunion-débat sur le transport des marchandises avec la participation de représentants de la FNAUT, de FNE, de la SNCF, de la FNTR et du ministère suisse de l'Environnement et des Transports. Pour toute information : Pierre Chavon, 06 80 18 70 91.

Ile de France

● L'AUT Ile de France soutient le projet de la SNCF imaginé et expérimenté pour améliorer rapidement la régularité du RER D en désaturant le tunnel Châtelet-Gare du Nord. Ce projet pénaliserait les usagers des gares de Villiers-le-Bel et Garges-Sarcelles, soutenus par Dominique Strauss-Kahn, député PS de Sarcelles (8 trains seulement aux heures de pointe au lieu de 12) mais l'ensemble des usagers de la ligne en bénéficierait.

Picardie

● L'association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon (ADU) est satisfaite de la nouvelle convention TER région-SNCF. Elle réclame cependant une meilleure prise en compte des personnes

âgées, à mobilité réduite et non voyantes : davantage de personnel pour aider à la montée et à la descente des voyageurs, annonces vocales dans les trains et rehaussement des quais. L'association s'inquiète par ailleurs de la pérennité de certaines gares, trois d'entre elles ayant déjà été fermées.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● La FNAUT PACA participe à de nombreuses instances officielles : comités de lignes TER, commission des sanctions administratives, observatoire régional des transports, comité régional des transports, comités tripartites de certification (cars Aix-Marseille, TER Miramas-Salon-Avignon et Nice-Breil, bus de l'étang de Berre, métro de Marseille). Voir www.fnaut-paca.org.

● La FNAUT PACA s'inquiète des pratiques de la SNCF : des usagers en nombre croissant sont verbalisés, victimes de la mauvaise foi d'un contrôleur, alors qu'il leur a été impossible de se procurer un billet.

Rhône-Alpes

● L'ADTC de la région grenobloise apprécie la nouvelle tarification, unifiée et très attractive, des services d'autocar isérois et le renforcement de la desserte du Vercors, mais critique les modifications de lignes introduites sans concertation ni information correcte par le Conseil général.

● L'association Les Droits du Piéton de Lyon combat les pressions nombreuses et croissantes qui s'exercent sur l'espace piétonnier : extension des terrasses des cafés-restaurants, stationnement des voitures et motos, circulation des cyclistes sur les trottoirs. L'association a obtenu une amélioration du projet Berges du Rhône, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, l'arrêt de l'implantation de stations Vélo'v sur les trottoirs et le déplacement de panneaux publicitaires gênants ou même dangereux pour les piétons. Elle se préoccupe du réglage des feux aux carrefours, trop souvent défavorable aux piétons. Elle réclame un contrôle plus énergique de la vitesse des voitures en ville et une hausse des amendes pour stationnement illicite sur les trottoirs et les passages piétons.

● Le SYTRAL ayant décidé de prolonger la ligne B du métro de Gerland à la gare d'Oullins en 2013 puis aux Hôpitaux Sud, Lyon-Métro-Transports Publics a établi une liste d'économies possibles pour que les travaux soient réalisés en une seule phase.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT est intervenue auprès de tous les eurodéputés français pour leur demander de s'opposer à l'autorisation de circulation des camions de 60 tonnes.

● Daniel Courivault participe aux travaux du groupe "transport et climat" du Conseil National des Transports.

● Jean-Paul Jacquot est intervenu lors du colloque sur la politique européenne des transports organisé à Bruxelles par l'association Friends of Europe.

● Marc Debrincat est le représentant de la FNAUT au groupe de travail du Conseil National de la Consommation sur la certification des services et des produits non alimentaires.

● Jean Sivardière et Régis Bergounhou ont été auditionnés sur le projet de loi-cadre sur le service minimum respectivement par la commission spéciale du Sénat et par la commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale.

● Jean Sivardière s'est entretenu avec François-Xavier Selleret, conseiller de Xavier Bertrand, ministre du travail. Il a rencontré Ghislain Gomart, conseiller de Jean-Louis Borloo, ministre du Développement Durable.

● Une étude de Jean Lenoir sur la commercialisation du train (déficiences et propositions) a été transmise à Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF.

● La FNAUT s'est associée à la campagne lancée par Agir pour l'Environnement sur le thème transports et climat (réglementation des émissions de CO2 par les voitures et limitation des vitesses sur routes et autoroutes).

● Jean Sivardière est intervenu lors de la journée d'étude "transports collectifs sur autoroutes" organisée à Paris par le CERTU et le comité français de l'Association mondiale de la route (AIPCR).

● Jean Sivardière et François Jeannin ont rencontré Hubert du Mesnil, président de RFF. L'entretien a porté sur les péages ferroviaires, l'entretien du réseau et les projets de LGV.

● Régis Bergounhou et Marc Debrincat ont rencontré Luc Chatel, secrétaire d'Etat à la Consommation et au Tourisme sur le projet de loi consommation et l'avenir du mouvement consommériste.

● Jean Sivardière a eu un entretien avec Mireille Faugère, directrice de Voyages-France-Europe à la SNCF.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 158
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

Décroissance des transports ?

La notion de "développement durable" a été peu à peu dévoyée. Elle est évoquée aujourd'hui à tort et à travers pour justifier à peu près n'importe quoi, à commencer par des projets routiers qui en sont l'exacte antithèse. Mais, au-delà de ce détournement vicieux de langage, il faut redéfinir la notion même de développement, au moins dans le secteur des transports.

La poursuite de la croissance des trafics, de fret mais aussi de personnes, n'est pas synonyme de richesse accrue et de mieux vivre : elle est tout simplement incompatible avec la protection de notre cadre de vie et avec la préservation des intérêts des générations futures.

Révision du choix des nouvelles infrastructures, taxation des modes les moins respectueux des équilibres écologiques (voiture en ville, camion, avion), nouvelle politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire : l'intérêt des propositions de la FNAUT et des autres ONG est de jouer simultanément sur deux tableaux - favoriser les transferts modaux vertueux, et maîtriser la croissance des trafics stimulés artificiellement par la sous-tarification générale des transports et par les pratiques industrielles (délocalisations, flux tendus) et modes de vie (dispersion de l'habitat, déplacements pendulaires à longue distance, voyages touristiques fractionnés) qui en résultent.

Améliorer la qualité des transports publics et faciliter les déplacements à pied et à vélo est indispensable mais ne suffit pas. Bloquer l'extension des capacités routières et aéroportuaires ; faire payer au voyageur et au chargeur l'intégralité des coûts qu'il impose actuellement à la collectivité ; densifier les villes afin de limiter la mobilité quotidienne contrainte : ces perspectives effraient souvent. Elles seules permettront cependant de vivre mieux et de venir à bout d'une crise écologique que les décideurs politiques, de droite comme de gauche, refusent encore de regarder en face malgré une pénurie de pétrole inévitable à moyen terme et l'aggravation déjà observée du changement climatique.

C'est bien une stabilisation, puis une décroissance, des trafics routiers et aériens qui doivent être envisagées et organisées : il ne s'agit pas d'une régression, mais d'un progrès.

Jean Sivardière

Projet de canal Seine-Nord-Europe : la FNAUT s'interroge

Présenté par VNF (Voies Navigables de France) comme un investissement très vertueux, le projet de canal Seine-Nord possède de réels atouts. Mais il faut s'interroger sur les prévisions très optimistes de trafic, sur la réalité du transfert prévu de la route vers la voie d'eau en l'absence d'une politique intermodale d'investissement et de tarification, sur la concurrence prévisible entre voie d'eau et rail sur l'itinéraire considéré, sur les effets pervers attendus sur les ports du Havre et de Rouen, sur le coût très élevé de l'ouvrage, sur la priorité qui lui est accordée sur d'autres projets pouvant réduire les trafics routiers. La FNAUT recommande donc un réexamen de la pertinence du projet avant toute décision définitive.



Photo : Marc Debrincat

Moins spectaculaire que le projet de canal Rhin-Rhône, le projet de canal Seine Nord est l'un des 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Selon Voies Navigables de France (VNF), qui en est le maître d'ouvrage, ce projet répond à de nombreux objectifs complémentaires :

- "désenclaver le bassin de la Seine", permettre aux flottes fluviales à grand gabarit de passer librement du bassin de la Seine à celui de l'Escaut en supprimant un goulet d'étranglement ;
- induire un report du trafic routier sur la voie d'eau, éviter la congestion et les nuisances de la route ;
- "soutenir les ports français en développant leur hinterland" ;
- faciliter l'approvisionnement de l'Île de France en matériaux de construction (on doit y construire 40 à 60 000 logements par an selon le nouveau schéma directeur de la région) ;

- favoriser le développement économique des territoires riverains ;

- réguler les crues de l'Oise et de la Somme, et améliorer l'alimentation en eau la région Nord-Pas de Calais.

Les arguments de VNF

Le projet présenté par VNF a été adopté par le gouvernement en 2003 et soumis à enquête publique début 2006.

Le canal à grand gabarit permettrait le passage de convois fluviaux de 4400 tonnes, longs de 180 m et pouvant porter 3 niveaux de conteneurs. Reliant Compiègne et Cambrai, il serait parallèle à l'actuel canal du Nord (achevé en 1965 et accessible seulement aux barges de 650 tonnes).

Ce "maillon manquant" de 106 km entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, donnant à l'Île de France un accès "aux ports et au réseau fluvial de l'Europe du nord et à la mer Noire", a été rebaptisé Seine-Nord-Europe.



Le canal Seine-Nord

Le canal aurait une largeur de 54 m et une profondeur de 4,5 m. Il comprendrait une écluse haute de 6m, 6 écluses hautes de 15 à 30 m (chacune d'elles serait franchie en 30 mn) et trois ponts-canaux. 57 ponts routiers et 2 ponts ferroviaires (avec des tirants d'air de plus de 7 m) seraient nécessaires.

92% du temps, le canal serait alimenté en eau par pompage dans l'Oise (et non par les nappes phréatiques), le reste du temps par l'Aisne et deux bassins-réservoirs de 14 millions de m³. Les restrictions de circulation pour cause de sécheresse seraient exceptionnelles.

Des "plateformes portuaires multimodales à vocation industrielle et logistique", d'une superficie totale de 350 hectares, seraient aménagées à Cambrai, Péronne, Nesle, Noyon et Compiègne, ainsi que 5 silos céréaliers.

Trafic et financement

"Le trafic passera de 5 millions de tonnes par an sur les canaux existants à plus de 13 en 2020 et 25 en 2050. 25% du trafic empruntant le canal sera pris à la route en 2020 et 33% en 2050", affirme Nicolas Bour, chef du projet Seine-Nord à VNF.

Le canal retirerait 500 000 camions par an de l'autoroute A1 Paris-Lille en 2020, et même "entre 1,2 et 2 millions de camions en 2050, soit un tonnage routier en baisse de 6 à 23% selon les zones et les produits par rapport à une situation sans canal". L'économie de CO₂ émis serait de 200 000 tonnes en 2020 et jusqu'à 600 000 tonnes en 2050, "l'équivalent des rejets de 3 millions de foyers".

La part de marché du fluvial sur l'axe Ile de France-Belgique passerait de 5% (contre 87% pour la route et 8% pour le rail) à 12% en 2020. "Le Havre aura plus à y gagner qu'à y perdre et ce sera l'occasion de reconquérir des activités de logistique en France face à un Benelux saturé" selon François Bordry, président de VNF.

Le canal serait construit sous Maîtrise d'Ouvrage Publique (MOP) ou dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (PPP). Le coût annoncé aujourd'hui est compris entre 3,2 milliards d'euros pour un PPP et 3,5 pour une MOP (soit le coût de la LGV Bordeaux-Toulouse), contre un coût annoncé en 2003 de 2,6 milliards. La mise en service interviendrait en 2013 (PPP) ou 2015 (MOP).

Le financement serait assuré par l'Union Européenne à 20%, par VNF, la Belgique, les Pays-Bas, les usagers du canal, mais aussi par les régions concernées : Haute Normandie, Ile de France, Picardie et Nord-Pas de Calais.

Le péage serait de 1,75 euro/tonne, le TRI (taux de rentabilité interne) est évalué entre 3,7 et 5,5% pour la France.

L'analyse de la FNAUT

Comme tout maître d'ouvrage d'un grand projet qui se respecte, VNF présente sans nuance le projet Seine-Nord comme un projet miracle, sans risques et effets pervers prévisibles. Malgré ses atouts indéniables, il faut cependant s'interroger sur la pertinence du canal.

En 2006, la voie d'eau a transporté 62 millions de tonnes de fret (4,7% de plus qu'en 2005), soit 8 milliards de tonnes-km (SNCF : 40). C'est un mode de transport précieux qu'il faut encourager (FNAUT Infos n°32, 69, 91, 118) mais dont il faut aussi mesurer les limites.

- Elle dispose de grandes réserves de capacité sur les fleuves et pénètre au cœur des agglomérations. Elle n'interfère pas avec le trafic voyageurs. Elle est lente mais garantit des temps de parcours très fiables. Ses nuisances atmosphériques et sonores sont faibles.

- Selon VNF, elle consomme deux fois moins d'énergie que le rail mais, selon l'ADEME, c'est le contraire si on considère l'énergie finale consommée et, selon l'IFEN, les consommations d'énergie primaire sont voisines.

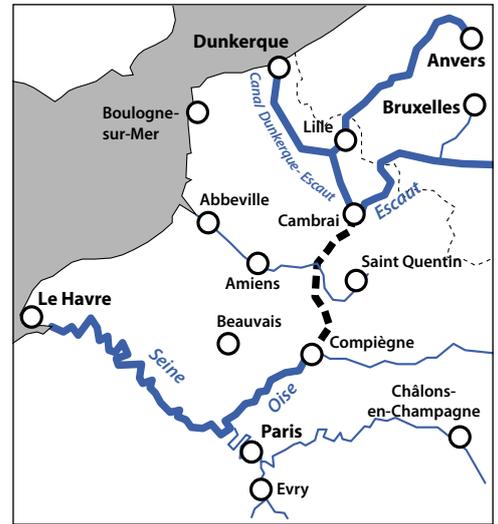
- Contrairement au rail et surtout à la route, elle ne dispose pas d'un réseau capillaire pour l'alimenter et ne peut donc assurer le porte-à-porte. Des ruptures de charge coûteuses sont nécessaires, ce qui limite son attractivité.

Fleuves et canaux

La principale vocation de la voie d'eau est de relier un grand port et un hinterland industriel, par exemple Rotterdam et la Ruhr, Dunkerque et Lille, Le Havre ou Rouen et Paris, Marseille et Lyon. Sur ce créneau, la voie d'eau peut concurrencer efficacement la route.

L'intérêt des canaux inter-bassins est nettement moins évident. Ainsi, en Allemagne, le trafic sur le Mittelland Kanal, modernisé dans la période récente, est important (13 millions de tonnes dans la section la plus utilisée, à l'est de Hanovre) mais il est très inférieur au trafic observé sur le Rhin et ses affluents, ou encore la Weser et l'Elbe. Le trafic sur le canal Main-Danube (6 millions de tonnes), qualifié de "stupide pyramide" par un ministre allemand, est très inférieur aux prévisions, le trafic de conteneurs s'est rapidement reporté sur la voie ferrée parallèle.

En France, le transport par voie d'eau se développe sur les fleuves (Escaut, Seine, Rhône), il a augmenté de 40% en dix ans (de 6% en 2005 et 6,7% en 2006 sur la Seine pour atteindre 22 millions de tonnes). Mais en serait-il de même sur un canal parallèle à la mer, à une distance de 100 km ?



Distribution écologique des marchandises

32 millions de tonnes de fret transitent chaque année par Paris : un million par le rail, 3 par la voie fluviale et 28 par la route.

● Monoprix, l'enseigne des magasins de centre-ville, vient de mettre en place un nouveau système de distribution qui évitera l'entrée de 6000 camions par an dans Paris. Ses entrepôts de Combs-la-ville et Lieusaint (Seine et Marne), situés à 30 km de Paris, ont été reliés aux voies de la ligne D du RER : 20 wagons par jour, transportant 210 000 palettes, soit 120 000 tonnes de marchandises, seront acheminés par la SNCF jusqu'à la gare de Bercy, où une grande halle de 10 000 m² a été aménagée avec l'aide de la mairie de Paris. Puis 20 camions roulant au gaz naturel desserviront les 60 Monoprix de la capitale. Les émissions de CO₂ passeront de 350 à 70 tonnes par an.

● Le groupe Carrefour étudie à son tour un nouveau système d'approvisionnement, basé sur le rail et la voie d'eau, de ses 200 magasins parisiens.

● Une étude réalisée par le cabinet suisse Estia pour le site de supermarché en ligne telemarket.fr affirme que la commande en ligne et la livraison à domicile des courses de la maison permet de diviser par 8 en moyenne les émissions de CO₂ par rapport à l'achat dans un hypermarché effectué en voiture. Le calcul suppose qu'un camion rempli de 90 cartons livre 15 clients par tournée selon un itinéraire optimisé. Chaque commande Telemarket d'une valeur moyenne de 159 euros évite ainsi l'émission de 14,7 kilos de gaz à effet de serre. L'étude ne portait que sur les émissions liées à la distribution, non sur les produits achetés par les clients.

Environnement

Curieusement, les associations locales s'inquiètent peu du projet Seine-Nord malgré son impact prévisible sur le milieu rural et le paysage (écluses géantes). Nord-Nature reprend sans esprit critique les arguments de VNF (comme les Verts de la région Nord) et estime même que, contrairement à la voie d'eau, le rail n'est pas inoffensif car la traction électrique est d'origine nucléaire (la SNCF consomme 1,5% de l'électricité produite en France ...).

Economie

VNF affirme que de nombreuses activités s'implanteraient près du canal et génèreraient 35 à 45 000 emplois d'ici 2050. "Un tiers du trafic sera destiné à la zone traversée ; grâce aux plateformes multimodales, on revitalisera la Picardie et le Nord". Un argument employé pour promouvoir les autoroutes. Mais on constate que l'autoroute ne fait qu'attirer des entreprises venant de régions moins bien desservies : elle déplace des emplois mais n'en crée pas.

Tunnel ou canal ?

Les grands projets Seine-Nord et Lyon-Turin ont des points communs : maillons manquants, l'un dans le réseau ferré, l'autre dans le réseau fluvial, ils sont susceptibles de capter du trafic routier. Est-il cohérent de critiquer l'un et de défendre l'autre, comme le fait la FNAUT ?

- Le canal est un projet transrégional sans prolongement vers le sud, ce qui en limite le trafic potentiel. Lyon-Turin concerne au contraire un territoire européen bien plus vaste et des flux de fret nord-sud et est-ouest plus importants, ainsi que le trafic TGV international.

- Seine-Nord risque de prendre plus de trafic au rail qu'à la route, et d'affaiblir les ports normands. Lyon-Turin prendrait au contraire du trafic à la route et à l'avion, et il offrirait à Marseille un débouché ferroviaire vers l'Italie du Nord, son trafic estimé en 2030 est de 40 millions de tonnes de fret.

- La pertinence économique du canal est faible même dans le cadre d'une politique cohérente de transport (éco-redevance routière, arrêt des investissements routiers). Seine-Nord permettrait d'acheminer en Ile de France, à bas prix, des matériaux de construction depuis les carrières de Belgique, mais cela justifie-t-il un investissement d'une telle ampleur ? Le rail peut le faire.

- Les deux projets sont en concurrence pour obtenir des crédits de l'Etat et de Bruxelles : le gouvernement a réduit sa demande auprès de Bruxelles d'aide au Lyon-Turin par crainte de voir le projet Seine-Nord en pâtir.

Il est surprenant que VNF prévoie une part modale du fluvial sur l'axe Seine-Nord analogue à celle qui est observée aujourd'hui sur l'axe Le Havre-Rouen-Ile de France, soit 13%.

La route concurrencée ?

En 1994, le rapport Maistre (Conseil Général des Ponts et Chaussées) critiquait fermement le projet Seine-Nord, alors présenté comme une alternative au doublement de l'autoroute A1. Il mettait en doute, comme l'économiste Alain Bonnafous, la capacité du canal à capter du trafic routier.

VNF affirme aujourd'hui que le canal retirerait des camions de l'A1 : le nombre annoncé est basé sur l'équivalence mathématique (et non commerciale) "1 convoi fluvial = 220 camions", et il reste bien modeste pour un investissement d'une telle ampleur (à titre de comparaison, 88% du trafic du port de Marseille est écoulé par la route, et seulement 6% par le Rhône, pourtant parfaitement aménagé, et 6% par le rail).

D'autre part VNF ignore totalement la concurrence directe qui serait faite au canal par la future autoroute A24 Amiens-Lille-Belgique, décidée lors du CIADT de décembre 2003 et dont le maintien est totalement contradictoire avec le projet Seine-Nord.

Le rail oublié

Selon VNF, le trafic du canal serait constitué de produits agricoles (30%), de matériaux de construction (20%), de conteneurs (17%), de produits énergétiques (11%), chimiques (11%) et métallurgiques (11%). Un tel trafic se situe exactement dans le créneau du rail.

Or les possibilités de développer le fret ferroviaire (pour bien moins cher) entre l'Ile de France et le Nord ont été ignorées, alors que des capacités sont disponibles sur le réseau RFF depuis l'ouverture de la LGV Nord.

D'autre part, le canal concurrencerait inutilement le rail, comme on l'observe déjà sur l'axe rhodanien, ce qui ne présenterait aucun intérêt écologique.

Des effets pervers

On voit mal l'intérêt de mieux relier l'Ile de France aux ports belges et néerlandais, bien que 70% du trafic intercontinental de l'Europe occidentale transite par ces derniers : une liaison par mer sera toujours plus rapide et moins coûteuse que par voie terrestre.

Le Havre et Rouen offrent une excellente desserte de l'Ile de France. Les conteneurs livrés à Anvers et transférés aux entrepôts parisiens de Monoprix par la route sont débarqués désormais au Havre et remontent la Seine.

On imagine difficilement que la Belgique s'intégrerait à l'hinterland du Havre grâce au canal Seine-Nord. On risque, à l'inverse, de dépenser beaucoup d'argent pour favoriser les batelleries étrangères, plus performantes que la batellerie française, renforcer la compétitivité des ports belges et néerlandais, qui deviendraient les ports naturels de l'Ile de France, en élargissant leur hinterland, et dérentabiliser ainsi le port du Havre où l'on vient d'investir lourdement et où 315 millions d'euros vont encore être dépensés.

Mieux vaut éviter de surcharger le "rail Manche" et jouer la carte de Port 2000, premier port "touché" depuis les USA ou l'Extrême Orient, qui dispose ainsi d'un énorme avantage géographique mais est pénalisé par un hinterland insuffisant. Sa desserte sera considérablement améliorée grâce à la réouverture de la rocade ferroviaire nord de Rouen et la mise en service, prévue pour 2011, de l'écluse de mer de Port 2000 qui évitera un transbordement entre les navires porte-conteneurs et les barges circulant sur la Seine.

Un choix à réexaminer

La FNAUT, favorable au développement du transport par voie d'eau, ne condamne pas le projet Seine-Nord, qui peut se révéler nécessaire à l'avenir. Elle doit cependant exprimer de sérieuses réserves : l'utilité du canal semble surestimée (surtout si l'A24 est confirmée et en l'absence de taxation des camions), ses effets pervers possibles sont ignorés, son coût est très élevé (3,7 milliards d'après le Conseil Général des Ponts et Chaussées) et son urgence n'est pas démontrée. Un canal à grand gabarit est en effet deux fois plus coûteux par km qu'une LGV (dont la construction contribue à libérer des sillons sur le réseau classique pour le fret et le TER).

Le projet a été conçu vers 1975, une époque où le trafic des pondéreux était encore prédominant. Le débat sur son opportunité aurait dû être actualisé afin de clarifier les points suivants : le canal prendra-t-il du trafic surtout à la route ou surtout au rail ? n'aurait-on pas intérêt à favoriser l'approvisionnement direct de l'Ile de France par les ports du Havre et de Rouen plutôt que par les ports belges ? à dépense égale, un ensemble d'investissements ferroviaires cohérents ne permettrait-il pas de capter davantage de trafic routier ?

Pour la FNAUT, les vraies urgences sont la desserte ferroviaire et fluviale des ports, le projet Lyon-Turin, le développement du ferroutage sur les axes Luxembourg-Espagne et Lille-Paris-Espagne, le meroutage, enfin la régénération du réseau ferré classique, la réactivation de lignes peu utilisées et la relance du trafic de fret de proximité.

L'AUT Ile de France favorable au projet

Nous résumons ici un document adopté par le conseil d'administration de l'AUT Ile de France. Ile de France Environnement a des positions très voisines.

Le canal Seine-Nord contribuerait au développement du réseau fluvial français en le connectant au réseau européen à grand gabarit ; à la réduction des coûts logistiques et à l'accroissement de la compétitivité des entreprises ; au renforcement de l'attractivité des territoires irrigués, à commencer par l'Ile de France dans le contexte européen.

Il permettrait en particulier un cheminement plus direct du fret entre l'Ile de France et le nord de l'Europe que par la Seine, le Havre et la Manche ; d'importants reports modaux pour le filières automobiles, les colis lourds, les déchets ; une approche nouvelle de la logistique avec une massification des volumes transportés et des flux à destination des centres de distribution.

Dans une vision à long terme où le transport routier doit obligatoirement décroître au profit de l'ensemble des modes écologiques, une infrastructure fluviale ne doit pas apparaître comme un concurrent du rail. Malheureusement, c'est ce dernier, et non le fluvial, qui pose problème car il est en dramatique perte de vitesse en France. Quoi qu'il en soit, il n'est pas souhaitable de mettre tous ses œufs dans le même panier et, toujours dans cette vision à long terme, nul ne peut dire que le canal Seine-Nord, qui n'est qu'un raccord entre deux grands bassins, serait surdimensionné.

Dire que l'argent dépensé pour le canal est "autant de perdu pour le rail" relève d'un raisonnement arithmétique décalé de la réalité politique et économique. "Ce n'est pas le même argent", sommes-nous tentés de répondre. Un projet a d'autant plus de chances de se réaliser que des forces y sont intéressées, elles trouvent alors les ressources nécessaires. Si de l'autre côté, la motivation fait défaut, l'argent ne viendra pas, même en étouffant la "concurrence". Enfin, si le prix du canal est important, il ne faut pas non plus sous-estimer le coût d'une solution 100% ferroviaire (dont la réduction des nuisances).

Saône-Moselle ?

Un projet de canal à grand gabarit reliant la Saône à la Moselle, et destiné à désenclaver le bassin du Rhône et à étendre l'hinterland du port de Marseille, est également étudié par VNF (faisabilité, enjeux environnementaux, ressources en eau, plates-formes logistiques), il intéresse les régions Lorraine et Rhône-Alpes et fait l'objet d'études préalables. Ce canal de 200 km de long serait construit entre le sud de Nancy et Saint Jean de Losne près de Dijon, il coûterait entre 5 et 7 milliards d'euros. Il transporterait 15 millions de tonnes par an dès son ouverture en 2025 (le trafic est de 10 aujourd'hui sur la Moselle et 7 sur le Rhône), et diminuerait de 1500 à 2000 camions par jour le trafic sur l'A31 et l'A7.

L'AUT a donc une attitude ouverte : elle n'a pas d'a priori défavorable au principe d'un canal à grand gabarit. Elle prend acte du soutien qui lui est apporté dans l'avant-projet de Schéma Directeur de la région Ile de France, ce qui n'empêche pas ce dernier d'affirmer une ambition très forte en matière de développement du réseau ferré tant voyageurs que fret.

D'autres points de vue

Le projet Seine-Nord s'apparente au Mittelland Kanal allemand, liaison entre bassins et jonction entre les pôles complémentaires de Berlin et de la Rhur. C'est un projet interrégional qui peut faciliter notre intégration à l'Europe, mais cessons d'imaginer des barges allant du Havre à la Mer Noire.

Si son impact paysager ne doit pas être sous-estimé, le gabarit de 4000 tonnes semble nécessaire pour une connexion continue avec l'Europe du Nord, bien irriguée par la voie d'eau à grand gabarit. Mais le chevelu des voies d'eau restera limité en France, et des liaisons par mer seraient aussi efficaces entre ports normands et Belgique.

La création d'emplois en Picardie relève du plus grand optimisme : c'est d'abord la région parisienne qui pourrait profiter du canal. Enfin une aspiration vers l'Europe du nord-est peut être redoutée du fait de la puissance des batelleries belge et néerlandaise.

Seine-Nord a des atouts mais il est capital de revoir les prévisions de trafic, de mieux analyser ses impacts économiques et environnementaux, et d'améliorer les connexions avec le rail.

Jean-François Troin, FNAUT Centre

La FNAUT doit exprimer de sérieuses réserves sur le projet Seine-Nord. On peut craindre en effet un détournement de trafic préjudiciable au Havre et à Rouen, l'Ile de France, Champagne-Ardenne et la Picardie passant dans l'orbite des ports belges et néerlandais. Un rapport de la Cour des Comptes a souligné les efforts à accomplir pour les dessertes fluviales et ferroviaires de Port 2000 afin d'obtenir un report modal significatif.

Alain Vignale, FNAUT Haute Normandie

Le rail restera compétitif avec l'ouverture du marché à la concurrence. Il est seul à pouvoir assurer une desserte fine du territoire, à condition de ne pas saborder le réseau qui subsiste.

Max Mondon, FNAUT Alsace

Le canal Seine-Nord créerait-il automatiquement son trafic ? L'axe Saône-Rhône, pratiquement entièrement canalisé, n'achemine que 5 millions de tonnes par an, alors qu'il aboutit au premier port français, Marseille.

De nombreuses voies ferrées peuvent être réactivées entre la région parisienne et le nord de la France pour un coût bien inférieur à celui du canal. Et si la SNCF ne convient pas à certains, des opérateurs privés pourront faire le travail. Le canal Seine-Nord est un exemple typique et indéfendable de gaspillage d'argent public.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Consensus ?

VNF affirme un peu vite que "le projet de canal Seine-Nord fait l'objet d'un consensus général". De fortes critiques s'expriment au sein de l'administration (et du lobby routier) et de plusieurs grandes associations environnementalistes, mais elles n'ont pas été entendues.

Le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE), par ailleurs très favorable au transport fluvial, dénonce "une incertitude majeure sur l'alimentation en eau pendant les étés secs" car le bief de partage ne serait pas directement alimenté en eau, et le réchauffement climatique qui se précise n'a absolument pas été pris en compte".

Il s'inquiète du coût de l'ouvrage, "dont la rentabilité dépend d'un développement sans limite du transport sur longue distance" (sur l'axe Paris-Nord, le vrac doublerait d'ici 2050 et le trafic des conteneurs serait multiplié par 7 tous modes confondus). Il estime qu'un gabarit de 3000 tonnes aurait été plus adapté (il permet le passage d'une grande partie de la flotte fluviale), et qu'il faut "en priorité moderniser les réseaux fluviaux et ferrés existants".

"Les performances du canal ont été maximisées sans justification suffisante, VNF se lance dans une fuite en avant ; les avantages du projet ne sont pas à la hauteur de son coût ; avec la même dépense, on peut créer autant d'activité économique et mieux respecter l'environnement".

France Nature Environnement a également émis un avis très critique soulignant, comme le Conseil Général des Ponts et Chaussées, que les prévisions de trafic sont très optimistes.

- Les projets A24 Amiens-Belgique et A34 Rocroi-Belgique sont maintenus, une introduction des camions de 44 tonnes est probable, une éco-redevance routière n'est pas encore décidée.

- L'harmonisation avec les voies fluviales situées de part et d'autre du canal (tirants d'eau, hauteur des ponts) et les jonctions entre le rail et les plateformes intermodales ne sont pas financées.

- Le péage envisagé (1,6 centime la tonne*km) est plus élevé que le péage autoroutier en vigueur entre Cambrai et Compiègne (1 centime la tonne*km pour un camion transportant 20 tonnes de fret). Dans le cas d'une réalisation en Partenariat Public-Privé, le péage fluvial pourrait être encore plus élevé. Le canal concurrencera donc difficilement la route, surtout pour le trafic des conteneurs où la route est performante.

- Le coût des mesures environnementales compensatoires est sous-estimé (4% du coût total) et l'alimentation en eau du canal n'est pas garantie.

Innovation suisse

Nos voisins suisses innoveront efficacement dans la discrétion. Ainsi l'entreprise Pfister, leader de l'ameublement, implantée en Suisse alémanique, livre directement ses clients tessinois, en moins de 24 h par transport combiné rail-route, en utilisant des conteneurs adaptés à ses besoins : larges de 2,3 m seulement mais transportables sur des wagons porte-conteneurs ordinaires, allégés donc plus maniables que des conteneurs classiques sur des routes de montagne ou dans les rues étroites de certains quartiers. Ces conteneurs disposent d'une protection contre l'humidité, de dispositifs spéciaux d'arrimage et d'un plancher en bois permettant de déplacer facilement les meubles.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Réseau à deux vitesses

L'analyse objective et réaliste du système ferroviaire britannique par Trevor Garrod (FNAUT Infos n°155) montre bien qu'il n'est pas l'épouvantail parfois agité en France. Ce système est cependant l'un des plus coûteux pour l'usager en Europe. Or un réseau privé d'autocars concurrent du rail propose des tarifs attractifs, ce qui offre au gouvernement britannique un alibi commode pour ne pas investir davantage dans le rail. En France, les autocaristes pourraient bientôt concurrencer librement le rail : qu'en sera-t-il alors des liaisons ferroviaires, telles que Nantes-Bordeaux, qui n'auront pas été remises à niveau avant cette échéance ?

J-F Bretéché, 35 Cesson-Sévigné

Déraillement

Un des accidents du Translohr de Paodou (7-02-07) était dû à une erreur humaine, un conducteur ayant franchi un aiguillage en position déviée. Il n'en démontre pas moins la fragilité du Translohr : le guidage par un rail unique ne peut assurer la même sécurité qu'un système ferroviaire classique.

Henri Martin, FNAUT Lorraine



Photo : Est Républicain.

L'activité médiation de la FNAUT en 2006

La médiation est une procédure facile, rapide et peu onéreuse permettant de régler à l'amiable, sans encombrer la justice, un litige avec une entreprise après échec d'une réclamation auprès d'un service clientèle.

En 2006, notre service a traité 907 dossiers (747 en 2005), dont 652 concernaient la SNCF et 59 la RATP. 269 dossiers ont été transmis au médiateur de la SNCF (232 en 2005) et 19 au médiateur de la RATP (4 en 2005). Les litiges aériens sont transmis à la Direction générale de l'Aviation Civile, qui en assure le traitement depuis juillet 2005.

À la SNCF, les erreurs de commande sur Internet et les cas de mauvaise compréhension entre vendeur et voyageur (date du voyage, niveau de réduction), débouchant sur l'émission d'un billet non valable, ou non utilisable et non remboursable, ont donné lieu à de nombreuses réclamations. Il en a été de même de la carte "Famille Nombreuse" en raison de son long délai d'obtention.

D'autre part, de nombreux litiges ont été provoqués par le durcissement de l'attitude des centres de recouvrement des procès-verbaux à propos des oublis de cartes de réduction. Le médiateur a signalé ce dysfonctionnement à l'entreprise, qui est donc revenue à l'ancien système : sur présentation de la carte de ré-

duction après le voyage, l'amende est réduite au montant des frais de dossier.

Tous les dossiers reçus ne sont pas transmis aux médiateurs SNCF ou RATP : nous exerçons un rôle de filtre. En effet, si un dossier est fantaisiste ou a peu de chance d'aboutir, il est inutile de faire perdre du temps au voyageur et au médiateur. En pratique, les dossiers transmis concernent surtout des infractions, les autres concernent surtout des réclamations à propos d'une mauvaise exécution du contrat de transport : retard ou annulation d'un train, grève, mauvaise qualité de service.

Les taux moyens des avis favorables ou partiellement favorables rendus par le médiateur sont respectivement de 51% et 24%. Le rôle de filtre exercé par la FNAUT explique le taux élevé des avis favorables (69%) ou partiellement favorables (22%) rendus par le médiateur de la SNCF sur des dossiers transmis par la FNAUT.

Nos résultats auprès de la RATP sont analogues : 11 avis favorables à l'usager (classement du procès-verbal) et 4 partiellement favorables sur 19 dossiers transmis au médiateur, soit un taux de succès de 79% (68% en moyenne).

Anne-Sophie Trcera, service juridique
courriel : mediation@fnaut.org

Sauvegarde du patrimoine ferroviaire

On sait (FNAUT Infos n°154) que la FNAUT a soutenu RFF auprès de la Cour Administrative d'Appel (CAA) de Douai dans une action contentieuse où il était opposé à deux riverains ayant obtenu du Tribunal Administratif de Rouen l'annulation des travaux engagés en 2004, après 50 ans de quasi-abandon, sur la rocade ferroviaire nord de Rouen (Motteville-Montérolier). Nous avons su que ce soutien a été utile. La CAA de Douai a autorisé RFF à poursuivre les travaux, indispensables à une bonne desserte ferroviaire du port du Havre. Motif : une enquête publique n'était pas obligatoire pour ces travaux de modernisation, la réouverture d'une ligne ne peut être assimilée à la construction d'une ligne nouvelle.

Le Conseil d'Etat a rejeté un recours de la FNAUT contre le retranchement de la ligne Fontoy-Audun le Tiche (Lorraine) au prétexte qu'il ne s'agissait pas d'une ligne internationale, car les deux derniers kilomètres avant la frontière luxembourgeoise ne sont pas retranchés. D'autre part, la SNCF ayant émis un avis défavorable au retranchement, RFF l'a reconsultée dans l'espoir d'obtenir un nouvel avis plus favorable. Comme le soulignait la FNAUT, cette manœuvre était irrégulière, mais le Conseil d'Etat a considéré que la nouvelle

démarche de RFF concernait un projet tout à fait différent car il portait sur 21,8 km de ligne et non plus 21 km !

RFF a retiré sa décision de fermer deux sections de la ligne Evreux-Rouen, attaquée par la FNAUT devant le Tribunal Administratif de Rouen (FNAUT Infos n°155). La FNAUT Haute Normandie soutient fermement le projet de réouverture de la ligne, qui intéresse aujourd'hui le Conseil régional.

RFF critique volontiers la FNAUT, association passiste qui veut sauvegarder des emprises ferroviaires sans avenir. Gérard Mathieu, ancien ingénieur à la SNCF, consultant Transports, raconte l'anecdote suivante, à méditer : "alors que nous recherchions une sortie du TGV Atlantique au sud de Paris, un de mes collaborateurs découvrit avec horreur que le préfet s'appretait à signer l'autorisation permettant aux Domaines de vendre la plate-forme de Gallardon. Après trois mois d'efforts, la plate-forme fut récupérée in extremis par la SNCF, qui l'avait vendue aux Domaines ! Sans cette opportunité, le TGV aurait dû passer sur ligne classique jusqu'à Rambouillet, un tracé bien plus coûteux et bien moins efficace".

Economistes automobilistes

On n'est pas déçu à la lecture du rapport intitulé "infrastructures de transport, mobilité et croissance", publié par deux membres éminents du Conseil d'Analyse Economique, Michel Didier et Rémy Prud'homme.

Les auteurs plaident pour une application systématique du calcul économique (analyse coûts-avantages) aux décisions publiques concernant les transports. Ils affirment, bien sûr, tenir compte de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de l'effet de serre, et se placer dans une perspective de long terme et de mobilité durable.

Mais on voit vite où ils veulent en venir quand ils posent d'entrée de jeu la question : "jusqu'ou faut-il pousser la politique officielle de rééquilibrage modal, au risque de contraindre la mobilité des personnes et des marchandises, et de peser ainsi sur la croissance économique et l'emploi ?"

Selon l'une de leurs "lois de la mobilité de proximité", les usagers préfèrent la voiture particulière, plus rapide que le transport collectif. Conclusion : "il ne faut pas trop aller à l'encontre de la demande spontanée". Une taxation plus forte du carburant provoquerait en effet chez l'automobiliste une regrettable "perte de bien-être".

Un TGV Brive-Lille

A partir du 9-12-2007, une liaison quotidienne TGV Brive-Lille sera expérimentée pendant 3 ans. Elle desservira Limoges, La Souterraine, Châteauroux, Vierzon, Orléans, Juvisy (avec accès à Orly et aux RER C et D) et Roissy. Elle sera subventionnée à hauteur d'un million d'euros par an par chacune des régions Limousin et Centre. La tarification appliquée sera celle de Teoz.

Cette liaison était réclamée par la FNAUT (FNAUT Infos n°152). C'est la première fois que la SNCF accepte de faire circuler un TGV sur une ligne classique aussi longue. Pendant ce temps, RFF poursuit de gros investissements sur cette ligne : on se demande vraiment quelle pourrait être l'utilité d'un barreau TGV Limoges-Poitiers ...

Vallée d'Aspe

Le 6 juin dernier, un camion citerne s'est renversé accidentellement sur la RN 134 de la vallée d'Aspe. 20 000 litres de lessive de potasse se sont déversés dans le gave. 15 000 poissons sont morts et 4 km de vie aquatique ont été anéantis. Des camions chargés de produits toxiques passent sans contrainte de sécurité au cœur de 5 villages de la vallée. Après ce 15ème accident grave survenu depuis l'ouverture du tunnel du Somport, les Aspois sont inquiets car le flot des camions s'intensifie. Mais, comme le dit une

Rechercher systématiquement des transferts modaux est d'autant moins justifié, selon eux, que "même les politiques ambitieuses de report modal n'ont des avantages que très marginaux en termes de coûts sociaux évités" et que leur coût est prohibitif.

Nos économistes distingués prennent l'exemple du report modal préconisé par le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France : une baisse du trafic automobile de 3% par an sur cinq ans. Ils estiment que cette baisse implique une réduction de la taille du marché de l'emploi, c'est-à-dire du nombre d'emplois auxquels chaque travailleur peut accéder par exemple en 30 minutes, d'où une baisse de productivité de la région (ils oublient au passage le gain de temps procuré aux usagers des transports collectifs, un détail).

Les auteurs chiffrent à 13,6 milliards d'euros la perte économique annuelle pour la région. Or un milliard d'euros représente 15 000 emplois. Le PDU entraînerait donc une perte de 200 000 emplois par la région, tout cela pour une économie sur les émissions de CO2 de seulement 27 millions d'euros.

On dit parfois que la météorologie a été inventée pour que l'économie ne soit pas la seule science inexacte : la météo, elle, a fait quelques progrès.

résidente d'Urds, "il faudrait qu'un camion écrase un ours pour que les autorités réagissent".

Pont-levant

Malgré les critiques virulentes des commissaires-enquêteurs (FNAUT Infos n°156), les élus maintiennent le projet de pont-levant de Bordeaux. Commentaires de Denis Teisseire, de l'association Transcub : "le pont n'avait pas été choisi par conviction mais pour des raisons financières et par calculs politiques. Il illustre parfaitement le fossé qui existe entre élus et citoyens. Le vrai débat aujourd'hui est de savoir comment dimensionner le tunnel qui pourrait remplacer le pont-levant".

Service minimum

A l'occasion de l'examen par le Parlement du projet de loi sur la continuité des services publics de transport, un sondage de l'institut IFOP publié par Ouest France a indiqué que 71% des Français étaient "favorables à une limitation du droit de grève pour permettre la mise en place d'un service minimum dans les transports" (90% des électeurs de droite et 50% de ceux de gauche).

Ce sondage confirme donc que, comme l'affirme la FNAUT, la grève reste aux yeux des usagers une source importante de perturbation de la qualité de service.

Le coin du cycliste

Les bienfaits du vélo

Selon le docteur Jean-Luc Saladin, la pratique quotidienne du vélo minimise les risques de maladie : infarctus, cancer. Elle stimule les anticorps et les globules blancs qui sont des mécanismes de défense. Le risque de mortalité est réduit de 40%, le risque d'obésité de 80%, les infections saisonnières (rhume, bronchite) de 65%. L'exercice physique est aussi bénéfique pour la santé morale, il diminue le risque de dépression et de tension, il améliore la mémoire. Les enfants qui viennent à l'école à vélo restent plus éveillés pendant les cours. (voir aussi FNAUT Infos n°141)

En Allemagne

30% des 82 millions d'Allemands utilisent leur vélo régulièrement (au moins deux fois par semaine). Le pays compte 46 millions d'automobiles et 66 millions de vélos. Chaque habitant parcourt en moyenne 70 km à vélo par an (soit trois fois moins qu'un néerlandais) mais cette distance progresse.

Du 1er juin au 31 août, la campagne "au travail à vélo" bat son plein. Chaque participant s'engage à se rendre au travail à vélo pendant au moins 20 jours : en 2006, plus de 100 000 personnes appartenant à 12 000 entreprises et institutions se sont engagées.

Le maire de Brême (ville où les premières voies cyclables ont été aménagées dès 1897) montre l'exemple en pédalant chaque jour pour se rendre à l'hôtel de ville. La tradition cyclable est bien implantée aussi à Münster, ville étudiante de 200 000 habitants où la gare à vélos est la plus grande d'Allemagne (3300 places) et comprend un centre de location, un atelier de réparations et un magasin spécialisé.

Effet pervers

Selon une étude britannique récente, le port du casque à vélo pourrait être un facteur de risque pour les cyclistes : en effet, les automobilistes prennent moins de précautions lorsqu'ils doublent un cycliste casqué, considéré comme moins vulnérable qu'un cycliste non casqué. Un psychologue britannique l'a vérifié dans les rues de Salisbury et Bristol : à l'aide d'un capteur de distance et d'un ordinateur montés sur son vélo, il a enregistré 2500 dépassements par des automobilistes, la moitié casqué, l'autre moitié tête nue. Le port du casque réduit la distance de dépassement de 8,5 cm. Conclusion : le casque est utile pour les enfants et en cas de chute à vitesse réduite, mais il rend aussi une collision plus probable.

Récompense :

+2 points aux militants nantais de Greenpeace, qui ont distribué des tracts aux automobilistes pour les sensibiliser à l'effet de serre : "même en vacances on ne doit pas oublier la menace climatique. En juillet 2007, en Europe, il y a eu davantage de feux de forêt que durant toute l'année 2006".

Punitions :

-2 points à Francis Idrac, préfet de la région Aquitaine : "les autres modes de transport ne peuvent que se développer, mais ils doivent s'accompagner du développement de la voirie". Ne pas choisir, c'est si facile.

-3 points à Edouard Leclerc. Dans son magasin implanté route de Rouen à Bernay, du 16 au 20 mai 2007, il a vendu les carburants automobiles à prix coûtant en osant mettre en avant le slogan : "l'énergie est notre avenir, économisons-la". Quand l'énergie est bon marché, c'est bien connu, on la gaspille... mais les affaires sont les affaires.

-5 points aux étudiants en droit de la faculté de Rouen. Soutenus par le doyen de la faculté, 800 d'entre eux, sur 5000, ont signé une pétition pour obtenir non pas une nouvelle bibliothèque ou de meilleurs professeurs, mais... un parking, gratuit bien sûr. Le bus et le vélo, c'est bon pour les ouvriers, les étudiants en droit et leurs professeurs ont besoin de plus de confort.

Un maire automobiliste

Sous un voile d'écologie, Bernard Gérard, maire UMP de Marcq en Barœul (ville de 40 000 habitants située à 6 km de Lille), mène une politique pro-automobile soutenue. Il a fait passer de 220 à 355 le nombre de places de stationnement en "cœur de ville" : le terre-plein arboré de l'avenue Foch a été transformé en parking.

Réponse du maire à mes critiques parues dans Nord-Eclair : "tout le monde ne bénéficiant pas de la gratuité des transports publics, la voiture reste le moyen usuel et indispensable au transport des hommes et des marchandises".

Selon le maire, les bus ne transportent que des captifs voyageant gratuitement, peu importe donc que les services soient médiocres. Et quand les bus gênent, on peut les chasser. C'est ainsi qu'à l'occasion des travaux de l'avenue Foch, les arrêts groupés des lignes de bus 4A et 4B ont été déplacés, ils sont aujourd'hui distants de 450 m.

Marc Parmentier, 59 Marcq en Barœul

BIEN DIT

● **Didier Grimault**, FNAUT Centre : "lorsqu'il est complémentaire et non concurrent du train, l'autocar est un outil précieux d'aménagement du territoire et un maillon important de la chaîne de transport. Le vieillissement de la population, la hausse durable du prix des carburants, l'installation des citadins dans les bourgs satellites des grandes villes et l'augmentation du nombre des exclus élargissent sa clientèle potentielle là où le rail est absent".

● **J.-B.**, journaliste à Ouest France-Nantes, qui signe par ses seules initiales : "la gare de Nantes est saturée mais le contrat de projets Etat-région n'a rien prévu pour la moderniser. Les kopecks, on les réserve pour l'aéroport de Notre Dame des Landes. Mais cet aéroport est-il toujours d'actualité alors que les prix du kérosène s'envolent ?"

MAL DIT

● **Jean-Paul Pourquoi**, président du conseil général de la Lozère : "la fermeture des gares de Mende, Banassac et Langoigne au trafic des wagons isolés pourrait nous servir pour faire avancer au plus vite le dossier du doublement de la RN 88". Bravo, la SNCF !



Prévision risquée

"Dangereuse, puante, inconfortable, ridicule assurément, vouée à l'oubli rapide, telle est la voiture automobile qu'en Allemagne, MM. Benz et Daimler viennent de présenter au Kaiser Guillaume". Cette prévision, citée par Denis de Rougement, a été énoncée par Georges Clémenceau (La Justice, 1882).

Congestion

Lu dans un compte-rendu de colloque : "la ville de Grenoble est fortement encombrée par les éternels problèmes de congestion". A quand son désencombrement par des solutions innovantes de fluidité ?

Brèves

L'A75 déplace les emplois

Les élus et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Millau vantent les effets économiques bénéfiques de l'A75. Mais les entreprises attirées sur la zone d'activité de Millau-sud à La Cavalerie viennent de Sète et du Vigan...

Paradoxe de la vitesse

L'Association Française des Amis des chemins de fer (AFAC) déplore la disparition progressive des trains internationaux qui ne relèvent pas de la grande vitesse mais qui conservent cependant toute leur pertinence. Ainsi, hors les TGV et ICE, Paris n'est plus relié sans changement qu'à Madrid et Barcelone, Rome et Venise, Munich, Hambourg et Berlin. Les relations directes avec Copenhague, Varsovie et Cracovie, Prague et Vienne, Budapest et Bucarest, Lisbonne et Porto ont disparu.

Qualité suisse

En 2006, alors que SNCF-fret perdait un trafic considérable, la société suisse SBB-Cargo a augmenté ses activités de 7,5%. Son trafic intérieur est aujourd'hui de 4 milliards de tonnes-km, et son trafic international de 8 milliards de tonnes-km. Son taux de ponctualité est de 81% en trafic international nord-sud et de 96% en trafic intérieur.

Libéralisation ferroviaire

Après celle du fret, qui est aujourd'hui totale, la libéralisation du transport international des voyageurs interviendra au 1er janvier 2010. Le cabotage intérieur sera autorisé mais restera encadré. La libéralisation du trafic national (grandes lignes et régional) a été reportée à une date indéterminée.

Economistes automobilistes (fin)

Selon Michel Didier et Rémy Prud'homme (voir page 6), "les grandes agglomérations se sont doté de voies rapides de contournement ou de pénétration, et de coûteux transports collectifs en site propre". Les voies rapides urbaines seraient-elles bon marché ?

Dans son article "le rail et l'autoroute" paru en 2000 dans la revue Transports, Rémy Prud'homme comparait la productivité et le coût pour les finances publiques du rail et des autoroutes concédées : une démarche rigoureuse aurait exigé une comparaison entre les seules grandes lignes et les autoroutes.

Plus récemment, il évoquait, dans un rapport qu'il qualifiait de "scientifique", la "perte de bonheur" subie par les automobilistes amenés par la politique de la ville de Paris à se reporter sur le transport collectif.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

● L'association Piétons 67 s'inquiète de la recrudescence des accidents dont les piétons sont victimes. Elle multiplie les interventions pour le respect de la largeur minimum des trottoirs : 1m40 selon la recommandation du CERTU, qui n'a pas été respectée à Strasbourg lors de divers aménagements récents de la voirie. L'association critique aussi la création de pistes cyclables sur les trottoirs.

Aquitaine

● Suite aux 12ème, 13ème et 14ème accidents de camions (6 et 15 juin, 4 juillet) survenus depuis l'ouverture du tunnel du Somport ("plus de peur que de mal" selon la presse locale), le CRELOC rappelle que la seule solution de fond est la remise en service de la ligne Pau-Canfranc car de tels accidents se produiraient même sur la route rénovée, véritable toboggan routier, réclamée par tous les élus de la vallée d'Aspe (et même par un Comité d'habitants plus effrayés par les trains que par les camions). Seul Alain Rousset, président de la région, soutient le CRELOC.

Basse Normandie

● L'ADPCR soutient le projet de relation ferroviaire Granville-Saint Malo, mais elle estime que la desserte du Mont Saint Michel depuis Pontorson mérite mieux qu'une noria de bus articulés qui laisseront les visiteurs terminer leur trajet à pied sur un km. Elle préconise une desserte par tram-train, rapide, de grande capacité, réversible, confortable et esthétique.

L'ADPCR considère que le prix du TER est trop élevé en Basse Normandie (par exemple 14,5 euros pour les 105 km du trajet Caen-Coutances) et demande à la région de suivre l'exemple lorrain d'une tarification simple et modérée.

Champagne-Ardenne

● L'APUTCRE de Reims bataille pour obtenir une réduction du nombre des TGV Reims-Paris soumis au tarif de pointe, et recueille systématiquement les doléances des voyageurs (retards, trains complets en 2^{de} classe).

Fin juin, l'association a distribué aux usagers des bus 2500 tracts les incitant à appuyer le projet de tramway lors de l'enquête publique, afin de ne pas laisser les opposants monopoliser l'expression. Elle a prévenu les candidats à la mairie de Reims qu'elle appellera à

voter contre ceux qui inscrieraient dans leur programme la remise en cause du tramway.

Midi-Pyrénées

● L'association TARSLY proteste contre les retards systématiques des TER et réclame la mise à double voie de la section Toulouse-Saint Sulpice, tronçon commun des lignes d'Albi-Rodez et de Figeac, prévue seulement pour 2020. Elle s'étonne qu'on envisage sérieusement de mettre en service dès 2014 une autoroute Castres-Toulouse qui contribuerait à l'engorgement de Toulouse et concurrencerait la voie ferrée parallèle, dégradée et mal exploitée.

Pour TARSLY, il est choquant, dans le contexte actuel de crise écologique, qu'il faille 7 ans pour construire 70 km d'autoroute et 13 ans pour doubler 31 km d'une voie ferrée saturée. Tarsly propose également l'électrification de Toulouse-Albi en vue d'une future desserte TGV.

Rhône-Alpes

● Lyon-Métro-Transports Publics a organisé une conférence d'Emmanuel Perrin, expert au CETE de Lyon, sur les parcs relais à Lyon, Lille et Stuttgart (dans cette dernière ville, les parcs relais offrent 16 000 places).

L'association participe activement, dans le cadre du conseil de développement du Grand Lyon, au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de l'agglomération lyonnaise et au projet de "vision métropolitaine à l'horizon 2020". L'association demande la création d'une autorité unique urbanisme-transport au niveau de l'aire urbaine lyonnaise.

● L'AFGFUT 74 propose la réalisation du shunt d'Ambilly qui permettrait aux trains Paris-Saint Gervais d'accéder à la vallée de l'Arve sans rebroussement à Annemasse.

● Le SCUA d'Annecy demande la promotion de la gare de Pringy, bien placée par rapport au réseau routier, en "gare nord" d'Annecy, avec un parking adapté aux besoins des voyageurs TGV, et la création d'un site propre pour autocars, autobus, taxis et covoitureurs entre Annecy et la Balme de Sillingy.

● L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) demande de meilleures relations entre Grenoble et le sud des Alpes. Elle souhaite l'utilisation de la ligne des Alpes pour l'acheminement direct du fret (gypse, eaux minérales, produits chimiques) des Hautes Alpes vers la Savoie : un détour de 200 km par Avignon et l'axe rhodanien, avec trois changements de locomotives, serait ainsi évité.

● Jean Sivardière et Régis Bergounhou sont intervenus dans le groupe Energie-Climat et l'atelier Transport-Climat du Grenelle de l'Environnement. Ils ont défendu les propositions présentées dans FNAUT Infos n°158.

● Toutes les ONG présentes au Grenelle de l'Environnement (FNE, FNAUT, RAC, Amis de la Terre...) et les syndicats (CGT, CFTD, FO, CFE-CGC) ont pris une position commune sur la politique du transport de fret et demandé en particulier un moratoire sur la décision de la SNCF de fermer 262 gares au trafic des wagons isolés. A la suite de cette initiative, la présidente de la SNCF a invité les associations : la FNAUT était représentée par Michel Zonca, animateur du groupe fret de la fédération.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès de Christian Durif : militant très actif de l'Association pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes et de la FNAUT Franche Comté, il avait largement contribué au succès du congrès de la FNAUT tenu à Besançon en 2006.

● La FNAUT a demandé à Roselyne Bachelot, ministre de la Santé, de soutenir les recherches sur les liens entre bruit des transports et santé, entreprises par le bureau européen de la World Health Organization.

● Agir pour l'Environnement, le RAC, FNE et la FNAUT sont intervenus auprès des euro-députés pour leur demander de soutenir le projet de la Commission relatif aux émissions de CO2 par les véhicules particuliers.

● FNE, la FNAUT, le RAC et Alsace Nature ont protesté contre la décision prise par Nicolas Sarkozy, pendant le Grenelle de l'Environnement, de promulguer la déclaration d'utilité publique du grand contournement autoroutier ouest de Strasbourg.

● Jean Sivardière est intervenu lors de la première conférence nationale du rail organisée par Avenir rail, et lors d'un colloque sur la gouvernance des entreprises publiques organisé à Paris par le Centre international de recherche et d'information sur l'économie publique, sociale et coopérative (CIRIEC).

● Jean-Paul Jacquot et Simone Bigorgne ont présenté la doctrine et les activités de la FNAUT au congrès de l'association britannique Rail Future.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 159
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

Après le Grenelle de l'environnement

Démarche originale de démocratie participative, le Grenelle de l'environnement a rassemblé des fonctionnaires, des élus territoriaux, des représentants du patronat, des syndicalistes et des militants associatifs. La FNAUT était présente dans le groupe climat-énergie.

Le rapport de l'atelier transport, dont le thème était très conflictuel, a fait une large place aux propositions de la FNAUT et des autres associations environnementalistes (France Nature Environnement et Réseau Action Climat), qui y ont travaillé main dans la main et ont pu s'y exprimer librement.

On pouvait craindre que de ce travail remarquable ne sorte qu'une souris verte enrobée dans le "bavardage durable" à la mode. Même si certains d'entre eux sont encore imprécis ou même franchement décevants, les résultats sont loin d'être négligeables (voir page 6) : en trois mois, on a plus progressé qu'au cours des dix années précédentes.

Il serait exagéré de parler de révolution (le 18/20 décerné par Nicolas Hulot n'est pas sérieux) car les mesures dites impopulaires, les plus efficaces, ont été écartées. Mais les engagements du Chef de l'Etat marquent une inflexion par rapport aux orientations passées, souvent désastreuses, de la politique des transports. Les programmes d'investissements vertueux (TCSP, LGV) sont accélérés de manière très volontariste.

Le Grenelle n'est pas terminé. Les associations ont encore du pain sur la planche puisque les bonnes intentions affichées aujourd'hui par l'Etat doivent être mises en musique, c'est-à-dire confirmées, précisées et ... financées.

Et les lobbies routier et aérien, très influents auprès des parlementaires qui auront à voter début 2008 la loi-programme sur l'environnement, n'ont pas disparu comme par miracle.

La démarche du Grenelle a été - enfin - l'occasion d'une reconnaissance officielle du mouvement associatif, de sa représentativité et de ses compétences.

On espère que cette reconnaissance sera durable et se traduira par l'attribution aux associations des moyens politiques et financiers dont elles ont besoin pour poursuivre efficacement leur travail, en particulier lors du suivi des décisions du Grenelle.

Jean Sivardière

Information horaire et tarifaire : la SNCF doit revoir sa copie

Depuis la fin 2006, l'information horaire et tarifaire fournie par la SNCF sur ses services nationaux et interrégionaux s'est fortement dégradée, et l'introduction de sa nouvelle offre tarifaire le 7-10-07 (FNAUT Infos n°158) a accentué les conséquences de cette évolution. Dans une étude pilotée par Jean Lenoir, la FNAUT a exposé à la SNCF un ensemble de propositions répondant aux attentes de clarté et de transparence commerciale exprimées par la clientèle et susceptibles de stimuler la fréquentation du train. Des propositions permettant de valoriser l'offre Corail ont été également présentées, elles seront publiées dans notre prochain numéro.



Photo : Marc Debrincat

Une nouvelle offre tarifaire

Rappelons que l'offre ferroviaire dépend de deux directions SNCF :

- la direction Voyages-France-Europe (VFE-ex Grandes Lignes) gère les services TGV, Corail Téo et Lunéa, et certains services assurés par des trains Corail ordinaires ;
- la direction SNCF Proximités (ex direction du Transport Public) gère les Corail Intercités et, sous l'autorité des régions, les services TER à courte et longue distance et le Transilien.

La nouvelle grille tarifaire ne concerne que les trains VFE à réservation obligatoire, c'est-à-dire TGV, Téo et Lunéa.

La création d'une tarification Pro est un progrès : en échange d'une hausse très modérée du prix, la SNCF offre aux voyageurs en déplacements professionnels une utilisation plus souple du billet et de nouveaux services. C'est la tarifi-

cation dite Loisir destinée à la clientèle non-professionnelle qui pose problème. La SNCF en attend un meilleur remplissage de ses trains, donc des recettes nouvelles qui lui permettront d'offrir des tarifs plus avantageux. Le revers de la médaille est double pour le voyageur :

- une plus grande difficulté de compréhension de la grille ;
- une retenue excessive (10 euros) imposée au voyageur occasionnel obligé d'échanger ou de se faire rembourser son billet le jour même de son voyage.

La nouvelle démarche de la SNCF souffre d'une contradiction : le voyageur est incité, afin de bénéficier du tarif le plus bas, à anticiper au maximum sa décision d'acheter son billet ; mais l'exploitant ne lui fournit pas l'information suffisante à la préparation "libre" (sans orientation par le système de vente) de son voyage, d'autant plus nécessaire que l'offre horaire, et maintenant tarifaire, s'est complexifiée.

Nous discutons ici l'information horaire et tarifaire fournie par la SNCF sur tous ses services longue et moyenne distance : trains VFE et Corail Intercités.

Cette information s'est très fortement dégradée fin 2006. Les conséquences de cette dégradation se sont aggravées le 7 octobre 2007, date à laquelle la nouvelle offre tarifaire et de service est devenue encore plus complexe et opaque.

La SNCF, par une charte signée devant les associations de consommateurs, s'était engagée sur la transparence commerciale. La nouvelle documentation écrite, mise en œuvre sans concertation, est devenue dispersée, complexe et incomplète. Elle n'offre désormais aucune vision globale du réseau.

Il est donc devenu impératif que le voyageur puisse disposer, avant son achat (au guichet, par téléphone ou par Internet), de la documentation nécessaire à la préparation de son déplacement. Une telle documentation, écrite et électronique, doit être précise, pédagogique et aisément disponible : elle est aussi utile aux internautes qu'aux 75% de la clientèle qui n'utilisent que les moyens traditionnels pour ses achats.

D'une manière générale, le voyageur veut retrouver une maîtrise de l'information sur les horaires et les tarifs, une autonomie dans la préparation de son déplacement.

Cette exigence de transparence commerciale est d'autant plus légitime que la SNCF bénéficie d'un monopole d'exploitation.

1. Le CD-ROM "Horaires et informations", bien conçu et bon marché (8 euros), doit être largement diffusé : il devrait être disponible aux guichets de toutes les gares. Son existence doit être mentionnée sur la documentation écrite et informatique, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Sur le fond, il ne nécessite que des améliorations limitées, par exemple l'affichage du calendrier de circulation des trains.

2. Le site voyages-SNCF.com doit être très nettement amélioré, surtout en ce qui concerne les relations transversales et les relations exigeant une ou plusieurs correspondances.

Actuellement, contrairement à l'engagement pris par la SNCF en 2005 sur demande du ministre des Transports, les itinéraires passant par Paris ou, plus généralement, exigeant l'utilisation d'un TGV sont privilégiés au détriment d'itinéraires plus naturels alors qu'ils sont plus coûteux pour le voyageur, plus contraignants et pas nécessairement plus rapides.

Ainsi, le 20 juin 2007, deux relations Caen-Bordeaux par Le Mans et Tours en 5h40 pour 69,60 euros étaient données

par le CD-ROM, alors que le site internet n'indiquait que trois relations par Paris : une en 5h38 et les autres en 6h40 pour 97,70 euros (voir aussi page 3).

La SNCF doit assurer la promotion des relations transversales et non les assécher artificiellement.

3. Les nouveaux guides TGV, TéoZ, Lunéa ne correspondent pas à l'attente du voyageur, qui s'intéresse à la possibilité d'effectuer tel ou tel déplacement, et non à celle d'emprunter tel ou tel type de train (à l'exception du service auto/train, dont le guide est très bien fait) : le "produit" de la SNCF n'est pas le train, mais le voyage.

Il manque à ces guides une première rubrique essentielle : comment s'informer sur les horaires et les prix pour un voyage précis ! La tarification Bambin n'est même pas signalée. Aucun guide n'existe jusqu'à présent pour les trains Corail et Corail Intercités.

Ces différents guides, existants ou à créer, devraient être fusionnés en un guide unique d'"informations générales pour le voyage", qui ne devrait pas renvoyer à internet pour les "détails".

4. Ce guide unique serait le complément d'un guide général «Horaires et prix» tel que ceux qui ont été supprimés fin 2006 malgré leur excellente présentation et leur utilité ; ce guide général mentionnerait aussi les principales relations transversales et de nuit.

Ce serait une première étape économique vers une information horaire globale sous forme d'un indicateur national simple et complet comme il en existe dans les pays voisins (voir le guide anglais Cook de 62 pages, concis mais complet). Cet indicateur pourrait comprendre les horaires des TER en correspondance, sur le modèle de l'excellent guide du TGV Est-européen.

5. Les fiches horaires qui ont survécu, non diffusées hors des lignes concernées, sont à la fois complexes et incomplètes. Pour les détails, elles renvoient elles aussi à Internet.

6. Le voyageur doit être informé avec précision par la documentation écrite et informatique sur les niveaux de tarification des différents trains. Un affichage du type "période normale" ou "période de pointe" n'est en rien incompatible avec la nouvelle grille tarifaire.

7. A défaut de pouvoir afficher le prix de base de chaque voyage, la documentation écrite et informatique doit impérativement mentionner, pour de nombreuses relations, la fourchette des prix applicables et notamment :

- les prix Loisir standard et Pro en périodes de pointe et normale ;
- les prix Loisir les plus bas, avec ou sans carte commerciale.

Comme tous les six mois, je me suis rendu début mai à mon bureau SNCF pour prendre les horaires TGV au départ de Lyon. Quelle surprise ! Le format et le contenu ont été complètement modifiés. Il faut dorénavant prendre autant de fiches que de directions. Les TER sont regroupés sur la même fiche que les TGV, ce qui ne facilite pas la recherche.

Pour connaître les conditions de circulation de tel ou tel train, il faut se repérer sur un indice situé en bas de la fiche. Auparavant l'information était donnée juste au-dessous du train, sous forme de petites marques de couleur.

Plus grave : la SNCF n'indique plus si ses trains sont en période de pointe ou en période normale. Les indications tarifaires ont disparu. Enfin la taille des caractères d'impression a été réduite.

En résumé, il est maintenant beaucoup plus difficile de préparer un voyage ou un trajet. Je ne sais quelles raisons ont poussé la SNCF à changer ces modèles. Ce n'est manifestement pas le désir de mieux servir la clientèle. Elle pensait sans doute faire coup double :

- réduire le coût des documents horaires, mais rien n'est changé, car il en faut bien plus pour avoir tous les départs à partir de la région lyonnaise ;

- faire en sorte que les voyageurs ne puissent plus choisir en connaissance de cause les trains en heure creuse, et donc faire des bénéfices supplémentaires à cette occasion.

De cette façon, la SNCF n'incite pas ses clients voyageant à titre privé à prendre de plus en plus le train, en particulier le TGV, qu'elle cherche pourtant souvent à faire préférer. Elle pourrait me rétorquer qu'il faut faire ses réservations sur Internet quand on en est équipé. Il est là aussi très difficile de trouver les horaires et conditions de circulation des trains de la journée pour une direction précise. En conséquence la SNCF complique tout, le bon choix serait de revenir aux anciens modèles.

Jean-Pierre Legrand, 69 Caluire

Dans sa réponse à ma lettre, la SNCF évoque une étude effectuée en 2004, qui aurait révélé les défauts de l'information diffusée aux voyageurs et suscité les mesures récentes. Sans parler du délai de 3 ans qui a été nécessaire pour mettre en œuvre ses conclusions, on peut s'interroger sur le sérieux de cette étude. Il faut ne jamais voyager pour ne pas se rendre compte que les nouveaux guides sont plus complexes et moins complets que les précédents. Quant aux prix, imagine-t-on les galeries Lafayette refuser de les communiquer à sa clientèle ? Espérons qu'une nouvelle étude incitera la SNCF à revenir en arrière.

Ne pas s'énerver !

Mon épouse devant se rendre le 16 novembre de Grenoble à Dole, où elle souhaitait arriver en milieu de fin d'après-midi, je lui propose imprudemment d'organiser son voyage en train. Je consulte voyages-sncf.com. On me demande de préciser si le départ a lieu à Grenoble ou Grenoble (38) et l'arrivée à Dole ou Dole ville (ce qui n'a d'ailleurs aucune influence sur le résultat de la recherche), puis de décrire l'itinéraire choisi "via..."

Sans préciser le fameux via, j'obtiens deux relations par Dijon (7h40-12h24 et 8h01-15h24), trop matinales, et deux autres relations, trop tardives.

Via Lyon, aucun train n'est proposé.

Via Dijon, j'obtiens un train supplémentaire 13h15-18h45. Via Lons-le-Saunier, je trouve encore les relations 7h40-13h20 et 11h58-17h35.

Via Besançon enfin, on me donne une réponse qui me laisse perplexe : "nous avons plusieurs propositions, disponibles grâce au lien ou trajet via".

Commençant à m'énerver, je consulte le site www.cff.ch, qui m'indique immédiatement des relations cachées par la SNCF : 10h10-15h24 par Dijon, 10h38-16h26 par Besançon, 11h58-16h33 par Dijon, 13h18-17h23 par Lons.

Jean Sivardière

Fiche horaire obscure

La fiche horaire 2007 relative au TGV Roissy-Bourg en Bresse était un modèle de confusion. 18 circulations étaient décrites, 10 d'entre elles étant précisées par le renvoi "n°2". Mais en bas de page, on trouvait 4 renvois différents portant le même numéro 2, dont l'un particulièrement obscur : "circule jusqu'au 10 août, du 16 août au 30 septembre et à partir du 6 octobre tous les jours sauf le 2 septembre".

Pierre Lordon, 01 Bellegarde

Tarifs trop compliqués

La tarification SNCF devient tellement complexe que même les cheminots s'y perdent. La SNCF a ainsi dû rectifier des erreurs publiées dans la lettre d'information (du 2 octobre 2007 de son site voyages-sncf.com, et préciser que :

- certains avantages de la nouvelle offre Pro concernent exclusivement les billets achetés aux tarifs TGV, Téoz et Lune Pro avec une carte Grand Voyageur ;

- la souplesse d'accès au train à plus ou moins 2 heures est réservée exclusivement aux Grands Voyageurs Le Club.

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

BIEN DIT

Isabelle Rovira, économiste des transports au GART : "plus on facilite la compréhension par l'utilisateur, plus on incite à utiliser le transport collectif".

On sait que la ligne Nantes-Bordeaux est l'une de ces transversales dont l'avenir est incertain. Parcourue, depuis 1973, date de la dernière réforme importante, par 5 allers-retours (AR) quotidiens (+ un 6ème AR en plein été et des renforts en fin de semaine), elle a d'abord vu disparaître le train de nuit Quimper-Toulouse en décembre 2003 puis, un an plus tard, l'AR du matin.

Et pourquoi s'arrêter en si bon chemin dans la dynamique du déclin ? L'AR du début d'après-midi était lui aussi menacé, mais la bataille des trains Corail en 2005 a permis de le maintenir.

Depuis lors, la desserte a été insidieusement réduite à 3 AR (4 en plein été) : une desserte digne d'un pays sous-développé pour relier deux grandes agglomérations portuaires ... Dix mois sur douze, aucun train ne circule au départ de Nantes, en semaine, entre 17h27 et 10h17 le lendemain ; la situation est analogue en sens inverse.

Mais que les voyageurs se rassurent en interrogeant la SNCF par internet : tout change alors. Ainsi, le 26 juin, entre 4h55 et 15h55, 12 AR Nantes-Bordeaux sont proposés sans vergogne par la SNCF, avec changement à Saint Pierre des Corps ou mieux encore, à Paris-Montparnasse, avec des temps de parcours allant de 4h28 à 6h19. Le prix du voyage n'a sans doute aucune importance aux yeux de la SNCF puisque, pour elle, le temps l'emporte sur la distance, et le temps... c'est de l'argent.

Pourtant, noyés dans cette offre abracadabrantesque, ce sont bien les trains directs via La Rochelle qui offrent le meilleur temps de parcours, entre 3h49 et 4h10, par le plus court chemin et au meilleur prix pour le voyageur.

Au lieu d'habituer les voyageurs, par une incitation pernicieuse, à des itinéraires de 545 ou 1009 km quand la ligne directe en fait seulement 376 (310 par la route), ne serait-il pas plus pertinent de la part de la SNCF de proposer à l'Etat et aux collectivités concernées une remise à niveau de l'infrastructure ?

Pour mémoire, en 1988, les locomotives les plus puissantes permettaient de rattraper un retard de 22 mn, soit un temps de parcours de 3h25. En ce début du 21ème siècle, alors qu'on brasse des milliers de m3 de terre pour faire rouler le TGV à 320 km/h, est-il impensable de ramener la durée du trajet direct à 3h15 en améliorant la ligne existante ?

Sur ce sujet, on lira avec intérêt une analyse excellente de Pierre-Henri Emangard parue dans la revue *Transports Urbains* n°107, juillet 2005.

Gérard Gautier, FNAUT Pays de la Loire

Je veux aller de Tours à Clermont-Ferrand le vendredi 13 juillet en partant vers 14h. Le site SNCF tout comme l'automate en gare me proposent :

- un départ à 14h12, via Paris-Montparnasse en TGV puis Gare de Lyon-Clermont en Teoz pour 101 euros, 6h47 de trajet et une arrivée vers 21h ;

- ou un départ à 15 h40 via Austerlitz et Gare de Lyon pour 70 euros, 8 h 11 de trajet et une arrivée à plus de 23 H.

Or il existe un départ à 14h05 de Tours en TER pour Nevers et fin de parcours en Téoz pour 48 euros, seulement 4H02 de trajet et une arrivée à 18 h 07. J'ai bien sûr choisi cette solution.

L'attitude de la SNCF vis-à-vis du voyageur est détestable car elle grossit le prix du voyage, elle allonge la durée du parcours et impose un transfert pédestre ou par bus à Paris, enfin elle assèche parfois le trafic des TER.

Le voyageur basique, ainsi informé, se détournera du train et, s'il le peut, ira en voiture à Clermont, un jour de surcharge routière (week-end du 14 juillet), sans se douter un instant qu'il pouvait voyager confortablement pour moins de 50 euros et en 4 heures.

Jean-François Troin, FNAUT Centre

Alors qu'il existe une excellente relation Paris 12h05-Pontorson 15h14 passant par Rennes, aisément détectable sur le site allemand de la Deutsche Bahn, le site de la SNCF ne propose qu'un départ de Paris à 11h05.

Guy Fontenelle, ADPCR

Il n'a jamais été possible, en gare de Fontainebleau-Avon, d'obtenir les fiches horaires des TER Bourgogne ou Centre donnant les trains allant jusqu'à Laroche-Migennes ou Briare. Par internet, on obtient des informations truquées aiguillant vers le TGV : en 2006, le site de la SNCF n'indiquait aucun train entre Paris et Avallon le dimanche matin mais mentionnait le TGV par Montbard (en 2007, une fiche horaire donne un car entre Auxerre et Avallon).

Gérard Dorlé, 77 Avon

Il faut dénoncer la politique de la SNCF qui fait tout pour remplir ses TGV et Teoz au détriment des services classiques. Récemment, des trains directs Bourges-Paris ont été supprimés, ce qui impose une rupture de charge à Vierzon et un tarif plus élevé. Il faut maintenir une desserte Corail sur les lignes classiques, dans les horaires rapides d'autrefois, avec des tarifs moins élevés que ceux du TGV et sans réservation obligatoire ou contingentement. Il ne faut pas faire du tout-TGV comme on a fait du tout-autoroute.

Michel Vandembroucke, Lyon Tramway

Crémaillères, funiculaires et téléphériques urbains

La FNAUT a toujours affirmé que la panoplie des techniques de transport collectif urbain répond à toutes les situations. S'il s'agit de desservir de petites collines, le trolleybus est plus performant que l'autobus et, si le volume du trafic l'exige, le tramway (sur rails) lui-même peut être envisagé. Si le relief est plus accentué, des techniques spécifiques sont disponibles.

- Une crémaillère est une voie ferrée de pente trop forte pour que la traction de roues motrices par adhérence soit possible : les voitures s'agrippent à une voie axiale portant une crémaillère qui les entraîne à la montée et les retient à la descente. Les crémaillères sont nombreuses en montagne (ligne du Montenvers à Chamonix, tramway du Mont Blanc) mais plus rares en milieu urbain.

Sur une même ligne, on peut trouver des tronçons avec et sans crémaillère : ainsi le métro de la ligne C de Lyon utilise une crémaillère entre les stations Hôtel de Ville et Croix Rousse (pente 17%) puis roule en adhérence jusqu'à Cuire. Plusieurs trains peuvent circuler sur une ligne à crémaillère. Le matériel est très coûteux (la Suisse a un monopole de fait de ce type de matériel), ce qui a éliminé l'extension possible de la ligne C vers Sathonay et la ZUP de Rillieux.

- Le funiculaire comporte deux voitures (ou deux rames) reliées par un câble passant sur une poulie de grand diamètre fixée à la station supérieure, et dont les masses s'équilibrent. Les voitures, non motorisées, sont entraînées par le câble et circulent sur des rails, leur mise en mouvement exige peu d'énergie. De nombreux funiculaires fonctionnent à Naples, Gênes et Valparaiso (12 y sont encore en activité).

Les deux voitures se croisent au milieu de la ligne, qui est souvent à voie unique (sauf au point de croisement à mi-parcours), et généralement de pente constante et sans station intermédiaire, comme à Fourvière (Lyon). Il existe aussi des funiculaires comportant une station intermédiaire : c'est le cas du funiculaire Saint-Jean - Saint-Just à Lyon.

Malgré les progrès récents des funiculaires en capacité et en vitesse, notamment dans les stations de ski, la crémaillère est plus souple et offre une plus grande capacité que le funiculaire. Alors que le funiculaire lyonnais Croix Paquet-Croix Rousse voyait son trafic stagner et risquait de disparaître, il a été remplacé par une crémaillère prolongée aux deux extrémités pour devenir la ligne C du métro : 4 rames de deux voitures

et circulent en pointe, et le trafic a pu être multiplié par 25 (33 000 voyageurs par jour). Les funiculaires sont mieux adaptés que les crémaillères aux très fortes déclivités.

- Le téléphérique est une sorte de funiculaire aérien suspendu à un câble porteur. Il peut offrir de bonnes performances en vitesse, capacité et fréquence, donc un débit élevé. Les coûts d'investissement et d'exploitation (personnel, énergie) sont modérés. Le système est peu adapté aux itinéraires exigeant des stations intermédiaires. Il convient bien à la desserte de quartiers en altitude (Barcelone, Belcourt à Alger) et de sites touristiques urbains.

Le téléphérique de Hong-Kong est un bon exemple de cette technique en milieu urbain (voir aussi celui de Portland) : long de 5,7 km, il relie en 20 mn un aéroport situé sur une île artificielle, une zone d'expansion urbaine et un site touristique très fréquenté situé à 418 m d'altitude, le débit horaire est de 3500 personnes par sens (112 cabines très confortables de 17 places).

- L'ascenseur, droit (comme celui d'Arcachon) ou oblique, complète la panoplie des techniques disponibles pour vaincre les reliefs urbains (et la Tour Eiffel). Le funiculaire de Montmartre a été remplacé par deux ascenseurs parallèles indépendants.

Signalons pour mémoire le système Poma 2000, étudié à Grenoble dans les années 70. Cet engin sur pneus entraîné par un câble a été implanté en 1989 à Laon, sur la piste d'un ancien tramway, pour relier la ville basse (gare) et la ville haute (cathédrale). Son entretien devenant de plus en plus coûteux, il devrait être remplacé prochainement par un engin plus classique.

D'autres villes françaises sont implantées sur deux niveaux et l'une des techniques décrites ci-dessus y a été, y est ou pourrait y être utilisée. Des funiculaires sont en service à Evian (réouverture en 2002), Langres, Le Havre, Pau, Thonon. On trouve des ascenseurs à Arcachon, Monaco et Rocamadour (l'un vertical, l'autre incliné). A Grasse, un funiculaire est à l'étude pour relier la gare SNCF au centre-ville situé 112 m plus haut, sur le tracé de celui qui existait autrefois. A Rodez, un téléphérique est envisagé entre la vallée où passe la RN 88 et le plateau où est implantée la ville ancienne autour de la cathédrale. Des projets sont à l'étude à Issy-les-Moulineaux et Givors. Des possibilités existent aussi dans de petites villes (Saint Flour) dont le centre-ville est envahi de voitures (voir le site www.funimag.com).

Une solution miracle ?

Comme les navettes fluviales et maritimes (Nantes, Toulon), les techniques présentées ici sont complémentaires des moyens classiques, il ne faut pas en faire une nouvelle "solution miracle" : leur avenir est limité car elles répondent à des cas d'espèce très spécifiques (à Lausanne, la crémaillère reliant la ville à Ouchy va être remplacée par la partie sud d'une ligne de métro automatique sur pneus). Elles doivent être utilisées avec discernement car elles introduisent des ruptures de charge et ajoutent de la disparité au parc de véhicules de transport collectif.

Il en est de même du téléphérique horizontal utilisé dans les villes coupées par de larges obstacles naturels (le Saint Laurent à Montréal) ou implantables sur le terre-plein central d'une autoroute urbaine (projet Transville).

Jean-Louis La Rosa, Lyon-Métro

La crémaillère de La Turbie reliait Beausoleil à la Grande Corniche : 70 ans après sa fermeture, cet équipement à vocation alors touristique serait bien utile pour les déplacements quotidiens, surtout s'il descendait à Monaco.

Le quartier de Cimiez, situé au-dessus du centre-ville de Nice, a été desservi pendant plusieurs décennies, à la satisfaction générale, par un trolleybus qui avait remplacé un tramway à l'exploitation périlleuse mais supprimé en 1970.

Il n'en va pas autrement à Marseille où les trolleybus qui desservaient les quartiers établis sur la colline de Notre Dame de la Garde ont été récemment supprimés (il existait même autrefois un ascenseur-funiculaire qui donnait accès à la basilique). A l'autre bout de la ville, les habitants des quartiers de La Viste et Saint Antoine regrettent encore l'absurde remplacement des trolleybus par des autobus il y a 30 ans (montée de 8,5% sur 2 km). A l'inverse, Lyon a su garder et moderniser ses trolleybus et funiculaires ou crémaillères.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

L'utilisation de transports urbains par câble ne doit pas renforcer l'urbanisation de "hauteurs" telles que les balcons alpins de Grenoble. Un téléphérique horizontal reliant la rive droite de l'Isère en amont de Grenoble à la rive gauche desservie par le train est à l'étude, mais il serait plus efficace de desservir les deux rives par un tram-train.

Antoine Jammes, ADTC-Grenoble

Les transports par câble sont intéressants pour les villes de la Côte d'Azur présentant un fort gradient de relief, mais il faudrait imposer de sérieuses limites à l'urbanisation en altitude.

Jean-François Troin, FNAUT Centre

Carburant : la FNAUT répond à l'UFC

Opposée à une taxation supplémentaire des carburants automobiles, l'UFC-Que Choisir affirmait, à la veille du Grenelle de l'environnement, que le prix de ces carburants a augmenté de 63% depuis 1995. La réalité est bien différente, comme l'a montré Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos n°156).

De 1995 à 2006, la hausse du prix des carburants a été de 47% en monnaie courante (soit 25% hors inflation), mais le SMIC a augmenté lui aussi de 47% et le salaire moyen de 33%. En définitive, la hausse a été nulle pour le smicard et de 12% pour le salarié moyen.

Préconiser le développement des transports collectifs pour lutter contre l'effet de serre, comme le fait l'UFC, relève du vœu pieux car l'argent public manque pour en assurer le financement.

Selon le GART, 43 milliards d'euros sont nécessaires d'ici 2020 pour les seuls investissements de transports urbains en Ile de France et en province. En règle générale, le coût d'exploitation des transports urbains est 4 fois supérieur aux coûts d'investissements.

C'est pourquoi la FNAUT est favorable à une hausse annuelle de la TIPP, de 1% plus rapide que l'évolution du salaire moyen : la refuser, c'est condamner le transport collectif à la stagnation, en particulier dans les zones aujourd'hui mal desservies.

Chèque fantôme

Instauré hors Ile de France, début 2007 par le gouvernement Villepin pour limiter l'effet de la hausse du prix des carburants (FNAUT Infos n°150), le chèque transport, facultatif comme le chèque restaurant, n'a encore pas vu le jour : aucun chèque n'a encore été distribué ou même imprimé (Le Monde).

Les employeurs trouvent le dispositif trop complexe : le salarié peut demander le remboursement de la moitié de son abonnement domicile-travail, soit en moyenne 200 euros par an, ou, s'il n'a pas accès au transport collectif, la prise en charge de ses frais de carburant jusqu'à 100 euros par an. Quant aux entreprises de transports, elles le refusent comme moyen de paiement.

La FNAUT maintient donc sa proposition, réaffirmée à l'occasion du Grenelle de l'environnement : généraliser à la province la formule en vigueur depuis 1982 en Ile de France, c'est-à-dire la prise en charge obligatoire par l'employeur de la moitié de l'abonnement domicile-travail du salarié, supprimer le chèque essence et mettre en place des incitations à se déplacer à pied, à vélo et en covoiturage.

Un chroniqueur bien prétentieux

Avec une suffisance étonnante, Eric Le Boucher ironise, dans le Monde du 30 septembre, sur ces "militants écologistes professionnels du tam-tam, achetable par des mesures symboliques telles que la réduction des vitesses de 10 km/h sur les routes", une mesure qui, selon lui, "ne servirait presque à rien et horripilerait les conducteurs". Et il cite Christian Gérondeau, qui préconise plutôt, on s'en doute, d'éliminer les vieilles voitures polluantes.

Pourtant la réduction des vitesses n'est pas un gadget. L'économie de CO2 émis par les voitures pourrait atteindre deux millions de tonnes par an selon l'ADEME. Elle inciterait surtout les constructeurs automobiles à mettre sur le marché des véhicules moins puissants, ce qui limiterait la consommation à tous les régimes et à toutes les vitesses. Elle améliorerait la sécurité routière, réduirait le bruit et favoriserait un peu le report du trafic sur le transport collectif.

Un rapport contestable de la commission Attali

Bien des propositions de la commission Attali sur la croissance et le pouvoir d'achat ont un impact direct sur l'urbanisme et les déplacements. Certaines vont dans le bon sens : regrouper à l'échelon intercommunal les compétences urbanisme et habitat des communes ; autoriser l'expropriation par l'Etat de ressources foncières au bénéfice du logement social ; rendre le marché du logement plus fluide en créant une bourse d'échange du logement social ou en supprimant les droits de mutation.

Mais d'autres, d'inspiration très libérale, sont dangereuses et contradictoires avec un "développement durable".

- La suppression de la loi Royer-Rafarin ferait disparaître les contraintes sur les implantations des grandes surfaces et menacerait directement le petit commerce de proximité : c'est un encouragement direct à utiliser la voiture pour faire ses achats.

- La création, d'ici 2012, de 10 "laboratoires de la modernité urbaine" d'au moins 50 000 habitants, baptisés Eco-polis, aurait tous les inconvénients des villes nouvelles préconisées il y a peu par Dominique Strauss-Kahn (FNAUT Infos n°143 et 150). Ces "espaces urbains durables" consommeraient un espace agricole ou naturel rare, coûteraient cher en réseaux de distribution et voiries, et engendreraient de nouveaux flux de déplacements. Mieux vaut rénover et densifier les villes existantes.

Mais M. Attali s'en moque. Selon lui, "la meilleure façon de ne pas polluer, c'est de revenir à l'âge de pierre".

Le TVR, c'est fini

Sylvie Morin-Mouchenotte, présidente de Viacités, syndicat des transports de l'agglomération de Caen, l'a reconnu : "nous avons choisi un système sur pneus aujourd'hui abandonné par son constructeur, nous devons donc nous préparer à une alternative par bus ou tram". Elle évoque "la mauvaise évaluation du risque pris en adoptant un système expérimental et unique".

Comment assurer dorénavant la pérennité de la ligne 1 malgré sa saturation et ses coûts d'exploitation élevés ? En 2006, la fréquentation du TVR a stagné, et sa vitesse moyenne a été de 17,7 km/h (celle des bus a été de 19 km/h). Il a déjà fallu corriger une fois l'orniérage de la piste et, à l'été 2007, le trafic a été totalement interrompu pendant dix jours : 930 m de rail de guidage ont été "rechargés" de métal et les 24 rames TVR ont été révisées.

Et comment réaliser les 4 prolongements prévus de la ligne 1 et la ligne 2 ?

L'issue la plus probable à moyen terme est le remplacement du TVR par un "bus à haut niveau de service". Si les élus avaient choisi ce dernier comme la FNAUT le leur avait conseillé avant de se heurter à un refus hautain ...

Non aux méga-camions

Les normes que les camions doivent respecter en trafic domestique sont du ressort des Etats : les méga-camions (60 tonnes et 22,5 m de longueur, au lieu de 40 tonnes et 18,75 m) sont autorisés en Finlande et en Suède, et expérimentés au Danemark et aux Pays-Bas ; l'Allemagne vient d'y renoncer ; le poids maximum est de 44 tonnes en Belgique, Italie, Norvège et Royaume Uni. Leur autorisation de circulation en trafic international est à l'étude.

Selon les milieux routiers, les méga-camions permettent une utilisation plus rationnelle des capacités routières, donc une diminution ou une stabilisation du nombre des véhicules en circulation, et une réduction des coûts d'au moins 20% sur longue distance. Mais les inconvénients sautent aux yeux.

- Il faudrait, aux frais des contribuables, redimensionner les centres logistiques et le réseau routier (giratoires, passages à niveau, aires de stationnement), renforcer les ouvrages d'art et créer des files supplémentaires dédiées à ces méga-camions. Les coûts d'entretien des routes augmenteraient.

- La sécurité pourrait se dégrader avec les problèmes de visibilité et les risques liés aux dépassements.

- Enfin l'avantage de productivité accordé à la route sur le rail serait peu compatible avec l'objectif affiché d'un rééquilibrage des trafics.

Carnet du voyageur

voyages-sncf.com

Accessibilité

Pour contrebalancer ses tarifs de base, dissuasifs, la SNCF a créé des tarifs Prem's. Pour en bénéficier, il faut s'y prendre le plus tôt possible car ils sont contingentés, mais cela ne suffit pas. Si on dispose d'une carte donnant droit à une réduction (famille nombreuse, jeune, senior), et si on achète par le site internet de la SNCF, il faut faire une première recherche sans signaler sa carte de réduction, puis recommencer en signalant sa carte (ce qui oblige à sortir du site et à y revenir) : le tarif Prem's peut en effet, être plus avantageux que le tarif avec la réduction liée à la carte.

D'autre part, si on souhaite un aller-retour en 2^{de} classe, on peut être amené à accepter, pour quelques euros de plus, un aller en 1^{ère} proposé par le site. Mais alors le retour doit se faire aussi en 1^{ère}. Il faut donc sortir du site, puis y revenir pour commander séparément un aller en 1^{ère} et un retour en 2^{de}.

Max Mondon, FNAUT Alsace

Gares à deux vitesses

On a installé des lustres en cristal dans la nouvelle gare TGV de Metz. Pendant ce temps, à Lons-le-Saunier, le nombre des guichets est passé de 5 à 2, les plages horaires d'ouverture ont été réduites, les sièges destinés aux clients qui attendent ont été enlevés, la qualité de l'accueil se détériore. Le 31 mai en début de matinée, j'ai attendu 34 minutes devant le seul guichet ouvert.

François Picard, 39 Lons-le-Saunier

Points S'miles

Pour obtenir un voyage gratuit promis, il faut soit s'aventurer sur une ligne vocale qui vous amuse de rubrique en rubrique et finit par vous annoncer que toutes ses lignes sont occupées et que vous pouvez rappeler ultérieurement, soit s'installer devant son ordinateur et constater que le voyage obtenu ne comprend pas les parcours initial et terminal en car ou train TER et qu'on ne peut voyager avec son conjoint car son numéro de carte est différent du vôtre.

François Picard, 39 Lons-le-Saunier

La montée et la descente de nombreux escaliers est un vrai problème pour les personnes âgées, entre la gare de Paris-Lyon et la ligne 1 du métro comme dans les gares de province : Dole, Mouchard, Lons. Nos bagages ont des roulettes mais il faut les soulever, et même les traîner sur les marches, c'est épuisant. Des ascenseurs sont prévus, mais les responsables des gares, qui ont sans doute des parents âgés qui voyagent, ne pourraient-ils dès maintenant équiper les escaliers de rampes latérales pour les bagages ?

François Barry, 75 Paris

Le nouveau matériel automoteur présente un emmarchement de 35 cm au moins pour les quais bas, et jusqu'à 45 cm à la gare de Vintimille.

Alban Guizol, 78 Rueil Malmaison

À Avon, les usagers qui veulent accéder à la gare par la rue des Yèbles doivent monter 78 marches ou faire un détour d'un km. À Joigny, les accès aux quais sont libres ... par les escaliers, mais la porte permettant l'accès par une rampe est parfois condamnée par une chaîne et un cadenas : tant pis pour les cyclistes âgés et les femmes avec poussette, sans parler des handicapés. L'accès aux toilettes pose aussi problème, dans les gares et dans les trains.

Gérard Dorlé, 77 Avon

Toilettes

La SNCF doit progresser sur la qualité de préparation des voitures : combien de fois ne constate-t-on pas l'absence d'eau ou de papier dans les toilettes ?

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

Il y a seulement quelques années, il était exceptionnel que des toilettes soient fermées parce qu'hors d'usage. C'est aujourd'hui de moins en moins rare, y compris sur les TGV et Téo.

Jean Lenoir, 94 Nogent-sur-Marne

Entreprises vertueuses

L'assureur mutualiste **La Mondiale**, implanté à Mons-en-Barœul (Nord), a convaincu 25% de ses salariés de laisser leur voiture au garage. L'entreprise prend en charge l'abonnement de transport collectif pour 19 euros par mois, propose des parkings réservés aux covoitureurs, un parking couvert et des douches aux cyclistes. Argument choc : l'automobiliste qui passe au transport collectif économise chaque année l'équivalent d'une semaine de vacances au Maroc.

La Redoute, pour ses approvisionnements en papier, a choisi des imprimeurs plus proches de ses centres de production et réduit de 450 000 km par an la distance parcourue par ses camions, soit une économie de 450 tonnes de CO₂. Le groupe réalise 65% de ses expéditions par bateau, 14% par route, 1% par rail, 20% par avion.

En Suisse, **Nestlé** importait des bouteilles d'eau minérale San Pellegrino par camion, soit 24 000 trajets par les cols du Simplon et du Gothard. Ce trafic est réduit de moitié depuis que le transport se fait par rail depuis Chiasso (selon l'Initiative des Alpes, l'eau du robinet est aussi bonne que l'eau minérale importée par wagon).

Les résultats du Grenelle

- Un vaste programme d'infrastructures de transport est annoncé : 1500 km de transports collectifs en site propre seront implantés dans 30 villes de province (l'Etat apportera 4 milliards d'euros sur les 18 milliards nécessaires) et 2000 km de lignes nouvelles à grande vitesse (pour un coût de 30 milliards d'euros) seront construits d'ici 2020.

Mais aucune mention explicite n'a été faite par le Chef de l'Etat du réseau ferré classique, dont la modernisation est tout aussi urgente que l'extension du réseau TGV si l'on veut éviter la disparition de lignes nécessaires à l'économie des territoires les plus fragiles.

Il n'y aura pas d'augmentation "significative" des capacités routières et aéroportuaires "sauf pour raison de sécurité, de congestion ou d'intérêts locaux" ... formule ambiguë qui permet toutes les interprétations. On sait déjà que les contournements autoroutiers des grandes agglomérations sont maintenus malgré leurs effets nocifs bien connus sur l'étalement urbain.

- Une écoredevance sur le trafic des camions sera imposée sur les routes nationales, mais pas sur les autoroutes : son produit atteindrait un milliard d'euros par an et serait affecté aux investissements alternatifs à la route. Le développement des autoroutes ferroviaires et maritimes sera facilité.

- Une "écopastille" annuelle découragera l'achat des véhicules individuels les plus gros émetteurs de CO₂.

- Les collectivités locales pourront instaurer des péages urbains, mais rien n'a été dit de la décentralisation de la gestion du stationnement, de l'extension du versement transport des entreprises ou du renforcement des pouvoirs des autorités intercommunales.

- Alors que l'opinion n'avait pas manifesté son hostilité, une réduction de 10 km/h des vitesses sur les routes et autoroutes a été écartée sous la pression des parlementaires UMP, malgré son caractère très pédagogique et son efficacité pour améliorer la sécurité et limiter les émissions de CO₂. Le code de la rue n'a pas été mentionné.

- Enfin une taxe carbone est "mise à l'étude", elle devrait être compensée par une baisse d'autres prélèvements obligatoires. Elle se traduirait en particulier par une hausse de la TIPP et une taxation du kérosène.

Le dispositif retenu par le Chef de l'Etat constitue une avancée, mais bien des incertitudes subsistent et les mesures fiscales les plus susceptibles de réorienter les comportements individuels restent à prendre.

Récompenses :

+1 point à France 5. Un dimanche pluvieux de juillet, la chaîne a diffusé un excellent documentaire sur les tramways. Pendant ce temps, ses concurrentes nous infligeaient le spectacle vrombissant de courses automobiles.

+2 points à la brigade de gendarmerie de Tende (06) et à son maire Jean-Pierre Vassalo. Le dimanche 22 juillet après-midi, la SNCF n'a pas assuré ses circulations entre Breil et Tende. 60 voyageurs ont attendu en vain les trains leur permettant de rentrer à Nice. Gare fermée, pas d'information : les gendarmes et le maire ont organisé un rapatriement par car via Vintimille. Les voyageurs en surnombre ont été hébergés à Tende et ont pu regagner Nice le lendemain matin.

+ 2 points à la CGT Cheminots de Chalon-sur-Saône. Elle a relancé le projet, déjà défendu par la FNAUT Bourgogne, de réouverture de la ligne périurbaine Saint Marcel-Chalon (15 km) qui éviterait la construction d'un nouveau pont routier sur la Saône.

+ 5 points à Alain Rousset. Le président PS de la région Aquitaine a décidé de consacrer 30 millions d'euros à la régénération de la ligne Oloron-Bedous, sans aide de l'Etat.

Punition :

- 3 points aux conseillers régionaux Front National de Rhône-Alpes. Ils reprochent à la région son engagement en faveur du Lyon-Turin, "court tronçon de l'axe Lisbonne-Kiev" (court mais essentiel...), alors qu'il faudrait selon eux s'attaquer à la résorption des embouteillages routiers.



Marina Stein (dans un supplément publicitaire du Monde rédigé par le lobby routier). Voulant illustrer la théorie des "vases non-communicants" de Christian Gérondeau, elle affirme doctement que le transport aérien et le transport urbain ne se concurrencent pas : on s'en doutait.

Renaud Donnedieu de Vabres, ancien ministre et candidat à la mairie de Tours hostile au tramway sur rails qui est, paraît-il, "d'un coût effrayant". Il en souligne un très grave "dégât collatéral" : "les rails du tramway nous priveraient, sur l'axe magnifique de l'avenue de Grammont, des courses cyclistes qui font partie de notre paysage, les 10 et 20 km de Tours et Paris-Tours".

Fabrice Eymon, FNAUT Mayenne : "le TGV est l'arbre qui cache la forêt ; les pays voisins de la France, tels que la Suisse, ont peut-être des trains qui roulent moins vite, mais le service rendu est bien souvent de qualité supérieure".

Camille Lalande, FNAUT et MDB : "depuis vingt ans que j'utilise le train avec mon vélo, l'information a toujours été un problème pour les cyclotouristes. La SNCF le sait mais s'en désintéresse".

La banque Barclays : "la question n'est plus de savoir si le pétrole atteindra 100 dollars le baril, mais quand".

Chronique du développement durable

La chaîne de télévision TF1, lors de jeux tels que "A prendre ou à laisser", offre comme cadeaux des véhicules 4x4. TF1 ne connaît pas l'effet de serre.

A Aurillac, les établissements Cournil vendent un 4x4 "conçu et fabriqué au pays des accords de Kyoto".



Pas d'avion pour les bouledogues

La compagnie Japan Airlines a interdit la présence de bouledogues à bord de tous ses avions. Le nez ratatiné de ces chiens les rend en effet vulnérables aux changements de température en altitude et les expose à une mort subite. La compagnie All Nippon Airways a déjà interdit les bouledogues sur ses vols internationaux mais les accepte sur ses vols intérieurs.

La reine et l'avion

Quand la reine d'Angleterre prend l'avion, elle compense les émissions de CO2 en contribuant financièrement à des projets écologiques (source : La Vie du Rail, 9 mai 2007). A quand une attitude semblable de notre président de la République et de nos ministres, dont certains prennent l'avion même pour aller inaugurer le TGV Est ?

Enfants pollués

Selon une étude réalisée sur plusieurs milliers d'enfants, publiée par la revue Respiratory Medicine, la pollution automobile favorise l'asthme et les allergies. Les enfants résidant depuis huit ans dans des zones polluées ont trois fois plus d'eczéma et deux fois plus d'asthme que les autres.

Selon Rémy Slama, épidémiologiste à l'INSERM, la pollution routière n'atteint pas que les adultes et les enfants. Il a étudié 1000 nouveaux-nés de Munich et le lieu de résidence de leurs mères pendant leur grossesse. Plus la mère a été exposée à des particules fines et noires issues du trafic routier, plus le poids de l'enfant à la naissance est faible.

Avion pollueur

Selon l'Association Internationale du Transport aérien (IATA), l'avion est responsable de 3% des émissions mondiales de CO2. Une réduction de 25% de la consommation unitaire est espérée d'ici 2020. L'institut britannique "Institute for public policy research" propose qu'on inscrive sur les billets d'avion l'avertissement "le transport aérien contribue au changement climatique". Il cite en exemple l'avertissement "fumer provoque le cancer" apposé avec efficacité sur les paquets de cigarettes.

En Belgique

La liaison aérienne entre les aéroports de Liège et Charleroi (85 km) a été interdite fin 2006 pour cause de "nuisances environnementales disproportionnées".

En Chine

A Pékin (12 millions d'habitants), on compte deux millions de voitures, et 1000 voitures nouvelles chaque jour. Pour vaincre les embouteillages, l'Institut Municipal d'Urbanisme propose de passer de 115 à 561 km la longueur des lignes de métro d'ici 2020, soit une ligne nouvelle par an. Le métro de Londres est actuellement le plus long du monde (473 km) devant celui de New-York (368 km) (source : Le Rail).

A l'amende

Contrôlé à 232 km/h au volant de sa Porsche sur l'A10 (FNAUT Infos n°158), le violoniste Pierre Amoyal n'est pas allé au violon : il a seulement écopé d'une amende bien méritée de 728 euros. Selon son avocat, il n'enregistrera que des adagios et des largos pendant un an.

Selon le magazine Auto-Plus, Nicolas Sarkozy et François Fillon commettent des infractions répétées au code de la route : excès de vitesse et feux grillés. "Ce n'est pas moi, c'est mon chauffeur".

Actions en régions

Activités
de la FNAUT

Bourgogne

● A l'occasion du cadencement du TER entre Dijon et Lyon, la FNAUT Bourgogne est intervenue pour le renforcement des fréquences le dimanche et pour des correspondances plus efficaces dans les gares, permettant en particulier d'améliorer la desserte entre Chagny et Montchanin. L'association a participé aux certifications de la ligne Dijon-Louhans et du transport à la demande du Grand Chalon.

La FNAUT Bourgogne critique la fonte du réseau de cars de la Nièvre : lignes supprimées sans concertation, cars mal coordonnés aux trains TER, horaires non publiés dans la presse. Une tarification unique aurait dû être introduite.

Président de la FNAUT Bourgogne, Jean-Paul Guigue a été nommé président du Conseil de développement du Grand Chalon.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France apprécie les efforts du STIF pour améliorer le réseau Mobilien des bus. Elle souligne cependant que l'offre minimale de pôle à pôle est peu attractive (30 mn en pointe, 1h en journée et le samedi) et que certaines lignes urbaines n'appartenant pas au réseau Mobilien doivent être d'urgence renforcées aux heures de pointe ou être desservies le dimanche. Quant à la desserte locale en grande couronne, elle reste soumise au bon vouloir des transporteurs et des collectivités.

Limousin

● L'association pour le désenclavement du nord de la Haute Vienne et du Montmorillonais se réjouit du lancement des travaux de modernisation de la ligne Limoges-Poitiers, attendus depuis des années. Elle s'inquiète cependant de la durée prévue des travaux, manifestement excessive (3 ans). Dès aujourd'hui, le transfert de services ferroviaires sur route provoque une désaffection de la clientèle. L'association craint que le retour du public au rail soit difficile une fois les travaux terminés. Appuyée par la FNAUT, elle a demandé à RFF d'accélérer les travaux.

Poitou-Charentes

● La FNAUT Poitou-Charentes a dénoncé fermement la décision de la SNCF de fermer de nombreuses gares au trafic des wagons isolés, qui va rejeter ce trafic sur la route et pénaliser les entreprises, qui disposent souvent d'un embranchement particulier. L'association cite le cas

de Butagaz (26 000 tonnes par an) implantée au Douhet, près de Saintes, et de Rhodia à La Rochelle.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

● L'association Toulon Var Déplacements (TVD) demande que les transports collectifs soient rendus plus efficaces dans le Var : horaires et tarifs simplifiés, fiches horaires lisibles, capacité suffisante, correspondances mieux organisées. Il faut actuellement à un parisien autant de temps pour aller de Toulon à Saint Tropez en car que de Paris à Toulon en TGV.

Des parcs relais gratuits et surveillés aux entrées est et ouest de Toulon, une centaine de navettes les reliant au centre, au port et aux plages, les dessertes par bus, bateaux et TER renforcées : TVD regrette que cette politique intelligente n'ait duré que 4 jours en juillet ... lors de l'escale des grands voiliers à Toulon.

TVD regrette que la ligne TER Toulon-Hyères soit aussi mal valorisée alors que, modernisée et bien exploitée (fréquences renforcées, nouveaux arrêts, parcs relais, tarification urbaine), elle réduirait les bouchons autoroutiers à l'est de Toulon.

Le lancement des travaux du second tube de la traversée autoroutière de Toulon pénalise gravement les cyclistes. Comme le premier tube, le second induira davantage de trafic qu'il ne pourra en écouler.

● L'Association des Voyageurs du Moyen Var a remis à la SNCF une pétition signée par 2400 usagers de la ligne Les Arcs-Toulon-Marseille réclamant une amélioration des services TER (fréquences, régularité).

Rhône-Alpes

● L'ADTC de la région grenobloise a constaté que l'étude financière prospective 2007-2015 du SMTIC, autorité organisatrice des transports, présente des discordances majeures avec le projet de PDU récemment soumis à enquête publique : les projets du PDU, en particulier la ligne E de tramway, ne sont pas finançables dans les conditions actuelles. Elus et citoyens se sont donc prononcés sur la base d'informations erronées. L'ADTC demande un vrai débat sur la possibilité de financer à la fois l'extension du tramway et la rocade nord.

● L'association Lyon-Métro-Transport public a organisé une conférence de Franck Scherrer, professeur d'urbanisme à Lyon 2 : "comment repenser aujourd'hui les politiques de transport urbain ?", et une visite-découverte de l'autoroute ferroviaire alpine à Aiton.

● Jean Sivardière, Régis Bergounhou et Claude Pierre dit Barrois ont rencontré Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports. L'entretien a porté sur la sécurité routière et sur les résultats du Grenelle de l'Environnement.

● La FNAUT a transmis diverses propositions au sénateur Alain Lambert, chargé d'une mission de réflexion sur la clarification des compétences de l'Etat et des collectivités territoriales.

● Jean Sivardière, Régis Bergounhou et Claude Pierre dit Barrois ont rencontré Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Environnement.

● La FNAUT a protesté auprès du ministre de l'Ecologie Jean-Louis Borloo contre le projet dangereux de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières de rendre le port du casque obligatoire pour les cyclistes urbains.

● Jean Sivardière est intervenu dans une table-ronde sur les droits des voyageurs lors des Rencontres Nationales du transport public organisées par le GART et l'UTP à Clermont-Ferrand. Il a participé à une table-ronde lors du club Mobilité du CERTU "la voiture est-elle un mode de transport d'avenir ?" Il a défendu les propositions de la FNAUT lors de la réunion du Comité d'Orientation du PREDIT.

● Michel Zonca participe à un groupe de travail du Conseil d'Analyse Stratégique sur le transport routier de fret (emploi, pavillon français, émissions de CO2). Il est intervenu lors d'un colloque sur le fret organisé par le comité d'établissement de la SNCF Paris-Nord.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Michel Cornil et Bruno Gazeau, président et délégué général de l'UTP, au sujet de l'information sur le service prévisible en cas de grève dans les transports collectifs.

● La FNAUT et FNE ont demandé aux présidents de régions de ne plus financer de travaux routiers, en particulier des rocades urbaines qui favorisent la périurbanisation.

● Régis Bergounhou est intervenu au salon international du tourisme à propos des voyages de groupes et du transport des bagages.

● Jean Sivardière, Régis Bergounhou et Jean Lenoir ont rencontré Mireille Faugère, directrice de Voyages France Europe à la SNCF.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 160
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